



Współdziałanie, rola i sposoby transportu w turystyce i rekreacji

Cooperation, role and modes of transport in tourism and recreation

Zbigniew Taylor

Institut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN,
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
z.taylor@twarda.pan.pl

Zarys treści. Artykuł porządkuje i systematyzuje niektóre aspekty współdziałania transportu i turystyki. Po pierwsze, omawia i komentuje pięć ról jakie odgrywa transport we współczesnej turystyce według D. Halla (2008), tj.: (1) łączenie obszaru źródłowego z miejscem docelowym; (2) zapewnienie mobilności i dostępu w obrębie obszaru/regionu/kraju destynacji; (3) zapewnienie mobilności i dostępu w obrębie atrakcji turystycznej; (4) umożliwienie doświadczenia turystycznego dzięki podróży wzdłuż szlaku rekreacyjnego oraz (5) oddziaływanie jako centrum zainteresowania rekreacyjnego lub historycznego. W dalszej części artykuł przedstawia sposoby transportu w turystyce i rekreacji w podziale na transport lotniczy, wodny i lądowy. Każdy z wspomnianych sposobów odznacza się swoistą specyfiką, ma różne uwarunkowania, zalety i niedogodności, pełni różnorodne funkcje i cele, jest skierowany do różnych grup turystów. Światowe prawidłowości obserwowane w turystyce i rekreacji nie zawsze są zgodne z sytuacją w Polsce.

Słowa kluczowe: środki i sposoby transportu, turystyka zorganizowana, touroperatorzy, turystyka indywidualna.

Wstęp

Transport i podróżowanie można omawiać bez uwzględniania turystyki, lecz turystyka nie może dobrze rozwijać się bez transportu. Ten ostatni jest bowiem integralną częścią działalności turystycznej. Właśnie z powodu udoskonalenia transportu nastąpił ogromny rozwój turystyki (Lumsdon i Page, 2004; Sorupia, 2005). Niemniej, w literaturze brakuje identyfikacji specyficznych relacji przyczynowo-skutkowych między transportem a turystyką (Prideaux, 2000).

Transport turystyczny obejmuje różne sposoby przemieszczeń, pełni różne funkcje, ma różny wyraz i relacje przestrzenne, ma też różną strukturę własności. Poszczególne rodzaje transportu w turystyce mogą jej służyć wyłącznie (samoloty

czarterowe, autokary, wycieczkowce, „zabytkowy” transport np. koleje parowe, historyczne autobusy), częściowo (regularne/rozkładowe samoloty, dalekobieżne i lokalne pociągi, promy, autobusy ekspresowe, taksówki, wynajęte samochody, motocykle, rowery), okazjonalnie (prywatne samochody, lokalny transport publiczny w sezonowych destynacjach turystycznych) lub wyjątkowo (prywatny i publiczny transport służący np. dojazdowi do pracy). Funkcja turystyczna transportu może być wyraźnie widoczna (samoloty czarterowe, autokary, statki wycieczkowe) lub być anonimowa (wynajęte samochody, prywatne samochody, motocykle, rowery) (Hall, 1999, 2008).

Przyszłość turystyki jest nierozzerwalnie związana z przyszłością transportu w gospodarce. Już w 1982 r. R.M. Sidaway (s. 11) pisał: „Transport jest integralną częścią wielu zachowań rekreacyjnych, zarówno jako pomoc w dostępie do możliwości rekreacyjnych, jak i sama działalność rekreacyjna”. W zależności od rodzaju turystyki wykorzystuje się różne środki i sposoby transportu. O ile w przypadku turystyki organizowanej przez touroperatorów można zazwyczaj ustalić z jakimi konkretnymi przewoźnikami współpracują (Taylor i Ciechański, 2014), o tyle w przypadku turystyki indywidualnej jest to praktycznie niemożliwe, gdyż takie informacje nie są gromadzone i udostępniane.

Zintegrowana wiedza na temat współdziałania transportu i turystyki ma podstawowe znaczenie dla rozwoju miejsc destynacji, przedsiębiorstw turystycznych i efektywnej polityki turystycznej, a także do rozwiązywania pojawiających się lokalnych i globalnych kwestii i konfliktów. Na przykład, transport może oddziaływać jako „oddźwierny” (*gatekeeper*) w kontaktach kulturalnych, ograniczający lub ułatwiający kontakty między gospodarzami i turystami (Lohmann i Pearce, 2010). Po drugie, mobilność turystyczna na poziomie lokalnym może okazać się krytyczna w kwestiach nierówności i społecznego wymiaru zewnętrznych efektów transportu (Hall, 1999).

Interesujące nas badania mają istotne znaczenie dla rozwoju geografii transportu i turystyki. Niewielka liczba badaczy i prac naukowo-badawczych z zakresu „pogranicza” geografii transportu jak i turystyki prowadzi do braku spójnej, zwerifikowanej na polskim gruncie metodyki badawczej, a w efekcie do marginalizacji obu subdyscyplin w naszym kraju. Często bowiem geografowie są niesłusznie pomijani w interdyscyplinarnych dyskusjach i badaniach nad transportem i jego związkami z turystyką. Pod tym względem sytuacja w Polsce jest wyraźnie mniej korzystna niż w geografii światowej, gdzie geografowie-pracownicy naukowcy są zapraszani jako wysokiej klasy eksperci w gremiach międzynarodowych.

W naszym kraju brakuje również opracowań syntetycznych, w tym godnego polecenia podręcznika z zakresu transportu w turystyce i rekreacji (praca K. Bentkowskiej-Senator i Z. Kordela, 2008 pt. „Transport w turystyce. Część I” nie dotyczy transportu w turystyce, lecz charakterystyki rynku transportowego). Pod tym względem sytuacja za granicą jest zdecydowanie bardziej korzystna. Na przykład, w Wielkiej Brytanii pierwsze publikacje książkowe z tej tematyki pojawiły się już

na początku lat 80. (Halsall, 1982; Patmore, 1983). Następnie, w podręcznikach geografii transportu zamieszczano rozdziały poświęcone transportowi w turystyce i rekreacji (np. Hoyle i Knowles, 1992, 1998; Knowles i inni, 2008). Nieco później za granicą pojawiły się pierwsze podręczniki transportu w turystyce (Page, 1994, 2005, 2009; Butko i Sitnikov, 2006; Osipova, 2006; Badan i Bhatt, 2007; Duval, 2007; Gross i Klemmer, 2014), a także obszerne publikacje specjalistyczne (np. Lumsdon i Page, 2004; Burns i Novelli, 2008; Graham i inni, 2008; Lohmann, 2009; Prideaux i Carson, 2011; Conlin i Bird, 2014).

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie aktualnego stanu badań nt. współzależności między transportem a turystyką i rekreacją, a także zarysowanie możliwych kierunków ich rozwoju. W szczególności omawia się rolę transportu w turystyce, a następnie sposoby transportu w turystyce, w podziale na transport lotniczy, wodny i lądowy.

Rola transportu w turystyce

Jaką rolę ogrywa transport w turystyce? Biorąc pod uwagę stronę podażową transportu turystycznego, D. Hall (1999; 2008, s.199) wyróżnia jego cztery podstawowe role polegające na: (1) łączeniu obszaru źródłowego (ryнку źródłowego, miejsca wyjazdu, miejsca zamieszkania) z miejscem docelowym (przeznaczenia, destynacji, celem podróży); (2) zapewnieniu mobilności i dostępu w obrębie obszaru/regionu/kraju destynacji; (3) zapewnieniu mobilności i dostępu w obrębie atrakcji turystycznej oraz (4) umożliwieniu doświadczenia turystycznego dzięki podróży wzdłuż szlaku rekreacyjnego, gdzie zarówno rodzaj transportu jak i charakter szlaku mogą łączyć się lub oddziaływać oddzielnie na turystę. Dodatkowo, piątą rolę reprezentują formy transportu zlokalizowane w danym miejscu, które, chociaż statyczne lub zapewniające ograniczony ruch, oddziałują jako centrum zainteresowania rekreacyjnego lub historycznego, takie jak występujące w muzeach lub w miejscach zgromadzeń (rajdy, zloty). Nie trudno zauważyć, że wszystkie wspomniane role znajdują swoje odzwierciedlenie w przestrzeni.

W pierwszej roli, a więc *łączenia miejsca wyjazdu z miejscem docelowym*, zarówno środki transportu jak i infrastruktura mogą nie być w całości, względnie w większości projektowane i/lub wykorzystywane do celów turystycznych (np. samoloty lub autobusy rejsowe, sieć drogowa, sieć kolejowa). Badania pierwszej roli w zakresie przemieszczeń turystów rejsowymi i specjalnie desygnowanymi środkami transportu (np. samolotami i autobusami czarterowymi) prowadzone są relatywnie najczęściej (fot. 1). Stosunkowo mało jest natomiast badań na temat jak wybór drogi i podróż do miejsca przeznaczenia wpływa na ich percepcję. Warto zwrócić uwagę, że popyt na transport ma charakter wtórny wobec potrzeby turystycznej.



Fot. 1. Samoloty czarterowe na lotnisku Chopina w Warszawie (2014 r.). Wszystkie fotografie autora

Charter aircraft at Warsaw Chopin Airport, 2014. All photographs taken by the author

W badaniu drugiej roli, a więc *zapewnienia regionalnego i krajowego poziomu ruchliwości i dostępu w obrębie destynacji*, obserwuje się pewien paradoks. Z jednej strony, ogromny wzrost krajowej i międzynarodowej turystyki w ubiegłym półwieczu powinien co najmniej dostarczyć empirycznych dowodów nt. przestrzennych struktur i popytu na transport związanego z aktywnością turystyczną, kiedy już odwiedzający dotrą do miejsca przeznaczenia (Prideaux, 2000). Niestety, większość analiz wykorzystuje zaledwie fragmenty zagregowanych informacji, pochodzące z różnych atrakcji i/lub miejsc zakwaterowania, ale brakuje spójnych badań dokumentujących przebieg całych wizyt. Ograniczone są na przykład badania wykorzystujące dzienniki – dotyczy to zarówno stosowanej metodologii, jak i interpretacji danych. Stosunkowo nieliczne przeprowadzone badania dotyczyły pieszego ruchu turystycznego w obszarach zurbanizowanych, turystów podróżujących wycieczkowcami (fot. 2) podczas pobytu na lądzie, znaczenia ruchu pieszego w obszarach centralnych miast, możliwości aktywności fizycznej, kongestii w parkach narodowych, studiów budżetu czasu (Hall, 2008). Mimo to mało wiemy o szczegółach kombinacji lub następstw odwiedzin tak, aby umożliwić geograficzne zrozumienie współzależności różnych miejsc i działalności. Co więcej, infrastruktura transportowa lub szerzej system transportowy odgrywają kluczową rolę w rozwoju destynacji, ale wzajemne relacje między nimi należą również do słabiej zbadanych zagadnień. B. Prideaux (2000) oraz J. Khadaroo i B. Seetana



Fot. 2. Wycieczkowiec jest połączeniem sposobu podróży i destynacji, tutaj u wybrzeży chorwackiej wyspy Korčula (2012 r.)

A cruise ship can be both a mode of travel and a destination, here on the coast of the Croatian island of Korčula, 2012

(2007) przedstawiają modele wpływu transportu na rozwój destynacji w różnych kontekstach.

W praktyce, w miejscach docelowych, turyści chętniej i częściej wykorzystują lepiej rozwinięty transport publiczny w obszarach zurbanizowanych (Le-Klähn i inni, 2014; Le-Klähn i Hall, 2015), natomiast zdecydowanie słabiej w oddalonych obszarach wiejskich, takich jak na przykład parki narodowe, obszary i ośrodki górskie (Lumsdon, 2006; Guiver i inni, 2007; Imhof i inni, 2009). W tych ostatnich, transport charakteryzuje się znacznie mniejszą częstością kursowania i zazwyczaj ogranicza się do przewozów autobusowych, czasem promowych. Różnice między obszarami można interpretować w kategoriach dogodności i wygody. Potwierdza to również inna obserwacja, a mianowicie, że w obszarach wiejskich najistotniejszą rolę odrywa stale prywatny samochód (Lumsdon, 2006; Guiver i inni, 2007; Imhof i inni, 2009; Le-Klähn i Hall, 2015).

W obrębie destynacji turystycznej popyt na transport zgłaszają trzy kategorie użytkowników, mające zróżnicowane oczekiwania i postawy wobec transportu, a mianowicie: społeczność lokalna (stali mieszkańcy), pracownicy sektora turystyki (niekoniecznie miejscowi) i turyści (Hall, 2008, s. 200). Wszyscy ci użytkownicy potencjalnie konkurują o transport w kategoriach dostępu do przewoźników publicznych, przestrzeni drogowej, miejsc parkingowych, ścieżek rowerowych i pie-

szych. Wspomniana konkurencja różni się znacznie w zależności od skali, rodzaju i lokalizacji aktywności, a także ma związek z zapewnieniem zrównoważonego rozwoju poszczególnych destynacji (Hall, 1999).

W odniesieniu do trzeciej roli, a więc *zapewnienia mobilności i dostępu w obrębie atrakcji turystycznej*, specyficzne lub unikalne wymagania transportowe każdej lokalizacji sprawiają, że poszczególne doświadczenia mogą być ekstrapolowane w ograniczonym zakresie. Niemniej, najczęściej stosuje się pewne standardowe rozwiązania transportowe (takie jak „otwarte” autobusy do zwiedzania miast, „ciuchcie” o napędzie akumulatorowym, koleje zabytkowe, w tym parowe, wyciągi krzeselkowe, koleje gondolowe), ale nie w każdym przypadku mogą być one powielane w innych obszarach turystycznych. Przykładami innych rozwiązań mogą być unikalne kolejki typu *monorail* w parkach rozrywki, a także niektóre kolejki górskie, jak kolej terenowo-zębata Zermatt (1620 m n.p.m.) – Gornergrat (3089 m n.p.m.), czy „piętrowa” kolej linowa w Samnaun w Alpach Szwajcarskich (Silvrettabahn, fot. 3). Jeszcze innym, niemal nieobecny w badaniach zagadnieniem jest transport ratowniczy (fot. 4), a także późniejsza repatriacja medyczna ubezpieczonych w podróży zagranicznej.

Do niedawna transport turystyczny był pojmowany raczej jako środek prowadzący do celu niż niezależne doświadczenie. Był traktowany głównie jako konsument, a nie producent usług. Jednakże, w rosnącej liczbie sytuacji, transport może również odgrywać *rolę doświadczenia turystycznego* (czwarta rola). Inaczej mówiąc, doświadczenie transportowe może obejmować doświadczenie turystyczne. Transport może ogniskować zainteresowania z powodu pełnionych funkcji, jak i immanentnych atrybutów. Podróż wzdłuż szlaku rekreacyjnego, podczas której rodzaj transportu i charakter szlaku mogą łączyć się lub oddziaływać osobno na turystę, spełnia taką rolę (Lumsdon i Page, 2004; Hall, 2008). W literaturze dobrze znany jest przykład objętego ochroną wiejskiego tramwaju o napędzie parowym Hoorn-Medemblik w Holandii (Halsall, 2001)¹. Co więcej, transport wygenerował nawet nowe niszowe produkty, takie jak podróże balonem na podgrzane powietrze lub wycieczki skuterami śnieżnymi.

D. Hall (2008) wyróżnia trzy kategorie doświadczeń transportowych. Mogą one być *unikalne*, co wynika z natury transportu i jego lokalizacji, które przyczyniają się do oddania „ducha” miejsca (np. weneckie gondole na Canale Grande, kolej linowa na Nob Hill w San Francisco, pochylnie na Kanale Elbłaskim, fot. 5). Takie sposoby transportu są przede wszystkim unikalną atrakcją i doświadczeniem turystycznym i raczej nie stanowią praktycznego środka przemieszczeń z jednego miejsca do drugiego. Doświadczenia transportowe mogą też stanowić *dodatkową istotną wartość* (podróż odrestaurowanym Orient Expressem, podróż ówczesnym Concorde do Laponii na spotkanie ze św. Mikołajem). W tym ostatnim przypadku

¹ D.A. Halsall (2001, s. 153) uważa, że omawiany przykład stanowi kombinację doświadczenia turystycznego oraz zapewnienia ruchliwości i dostępu w obrębie destynacji, czyli dwóch ról w ujęciu D. Halla (1999, 2008).



Fot. 3. Piętrowa kolej linowa Silvrettabahn w szwajcarskim Samnaun (2013 r.)
The double-decker cable car called the Silvrettabahn at the Swiss centre of Samnaun, 2013



Fot. 4. Śmigłowiec lotniczego pogotowia ratunkowego w austriackim Sölden (Tyrol, 2017 r.)
A rescue helicopter in Sölden, Austria (Tyrol, 2017)

ogromną rolę odgrywa marketing, służący wykreowaniu wyjątkowego doświadczenia transportowego. Po trzecie, transport oddziałuje jako miejsce zgromadzeń znaczących grup rekreacyjnych, których zainteresowania i motyw podróżowania stanowią istniejące, przede wszystkim historyczne formy transportu. W tym sensie doświadczenia transportowe powinny być *nieodłączne* (subkultury miłośników środków transportu, np. starych autobusów, tramwajów, zabytkowych samochodów, kolei, na specjalnie organizowanych imprezach).

Wreszcie, ostatnia piąta forma transportu zlokalizowanego w danym miejscu, który statycznie bądź zapewniając ograniczony ruch, *oddziałuje jako centrum zainteresowania rekreacyjnego lub historycznego*, tak jak w muzeach (fot. 6) i w miejscach zgromadzeń.



Fot. 5. Unikalne doświadczenie transportowe: pochylnia na Kanale Elbląskim (2010 r.)
A unique transport experience: the inclined plane on the Elbląg Canal, 2010



Fot. 6. Centrum zainteresowania rekreacyjnego lub historycznego: *Shinkansen* z pierwszej serii w Muzeum Kolejnictwa w japońskim Kioto (2017 r.)

A focus of recreational and heritage interest: a first-series Shinkansen at the Kyoto Railway Museum, Japan, 2017

Sposoby transportu w turystyce

Istnieje rodzaj synergii między turystyką a transportem, lecz bardzo często trudno wydzielić transport w celach turystycznych od pozostałego. W ramach transportu turystycznego można wyróżnić trzy główne sektory: lotniczy, wodny i lądowy. Każdy z nich charakteryzuje się pewną specyfiką, chociaż wspólną ich cechą jest zapewnienie mobilności turystów w różnych skalach, a mianowicie przemieszczenia między miejscem źródłowym a docelowym, między destynacjami (jeśli występują) i w obrębie destynacji (Lohmann i Duval, 2011, s. 10).

Transport lotniczy

Transport lotniczy jest prawdopodobnie najczęściej badaną gałęzią w ramach przemieszczeń związanych z turystyką. Zjawisko to wiąże się ze wzrostem sieci połączeń lotniczych i infrastruktury lotniczej, obniżką rzeczywistych kosztów podróży oraz wzrostem pojemności samolotów i ich prędkości, które to cechy przyczyniły się do rozwoju międzynarodowej turystyki w kilku ostatnich dekadach. S. Wheatcroft (1998), który analizuje globalne relacje między lotnictwem a turystyką,

ujmuje je jako kombinację czynników technologicznych, sił rynkowych i polityki regulacji.

Wkład linii lotniczych w rozwój turystyki wykracza poza zapewnienie siatki połączeń. Począwszy od lat 70. i 80. XX w., pionowa integracja i oferowane pakiety z zakwaterowaniem oraz działalność touroperatorska, jak również inne usługi związane z turystyką, takie jak restauracje, wynajem samochodów, stały się rzeczywistością w ramach działalności lotniczej. Niektórzy przewoźnicy nadal mają w swoich planach poszerzanie oferty, ale zaczyna przeważać *outsourcing* usług. Coraz bardziej powszechne staje się zlecenie na zewnątrz nawet najważniejszych działalności, takich jak serwisowanie maszyn, leasing samolotów, technologia komputerowych systemów rezerwacji, catering pokładowy.

W przeszłości linie lotnicze miały również aktywny udział w promowaniu destynacji. Oczywiście przewoźnicy mieli w tym swój interes ze względu na oczekiwane większe wypełnienie samolotów pasażerami, czasem poprzez naciski na organizacje marketingowe w miejscach docelowych. I odwrotnie, te ostatnie wywierały presję na operatorów w celu zwiększenia częstości lotów, a rządowe naciski polityczne niejednokrotnie doprowadzały do uruchomienia nowego połączenia (Lohmann i Duval, 2011).

Linie lotnicze konkurowały również w zakresie oferowanych produktów i usług. Wraz ze wzrostem konkurencji i stopniowym postępowaniem deregulacji i liberalizacji² dostępu, linie zaczęły różnicować swoją ofertę w zakresie nowoczesności floty, zagęszczenia miejsc, poziomu usług i rozrywki na pokładzie. Równoległe z postępującą konsolidacją, przewoźnicy lotniczy nie działają wyłącznie na połączeniach z krajem rejestracji linii.

Prawdopodobnie najczęściej studiowanym aspektem relacji między transportem a turystyką jest problematyka deregulacji i jej następstwa (Taylor i Ciechański, 2017, s. 17–20). Może wydawać się dziwne, że niektóre kraje nadal regulują konkurencję, dostępność przestrzenną i pojemność samolotów w swoich portach. Jednak tendencja światowa jest odwrotna, sprzyjająca usuwaniu barier. Jednym z argumentów za liberalizacją przewozów są korzyści płynące z turystyki, gdyż obserwujemy rosnącą skłonność pasażerów do odwiedzania różnych destynacji, a tym samym powstają możliwości rozwoju sektora turystyki. Jest to charakterystyczne dla wielu krajów, takich jak Stany Zjednoczone od 1978 r., UE w latach 80. i 90. i kraje regionu Pacyfiku w połowie lat 80. Znaczenie dostępu lotniczego jest szczególnie istotne w geograficznie oddalonych destynacjach. Wiele wysp i izolowanych części świata opiera swoją egzystencję na turystyce, a transport lotniczy

² „Pomimo istnienia kilku różnic (np. deregulacja obowiązuje w obrębie jednego kraju, podczas gdy liberalizacja między krajami), oba terminy są często używane zamiennie” (Graham i inni, 2008, s. 370). Niektórzy traktują liberalizację jako błędną nazwę ponownej regulacji (re-regulację), zastąpienie jednego zbioru zasad interwencji państwa przez inny, bardziej elastyczny zbiór (Graham, 1998, s. 88). W praktyce, termin „deregulacja” jest stosowany w krajach anglosaskich, podczas gdy „liberalizacja” w niektórych krajach europejskich (np. we Francji) i w ustawodawstwie UE.

zdecydowanie dominuje w przewozach do niektórych miejsc (takich jak Hawaje, Australia, Nowa Zelandia).

W ostatnim czasie wzrost turystyki w bliskich i średnich relacjach uległ widocznemu wzmocnieniu wskutek wprowadzenia przewoźników niskokosztowych („tanich linii”, *low-cost carriers*, LCCs), albo przez przechwycenie części rynku przewoźników regularnych albo przez rozwój rynków źródłowych i docelowych wskutek zaferowania nowych usług i niskich cen przelotów. Dobrze zakorzenieni i wyspecjalizowani przewoźnicy niskokosztowi mają dużą siłę perswazji w negocjacjach dostępu i przywilejów wobec nowych destynacji i portów lotniczych. Zazwyczaj przewoźnicy ci powodują wzrost ruchu przez przechwycenie pasażerów z innych środków transportu. Przykładami skutecznymi i zyskowymi LCCs są północnoamerykańskie Southwest Airlines, irlandzki Ryanair i brytyjski easyJet. O ile Southwest Airlines obsługują tylko miasta amerykańskie, o tyle pozostałe dwie wspomniane linie korzystają z liberalizacji ruchu lotniczego w obrębie całej UE. W przypadku LCCs cena przelotu odgrywa decydującą rolę, często bez względu na destynację. Porównywalna cena, choć zdecydowanie niższa (nawet o 69%) niż przewoźników regularnych, jest jednak nieco wyższa (o około 10%, według Doganisa, 2006) niż lotów czarterowych. Stąd, w turystyce LCCs odgrywają bardzo istotną rolę w krajach wyżej rozwiniętych (np. w Europie Zachodniej), a w mniej zamożnych krajach (np. postsocjalistycznych) służą przede wszystkim przewozom zarobkowym, odwiedzinom przyjaciół i krewnych, turystyce indywidualnej (Taylor i Ciechański, 2014). Niskie zarobki, niskie dochody i słabość przewoźników flagowych są wymieniane wśród czynników faworyzujących rozwój linii niskokosztowych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej (Dobruszkes, 2006). Jak piszą F. Dobruszkes i V. Mondou (2013, s. 30), „LCCs wykazują tendencję do kopiowania postępowania czarterów na bliskich i średnio oddalonych rynkach”.

Pomimo ogólnego sukcesu linii niskokosztowych, w wielu krajach tradycyjni przewoźnicy regularni przynoszą zyski. Operacje długodystansowe zapewniają najszybszy i najbardziej sprawny sposób połączenia destynacji z odległym rynkiem źródłowym. Przykładami destynacji powstałych w związku z rozwojem transportu lotniczego są Singapur i Dubaj. Są również przykładami wspólnej działalności linii lotniczych, portów lotniczych, marketingu turystycznego i przedsięwzięć rządowych (czemu sprzyja pionowa integracja wielu podmiotów) w celu zamiany pasażerów tranzytowych w turystów. Sieci połączeń stworzone przez Singapore Airlines i Emirates uczyniły z portów lotniczych Changi i Dubaj ważne huby odpowiednio pomiędzy zachodnimi i wschodnimi częściami globu. Będąc relatywnie niewielkimi rynkami, obie wspomniane linie zaczęły generować ruch z odległych miejsc, aby uczynić swoje operacje opłacalnymi (Lohmann i Duval, 2011).

W Europie, tradycyjni przewoźnicy regularni są wykorzystywani do obsługi długodystansowych połączeń z destynacjami nie obsługiwanymi przez tanie linie (które w zasadzie ograniczają swoją działalność do Europy i przyległych obszarów), a także do przewozów małych grup zorganizowanych i turystów indywidualnych,

którzy nie są w stanie wypełnić samolotu czarterowego. Tak dzieje się na przykład w Polsce (Taylor i Ciechański, 2014).

Światowi przewoźnicy czarterowi są stopniowo zastępowani przez przewoźników regularnych, zwłaszcza niskokosztowych, w następstwie wspomnianej już deregulacji/liberalizacji transportu lotniczego (Williams, 2001, 2008; Buck i Ley, 2004). Sytuacja w Europie jest podobna, lecz rozmiar kontynentu sprawia, że rynek czarterów nadal pozostaje znaczący. Większość europejskiego rynku czarterów obejmuje przeloty na bliskie i średnie odległości, a przeciętna odległość przewozu większych przewoźników czarterowych wynosi około 2500 km (Williams, 2008, s. 85). W przypadku niektórych ważniejszych szlaków wypoczynkowych (np. nad Morze Śródziemne), ponad 90% pasażerów podróżuje czarterami (Doganis, 2006, s. 184). Przewoźnicy czarterowi, będący własnością europejskich touroperatorów, dysponowali 42% samolotów w 2007 r. (Williams, 2008, s. 90), chociaż w Polsce ten udział jest znacznie mniejszy³.

Od samego początku, obniżka kosztów była i jest pierwszoplanowym celem przewoźników czarterowych (Buck i Ley, 2004, s. 74). Stąd, oszczędności czynione przez operatorów czarterowych są większe niż niskokosztowych, o czym już wspomniano. W przeliczeniu na jednego pasażera koszty wynoszą zaledwie 46% ponoszonych przez regularnego przewoźnika (Doganis, 2010). Oszczędności przewoźników czarterowych wynikają, między innymi, z użytkowania większych, standardowych i bardziej ekonomicznych samolotów, dłuższego wykorzystania samolotu w ciągu doby (również loty nocne), większego zrównoważenia popytu z podażą miejsc, większego zagęszczenia foteli, bardzo niskich kosztów sprzedaży i reklamy (Doganis, 2006). Koszty sprzedaży biletów praktycznie obciążają touroperatora, a nie przewoźnika.

Informacje od touroperatorów i związanych z nimi przewoźników potwierdzają wyjątkową wrażliwość cenową polskiego rynku turystycznego, co tłumaczy wielką popularność najtańszych i chcących zwrócić na siebie uwagę przewoźników wchodzących na rynek z niskimi cenami. Jak piszą J. C. Martín i inni (2008, s. 214), „wielu turystów prawdopodobnie wybierze najtańszego przewoźnika, bez względu na jakość usługi”. Jak już wspomniano, wśród przewoźników lotniczych, najtańsi są operatorzy czarterowi, stąd ich ogromna popularność wśród polskich klientów (Taylor, 2016). I to jest istotna różnica w porównaniu z zamożniejszymi społeczeństwami zachodniej i północnej Europy, wśród których linie niskokosztowe odgrywają obecnie znacznie ważniejszą rolę w przelotach do ośrodków wypoczynkowych w basenie Morza Śródziemnego i sąsiednich mórz (Taylor, 2016). Niewątpliwie istnieją operacyjne i ekonomiczne czynniki sprawiające, że przewoźnicy niskokosztowi reprezentują oczywiste zalety w porównaniu z tradycyjnymi czarterami (np. większa elastyczność dni i godzin wylotu, a zatem odejście od jed-

³ Więcej informacji nt. rynku transportu lotniczego w krajach Europy Środkowo-Wschodniej zawiera niedawny artykuł J. Jankiewicza i S. Huderek-Gląpskiej (2016).

no- lub dwutygodniowych pobytów i pakietów oferowanych przez biura podróży), ale oczywiście za cenę, którą niekoniecznie chcą ponosić potencjalni klienci (Doganis, 2006; Williams, 2008).

W przyszłości sytuacja w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym w Polsce, zapewne ulegnie zmianie wraz z rosnącą zamożnością społeczeństwa. Jak pisze A. Graham (2006, s. 20), „w słabiej rozwiniętych gospodarkach jest prawdopodobne, że wzrost gospodarczy stale odgrywa znaczącą rolę w stymulowaniu wzrostu podróży przez nowych podróżnych, ponad poziom wzrostu PKB”. Trzeba również pamiętać, że znaczna część Polaków spędza swoje urlopy w ojczystym kraju, lecz mogą oni kiedyś stać się klientami biur podróży i lotów czarterowych. Porównanie liczb pasażerów lotów czarterowych w Polsce i w krajach Europy Zachodniej wskazuje, że nasz rynek jest jeszcze rozwojowy, daleki od osiągnięcia poziomu nasycenia. Dla porównania, w Wielkiej Brytanii już na początku lat 2000. tylko czartery przewiozły ponad 30 mln podróżnych, tj. 29% wszystkich pasażerów brytyjskich linii lotniczych między krajami europejskimi (Buck i Ley, 2004, s. 72). Przykład ten ilustruje, że polski rynek międzynarodowych lotniczych podróży wypoczynkowych jest relatywnie słabo rozwinięty, podczas gdy brytyjski jest w pełni dojrzały.

Chociaż w większości europejskich krajów obserwuje się pewien spadek popytu na przeloty czarterowe, a dalszy regres wydaje się nieunikniony ze względu na ekspansję przewoźników niskokosztowych (Williams, 2008), nie dotyczy to jednak przypadku Polski. Jeszcze w 2007 r. liczba połączeń czarterowych z/do Polski nie zaspokajała rosnącego popytu ze strony touroperatorów (Gardzińska i Meyer, 2008, s. 138). Ewentualny przyszły spadek znaczenia przelotów czarterowych może potencjalnie wiązać się ze świadomym wyborem młodszego, lepiej wykształconego pokolenia konsumentów (których gusta i oczekiwania są odmienne i – co więcej – zmieniają się) i rosnącą zamożnością polskiego społeczeństwa. Obecnie można powiedzieć, że loty czarterowe w Europie Środkowo-Wschodniej służą prawie wyłącznie obsłudze zorganizowanego masowego ruchu turystycznego (wyjazdowego), chociaż – z drugiej strony – nie wszystkie przeloty turystyczne przyjmują formę czarterów. Obecność rentownych i żywotnych przewoźników czarterowych, niebędących częścią dużych touroperatorów (z wyjątkiem TUI Poland i Neckermann Polska), wydaje się być regionalną specjalnością Europy Środkowo-Wschodniej (Taylor, 2016).

Wycieczkowce i promy: nowa rzeczywistość wodnego transportu pasażerskiego

Chociaż transport wodny stracił nieco na popularności wśród podróżnych, szczególnie w latach 70., kiedy oceaniczne liniowce zostały zastąpione przez szerokokadłubowe odrzutowce w przewozach na znaczne odległości, obecnie statki wycieczkowe, i – w pewnym stopniu – nowe technologie szybkich promów są uważane za popularne środki transportu wykorzystywane przez turystów. Mor-

skie rejsy turystyczne są segmentem turystyki o największym względnym wzroście liczby turystów, z przeciętnym wzrostem rzędu 10% rocznie w ciągu ostatnich 30 lat (Lohmann i Duval, 2011). Trzeba jednak pamiętać, że globalna rola rejsów wycieczkowych jest jeszcze relatywnie niewielka: w rejsach wycieczkowych bierze udział 2,1% ogółu turystów na świecie, lecz średnie obłożenie statków wycieczkowych wynosi prawie 100%, co czyni ten sektor jednym z bardziej dochodowych, skierowanym zwłaszcza ku bardziej zamożnej klienteli.

Podróżowanie wycieczkowcami jest znaczącym komponentem międzynarodowej turystyki i funkcjonuje jako unikalna i kompleksowa działalność przewoźowa (Dickinson i Vladimir, 2007). Globalna turystyka wycieczkowcami jest obecna w większości regionów świata, w tym w Afryce, Azji i na Pacyfiku, w Australii, na Morzu Karaibskim, w Europie, Ameryce Łacińskiej i Stanach Zjednoczonych. Strona podaźowa turystyki wycieczkowcami obejmuje koncepcje zarządzania firmami przewoźowymi, takie jak planowanie tras, przepustowość, zarządzanie i planowanie operacji, podczas gdy badania popytu koncentrują się na zrozumieniu zachowania pasażerów i motywacji podróżowania wycieczkowcami (Kizielewicz i Urbanyi-Popiołek, 2015).

Szczególnym zainteresowaniem wielu destynacji turystycznych jest możliwość konkurowania i przyciągania nowych statków wycieczkowych. Destynacje o ustalonej renomie, takie jak Karaiby, Europa/Morze Śródziemne i Alaska – odpowiednio trzy najważniejsze przyciągające ponad $\frac{2}{3}$ wszystkich turystów, odnoszą korzyści z bliskości dwóch głównych rynków – Stanów Zjednoczonych i Europy. Coraz więcej destynacji ubiega się o zawinięcia wycieczkowców, szczególnie w rejonie Azji i Pacyfiku, gdzie wzrost miejsc postoju statków w ostatnich latach stworzył warunki dla dobrego rozwoju tego typu turystyki (Lohmann i Duval, 2011; Kizielewicz i Urbanyi-Popiołek, 2015).

Podobnie jak samoloty, wycieczkowce mogą być łatwo relokowane z jednego miejsca w inne, chociaż zwykle planowanie rozkładu rejsów odbywa się przynajmniej z kilkuletnim wyprzedzeniem. To stwarza wycieczkowcom możliwość przetestowania nowych destynacji bez konieczności zaangażowania się w długim okresie. Na przykład, Brazylia jest destynacją, w której nastąpił znaczący wzrost w kategoriach podaży i popytu na podróżowanie wycieczkowcami. Do 1995 r., konstytucja kraju zakazywała kabotażu – przewozu krajowych pasażerów przez obcego operatora, chyba że statek był wyleasingowany narodowemu przewoźnikowi, który powinien zatrudnić część załogi spośród lokalnych pracowników. Wraz ze zmianą ustawodawstwa, coraz więcej linii wycieczkowców zainteresowało się przeniesieniem ich flot w celu eksploracji ogromnego brazylijskiego wybrzeża, przede wszystkim podczas letniego sezonu na półkuli południowej, kiedy statki są łatwiej dostępne z powodu mniejszego popytu na rejsy na półkuli północnej. W 2009 r., ponad 500 tys. turystów (z czego 90% krajowych) podjęło żeglowanie w Brazylii, szczególnie ze względu na kilkumiesięczny kryzys transportu lotniczego, który skutecznie zniechęcił do latania (Lohmann i Duval, 2011, s. 15).

Zazwyczaj porty morskie pełnią różną rolę w operacjach wycieczkowców:

- a) porty zawinięć lub porty destynacji, w których pasażerowie spędzają kilka godzin lub jedną noc, odwiedzając lokalne atrakcje. Nowi pasażerowie nie są przyjmowani na pokład. Porty zapewniają podstawowe udogodnienia dla statku wycieczkowego, takie jak molo i miejsce postoju lub kotwicowisko, a dla pasażerów – przyjęcie, transport i wycieczki na lądzie;
- b) porty zaokrętowania/wysadzenia pasażerów lub porty rozładunku i ponownego załadunku zapewniają udogodnienia jak wyżej oraz zabranie i wysadzenie pasażerów i dostaw. Zwykle dla pasażerów wycieczkowców wymagane są dobre zakwaterowanie i infrastruktura transportowa. Terminal portowy wymaga znacznej powierzchni umożliwiającej zgromadzenie odprawiających i wymeldowujących się pasażerów i bagażu, jak również pomieszczenie agencji celnych i imigracyjnych. Zazwyczaj nowe dostawy żywności i towarów są dostarczane na pokład, a odpady i inne zużyte materiały są wyładowywane. W większości przypadków, statek zaopatruje się w paliwo na kolejny etap rejsu;
- c) huby portowe lub porty bazowe mają wszystkie cechy poprzednich dwóch typów portów, a dodatkowo mieszczą oddział linii okrętowej wycieczkowca, są także portem macierzystym dla niektórych jednostek. Zazwyczaj dostępne są urządzenia do naprawy i konserwacji wycieczkowca (Lohmann i Duval, 2011, s. 15).

Większość destynacji i portów jest albo portami rozładunku i ponownego załadunku albo portami bazowymi, szczególnie biorąc pod uwagę możliwości dodatkowych usług świadczonych przed lub po rejsie pasażerom przedłużającym swój pobyt. Również lokalni biznesmeni korzystają z możliwości zaopatrzenia następnych części rejsów. Wycieczkowce stwarzają także wiele możliwości portom-destynacjom. Przypłynięcie wycieczkowca z kilku tysiącami turystów na pokładzie może generować sprzedaż równą lub przewyższającą ekwiwalent tygodniowych lub nawet miesięcznych przychodów. Pasażerowie wycieczkowca wydają na brzegu więcej niż pozostali turyści. Po drugie, dzień spędzony w destynacji może zachęcić odwiedzającego do dłuższego powrotu w przyszłości.

Prawdziwym wyzwaniem dla organizacji marketingowych w destynacji jest włączenie miejsca do rozkładu rejsów wycieczkowca. Konieczne warunki morskie uwzględniają między innymi odległości między portami, prędkość podróży i sezonowe różnicowanie pogody.

Chociaż promy nie są tak popularne jak podróże wycieczkowcami, są powszechnie wykorzystywane w turystyce w wielu miejscach świata, w tym w Europie – na Bałtyku, we Francji, Włoszech, Hiszpanii, Grecji, na Morzu Irlandzkim, w Wielkiej Brytanii, a także w Oceanii, szczególnie na Tasmanii i przy przeprawie przez Cieśninę Cooka. Promy roll-on/roll-off są statkami, których główną zaletą jest pokonywanie dużych obszarów wodnych, przy równoczesnym transportowaniu pojazdów i pasażerów. Niektóre, bardziej ogólne studia na temat promów

podają szczegółowe doświadczenia wybranych krajów i regionów takich jak Japonia, Indonezja, Wielka Brytania i Europa (Rutz i Coull, 1996; Baird, 1999; Dunlop, 2002; Panasiuk i Pluciński, 2008; Kizielewicz i Urbanyi-Popiołek, 2015).

W Polsce, turystykę morską trudno jeszcze określić jako masową, ale niewątpliwie należy ona do szybko rozwijającego się segmentu rynku, stąd znajduje się w ofercie niektórych touroperatorów. Grupa Atlas Tours oferuje pomoc w organizacji wyjazdów indywidualnych i grupowych, a także sprzedaż całego pakietu obejmującego rejs statkiem wycieczkowym i dojazdy do/z portu zaokrętowania autokarem lub samolotem. Sigma Travel podaje rozkładowe promy morskie jako środki transportu, przede wszystkim w celu transferów między miejscowościami. Regularne promy w dużej mierze wykorzystuje także Itaka, m.in. podczas wycieczek autokarowych. Również Rainbow Tours ma w swojej ofercie promy i statki wycieczkowe jako środki transportu. TUI Poland ma w swojej ofercie wycieczki żaglowcami „Leonardo” i „Otac Nicola” (Chorwacja) oraz rejsy po Nilu, zazwyczaj statkiem wycieczkowym „Helio”. Ponadto klienci mogą korzystać z bogatej oferty TUI Deutschland, obejmującej zwiedzanie na pokładach luksusowych statków wycieczkowych (Taylor i Ciechański, 2014).

Ponieważ transport wodny zawsze był najwolniejszym spośród sposobów transportu, J. Wang i S. McOwan (2000) rozważają rozwój technologii szybkich statków jako alternatywnego sposobu uczynienia podróży morskich bardziej konkurencyjnymi. Na przykład, nowa technologia szybkiego promu o podwójnym kadłubie wymaga jeszcze dowiedzenia, że jest realną i zrównoważoną opcją transportu morskiego, szczególnie w odniesieniu do jej wpływu na florę i faunę morską (Lohmann i Duval, 2011).

Transport lądowy

Najogólniej transport lądowy obejmuje dwa sposoby przemieszczeń: kolej i drogę. Szacuje się, że turystyka w Europie odpowiada za 15–20% pasażerokilometrów w transporcie lądowym, czyli zdecydowanie mniej niż w transporcie lotniczym (Peteers i inni, 2007; Robbins i Thompson, 2007).

Turystyka kolejowa była jedną z pierwszych form nowoczesnego podróżowania w połowie XIX w., szczególnie z powodu możliwości jednoczesnego przewozu dużej liczby pasażerów między odległymi destynacjami w przystępny sposób. Koleje budowano w wielu krajach na świecie w XIX i na początku XX w. Jednakże, ze względu na kilka zalet oferowanych przez transport drogowy w stosunku do kolei, szczególnie przez samochody osobowe zapewniające dostępność od drzwi do drzwi, w dodatku bez trzymania się rozkładu jazdy, z oferowaniem podróżującemu prywatności i swobody w wyborze własnego planu podróży, znaczenie kolei jako środka transportu w podróżach wakacyjnych malało od drugiej połowy XX w.

Obecnie, turystyka kolejowa ogranicza się do niewielu regionów i krajów świata, jak również do niektórych niszowych rynków, w tym tras widokowych

(np. pociąg Rocky Mountaineer w Kanadzie, Glacier Express w Szwajcarii, Railtours w Irlandii), kolei zabytkowych (Orient Express, Rovos Rail, Darjeeling Himalayan Railway), nocne pociągi (np. w Egipcie, Australii, Europie) i koleje wielkich prędkości (np. w Japonii, we Francji). Pojawienie się kolei wielkich prędkości, w niektórych przypadkach, zapewnia szybką (ale nie aż tak szybką) i realną alternatywę dla podróży lotniczych między głównymi ośrodkami miejskimi. Prawdopodobnie najlepszym przykładem jest działalność EuroStar w Europie, który zapewnia dodatkową korzyść posiadania miejskich stacji końcowych, które często mogą być bardziej dogodne dla niektórych podróżnych, szczególnie udających się w celach biznesowych. Doskonałym przykładem wykorzystania linii kolejowych do uprawiania rozmaitych form turystyki jest Szwajcaria, gdzie w 2008 r. utworzono sieć turystyczną pn. SchweizMobil (Zafuska, 2010), przeznaczoną do uprawiania turystyki grupowej i indywidualnej.

Kolej jest wykorzystywana jako środek transportu przez niewielką liczbę naszych touroperatorów i to raczej za granicą niż w Polsce. Rozkładowe pociągi są na przykład w ofercie Itaki (TGV do przejazdu z Nicei do Cannes, Kolej Transsyberyjska od Irkucka do Listwianki, Shinkansen na trasie Fukuoka-Hiroshima). Wykorzystywane są również szybkie i klasyczne koleje w Chinach, a także wspomniana zabytkowa kolej parowa w Indiach. Rainbow Tours, w przeprawach wycieczek autokarowych z kontynentu do Wielkiej Brytanii (obok promów) podaje pociągi jadące Eurotunelom. Nocne przejazdy rozkładowym pociągiem mają w swojej ofercie wycieczkowej na przykład Alfa Star (na trasie Asuan-Giza) i TUI (Asuan-Kair). W Chinach na trasie Pekin-X'ian nocny przejazd pociągiem jest w ofercie TUI (Taylor i Ciechański, 2014).

Niektórzy touroperatorzy (np. TUI Poland), korzystający czasem z zagranicznych lotnisk umożliwiają swoim klientom bezpłatny bilet na dojazd pociągiem do dowolnego lotniska na terenie Niemiec w ramach usługi *rail & fly*. Nie jest ważne skąd się wylatuje, ponieważ transport do portu lotniczego zaoferowany zostaje klientom bezpłatnie. Dotyczy to również dojazdu z dworca do lotniska. Dzieje się tak na podstawie umowy TUI z dyrekcją Deutsche Bundesbahn, dwunastoma lokalnymi przewoźnikami kolejowymi (m.in. Regional Bahn, Stadt Express, Regional Express, S-Bahn) oraz Związkiem Przewoźników Regionalnych VDV (U-Bahn, autobusy, tramwaje). Do dokumentów podróży, które klienci otrzymują od TUI, dołączone są bilety kolejowe ważne 48 godzin przed rozpoczęciem i 48 godzin po zakończeniu podróży. Takie rozwiązanie jest dogodne dla mieszkańców zachodniej Polski, którym bliżej jest do Berlina czy Drezna niż do Warszawy (Taylor i Ciechański, 2014).

W Polsce, mimo istnienia ogółem 37 kolei turystycznych, w tym 28 prowadzących ruch pociągów na liniach wąskotorowych, turystyka kolejowa jest jeszcze stosunkowo nowym zjawiskiem i dlatego mało popularna (Bebenow, 2015). Ogromną rolę w jej popularyzowaniu odgrywają kluby miłośników kolei, organizujące liczne imprezy i zloty, a przede wszystkim rewitalizujące dawne trasy kole-

jowe. Najpowszechniej występującą formą odpowiedzi na potrzeby turystów jest udostępnianie zabytkowych obiektów kolejowych (*heritage railways*) zwiedzającym, natomiast wykorzystanie kolei jako środka transportu często wiąże się z koniecznością rewitalizacji linii.

W odróżnieniu od transportu lotniczego, który doczekał się kilku specjalistycznych czasopism akademickich, literatura dotycząca transportu kolejowego jest rozproszona w wielu publikacjach. G. Lohmann i D. T. Duval (2011, s. 18–19) zebrali kilkadziesiąt artykułów nt. transportu kolejowego opublikowanych w turystycznych jak i bardziej ogólnych czasopismach transportowych. Pojawiają się również obszerniejsze opracowania zbiorowe, na przykład poświęcone kolejom zabytkowym w turystyce (Conlin i Bird, 2014).

Pomimo obecnego znaczenia transportu drogowego w turystyce, szczególnie w przypadku krótkich i regionalnych podróży turystycznych, stosunkowo mało badań dotyczy tego sposobu transportu. Wiemy, że pewne rodzaje transportu drogowego (np. samochody osobowe, autobusy i autokary) zajmują poczesne miejsce jako środki transportu wykorzystywane przez turystów w celu osiągnięcia destynacji jak również poruszania się w jej obrębie (Page, 2004; Speakman, 2005; Lumsdon, 2006; Guiver i inni, 2007; Prideaux i Carson, 2014). W dużej części jest to funkcją wielkości i skali turystyki krajowej na świecie. Na przykład, w Europie, Stanach Zjednoczonych, Nowej Zelandii i Brazylii, przynajmniej 80% turystów krajowych korzysta z samochodów osobowych, autobusów i autokarów. W przypadku prywatnych pojazdów, jednym z wyjaśnień utrudniających zrozumienie wykorzystywania transportu drogowego przez turystów może być brak formalnego porozumienia odnośnie do systemu zbierania i przetwarzania informacji w systematyczny, koherentny sposób (Lohmann i Duval, 2011, s. 17). Inną przyczyną jest fakt, że podróżni korzystający z transportu drogowego mogą być rozproszeni na znacznym obszarze, tym samym czyniąc do nich dostęp droższy i trudniejszy.

Niektóre badania, łączące transport drogowy z turysmem, skłaniają się ku analizie poszczególnych postaci podróży lub pojazdów, takich jak taksówki, pojazdy rekreacyjne (np. samochody z częścią mieszkalną, przyczepy kempingowe) lub autokary. Inne badania skupiają się na spojrzeniu z perspektywy drogi. Istnieją również pożyteczne studia opisujące turystykę samochodową w poszczególnych krajach (Prideaux i Carson, 2014).

G. Lohmann i D. T. Duval (2011, s. 20) dzielą transport drogowy na dwa główne rodzaje: (1) z własnym prowadzeniem jako kierowca, w tym samochody prywatne i wynajęte, pojazdy rekreacyjne; oraz (2) bez konieczności prowadzenia, takie jak taksówki, autobusy, autokary, minibusy hotelowe. Jest oczywiste, że ten sektor może być ważny w wielu regionach świata. Obecne studia na temat turystyki z własnym prowadzeniem wchodzą w zakres kilku dyscyplin. Na przykład, wspomniane studia behawioralne koncentrują się na zachowaniu i wyborach trasy z perspektywy psychologii. Zrozumienie zachowań i wzorców podróży turystów wykorzystujących różne sposoby transportu może być użyteczne dla menadżerów

destynacji. I tak, studia wydatków odwiedzających pozwalają na zidentyfikowanie różnic między wydatkami turystów-kierowców i turystów korzystających z transportu publicznego, które mogą być znaczne. Podobnie turyści korzystający regularnie z kolei lub transportu lotniczego mogą wydawać (i rzeczywiście wydają) więcej niż przyjeżdżający własnym samochodem lub autokarem.

Najbardziej zorganizowany segment z własnym prowadzeniem pojazdu to towarzystwa wynajmu samochodów. Pomimo istnienia dużych międzynarodowych przedsiębiorstw wynajmujących samochody, takich jak Avis, Budget czy Hertz, zadziwiająco mało wiemy o wypożyczeniach pojazdów, zarówno w fachowej literaturze transportowej jak i turystycznej. Poza literaturą naukową istnieją jednak komercyjne raporty dotyczące tego sektora transportu w różnych miejscach świata (Lohmann i Duval, 2011).

W turystyce zorganizowanej w Polsce, drugim po samolocie najczęściej wykorzystywanym przez touroperatorów środkiem transportu, łączącym miejsca źródłowe i destynacje, jest autokar. Jeszcze częściej był on wykorzystywany w latach 90., ale wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa, a także częściową zmianą charakteru turystyki wyjazdowej – z wycieczek objazdowych (zwiedzania) na typowo wypoczynkowe, jego udział w podróżach zmalał. „Podróże autokarowe są też na ogół tańsze od lotniczych, a często również kolejowych. Ze względu na wymienione zalety autokar stał się środkiem transportu szczególnie chętnie wybieranym w niektórych segmentach popytu turystycznego” (Konieczna-Domańska, 2008, s. 61). Autokary wykorzystywane są przede wszystkim w bliższych relacjach, szczególnie przy wyjazdach narciarskich (jak np. Alpy, Dolomity), a częściowo również podczas wycieczek objazdowych (Europa Środkowo-Wschodnia, Europa Południowa). Poza zapewnieniem wspomnianych przejazdów, autokary wykorzystywane są do tzw. „połączeń antenowych” służących lepszej penetracji rynku przez touroperatora, a więc umożliwieniu dojazdu turystom zamieszkującym mniejsze miejscowości, położone z dala od największych ośrodków miejskich, do dowozu do punktów zbornych, którymi są większe miejscowości i/lub lotniska. Ponadto, w obrębie destynacji touroperatorzy korzystają z usług lokalnych przewoźników, przede wszystkim w dwóch celach: (1) do transferów z lotnisk do hoteli; oraz (2) do obsługi fakultatywnych wycieczek przygotowanych w kooperacji z lokalnymi biurami podróży. Natomiast jeśli wycieczka realizowana jest w całości autokarem wiozącym turystów z Polski, wtedy służy on również do przemieszczeń w obrębie destynacji (Taylor i Ciechański, 2014).

Podsumowanie

Ograniczone rozmiary artykułu z konieczności narzucają zakres przedstawianej problematyki. Stąd niektóre istotne kwestie na styku transportu i turystyki nie zostały w artykule uwzględnione. Przykładami mogą być zmiany użytkowania ziemi

i wynikające z nich implikacje dla społeczności lokalnej czy obciążenie środowiska przez działalność transportową w turystyce. Przejawami tego ostatniego są emisja gazów cieplarnianych lub ogromne zużycie ropy naftowej przez środki transportu wykorzystywane w turystyce (Speakman, 2005; Lumsdon i Peeters, 2009). Co więcej, niektóre środki transportu wykorzystywane w turystyce indywidualnej (np. rowery, łodzie motorowe, kajaki), zwłaszcza w ramach tzw. *slow tourism* (Dickinson i Lumsdon, 2010; Fullagar i inni, 2012), nie zostały z podobnych przyczyn omówione w artykule. Nie rozwinęto również kwestii innowacji transportowych, których rezultatami są redukcja czasu podróży, obniżka kosztów podróży, poprawa komfortu i bezpieczeństwa pasażerów, poprawa dogodności (poprzez poprawę spójności destynacji), poprawa dostępności przestrzennej destynacji oraz ich wpływu na turystykę (Duval, 2007). Nie uwzględniono także marketingu w transporcie turystycznym (Duval, 2007), wreszcie zagadnień i prawidłowości współczesnej ruchliwości turystycznej (Burns i Novelli, 2008).

Na podstawie obszernego przeglądu literatury i własnych badań, autor zarysowuje wybrane relacje zachodzące między transportem a turystyką, a dotyczące przede wszystkim roli i sposobów transportu w turystyce. Wzajemne zależności między nimi pozostają być może jednymi z najważniejszych relacji w ramach szeroko pojmowanego systemu turystyki. Ludzie podróżują na rozmaite odległości, różnymi środkami transportu i z różnych powodów, a zapewnienie przewozu ma centralne znaczenie dla tego ruchu. Transport jest istotny dla turystyki, m.in. ponieważ (1) zapewnia ruch turystów z miejsca początkowego do docelowego, oraz (2) oddziałuje jako sposób tego ruchu w obrębie destynacji, umożliwiając większe rozproszenie odwiedzających, i – w rezultacie – maksymalne zbliżenie przepływów odwiedzających do obszarów, które w innych okolicznościach nie byłoby możliwe (Page, 2009). Transport często może być pojedynczym najważniejszym czynnikiem determinującym rentowność sektora turystycznego, zwłaszcza w przypadku odległych destynacji.

Artykuł uwzględnia zarówno konceptualne jak i praktyczne podejście do zrozumienia zjawiska turystyki z perspektywy geografii transportu. Krótko przedstawia centralną rolę transportu w turystyce i wskazuje na luki między piśmiennictwem z zakresu turystyki i transportu, rozważając je z perspektywy praktycznych implikacji. Rosnące znaczenie form transportu oddziałujących jako ogniskowa zainteresowania odwiedzających jest przedstawiane z perspektywy geograficznej. W literaturze stosunkowo najlepiej zbadane są dwie pierwsze role transportu, a mianowicie (1) łączenie obszaru źródłowego z miejscem docelowym, oraz (2) zapewnienie mobilności i dostępu w obrębie obszaru/regionu/kraju destynacji. Ta ostatnia doczekała się na przykład bardziej szczegółowego omówienia w postaci specjalnego zeszytu *Journal of Transport Geography* (2007, 15, 2). Pozostałe wyżej wymienione role (3–5) wymagają dalszych badań.

Możliwość podróżowania jest ważną i znaczącą konsekwencją dobrobytu, naszego przywileju poznawania świata. Pojmowanie podróży i turystyki jako pozy-

tywnej siły jest traktowane z pozycji przywileju i dominacji. Wielu z nas uważałoby dostęp do samochodu i do podróży lotniczej jako dwóch najbardziej liberalizujących aspektów życia, niekoniecznie w celach rekreacyjnych. Niemniej, wraz z naszym rosnącym zrozumieniem sił kryjących się za zmianą klimatu, negatywne czynniki zewnętrzne dobrobytu tych aktywności wpływają nie tylko na destynacje turystyczne, lecz na całość naszego środowiska.

Piśmiennictwo

- Badan B.S., Bhatt H., 2007, *Transport for Travel and Tourism*, Commonwealth, New Delhi.
- Baird A., 1999, *A comparative study of the ferry industry in Japan and the UK*, *Transport Reviews*, 19, 1, s. 33–55.
- Bebenow F., 2015, *Turystyka kolejowa w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Bentkowska-Senator K., Kordel K., 2008, *Transport w turystyce. Część I*, Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz.
- Buck S., Ley Z., 2004, *Charter airlines: Have they a future?*, *Tourism and Hospitality Research*, 5, 1, s. 72–78.
- Butko I.I., Sitnikov W.A., 2006, *Transportnoye obsluživanie turizma*, MarT, Moskva-Rostov-na-Donu.
- Burns P., Novelli M. (red.), 2008, *Tourism and Mobilities. Local-Global Connections*, CABI, Wallingford-Cambridge, MA.
- Conlin M.V., Bird G.R. (red.), 2014, *Railway Heritage and Tourism. Global Perspectives*, Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto.
- Dickinson J., Lumsdon L., 2010, *Slow Travel and Tourism*, Earthscan, Abingdon-New York.
- Dickinson R.H., Vladimir A.N., 2007, *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*, John Wiley & Sons, Hoboken.
- Dobruszkes F., 2006, *An analysis of European low-cost airlines and their networks*, *Journal of Transport Geography*, 14, 4, s. 249–264.
- Dobruszkes F., Mondou V., 2013, *Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU-Morocco case*, *Journal of Air Transport Management*, 29, s. 23–34.
- Doganis R., 2006, *The Airline Business*, Routledge, London-New York.
- Doganis R., 2010, *Flying Off Course. Airline Economics and Marketing*, Routledge, London-New York.
- Dunlop G., 2002, *The European ferry industry – challenges and changes*, *International Journal of Transport Management*, 1, 2, s. 115–116.
- Duval D.T., 2007, *Toursim and Transport. Modes, Networks and Flows*, Channel View Publications, Clevedon-Buffalo-Toronto.
- Fullagar S., Markwell K., Wilson E. (red.), 2012, *Slow Tourism. Experiences and Mobilities*, Channel View Publications, Bristol-Buffalo-Toronto.

- Gardzińska A., Meyer B., 2008, Znaczenie lotów czarterowych i niskokosztowych w obsłudze ruchu turystycznego w Polsce, [w:] A.Panasiuk, M.Pluciński (red.), *Transport lotniczy i morski w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Uniwersytet Szczeciński, Zeszyty Naukowe, 491, s. 135–143.
- Graham A., 2006, *Have major forces driving leisure airline traffic changed?*, *Journal of Air Transport Management*, 12, 1, s. 14–20.
- Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P. (red.), 2008, *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Aldershot-Burlington.
- Graham B., 1998, *Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union*, *Journal of Transport Geography*, 6, 2, s. 87–104.
- Gross S., Klemmer L., 2014, *Introduction to Tourism Transport*, CABI, Wallingford-Boston, MA.
- Guiver J., Lumsdon L., Weston R., Ferguson M., 2007, *Do buses help meet tourism objectives? The contribution and potential of scheduled buses in rural destination areas*, *Transport Policy*, 14, 4, s. 275–282.
- Hall D.R., 1999, *Conceptualising tourism transport: Inequality and externality issues*, *Journal of Transport Geography*, 7, 3, s. 181–188.
- Hall D., 2008, *Transport, tourism and leisure*, [w:] R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Carlton, s. 196–211.
- Hallsall D.A. (red.), 1982, *Transport for Recreation*, IBG Transport Geography Study Group, Lancaster [Papers presented at the Autumn Conference of the Transport Geography Study Group, IBG, Ilkley College, September 1981].
- Hallsall D.A., 2001, *Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik*, *Journal of Transport Geography*, 9, 2, s. 151–160.
- Hoyle B.S., Knowles R.D. (red.), 1992, *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, London-New York.
- Hoyle B., Knowles R. (red.), 1998, *Modern Transport Geography*, J. Wiley & Sons, Chichester-New York-Weinheim-Brisbane-Singapore-Toronto (2 wyd.).
- Imhof R., Vogel M., Ruiz G., 2009, *Mobility and protected areas in the Alps*, *eco-mont*, 1, 1, s. 57–62.
- Jankiewicz J., Huderek-Glaska S., 2016, *The air transport market in Central and Eastern Europe after a decade of liberalisation – Different path of growth*, *Journal of Transport Geography*, 50, s. 45–56.
- Khadaroo J., Seetanah B., 2007, *Transport infrastructure and tourism development*, *Annals of Tourism Research*, 34, 4, s. 1021–1032.
- Kizielewicz J., Urbanyi-Popiołek I., 2015, *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Knowles R., Shaw J., Docherty I. (red.), 2008, *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*, Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Carlton.
- Konieczna-Domańska A., 2008, *Biura podróży na rynku turystycznym*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Le-Klähn D.-T., Hall C.M., 2015, *Tourist use of public transport at destinations – a review*, *Current Issues in Tourism*, 18, 8, s. 785–803.
- Le-Klähn D.-T., Gerike R., Hall C.M., 2014, *Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany*, *Journal of Destination Marketing & Management*, 3, s. 152–161.
- Lohmann G., 2009, *Transport and Tourism. Developing Gateways as Tourist Destinations*, LAMBERT, Köln.
- Lohmann G., Duval D.T., 2011, *Critical Aspects of the Tourism-Transport Relationship*, Goodfellow Publishers, Oxford.
- Lohmann G., Pearce D.G., 2010, *Conceptualizing and operationalizing nodal tourism functions*, *Journal of Transport Geography*, 18, 2, s. 266–275.
- Lumsdon L., 2006, *Factors affecting the design of tourism bus services*, *Annals of Tourism Research*, 33, 3, s. 748–766.
- Lumsdon L., Page S.J. (red.), 2004, *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the New Millennium*, Elsevier, Amsterdam-San Diego-Oxford-London.
- Lumsdon L., Peeters P., 2009, *Transport and tourism: Is there a sustainable future?*, *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 6, 1, s. 1–5.
- Martín J.C., Román C., Espino R., 2008, *Willingness to pay for airline service quality*, *Transport Reviews*, 28, 2, s. 199–217.
- Osipova O. Ja., 2006, *Transportoye obsluživanie turistov*, Akademia, Moskva.
- Page S., 1994, *Transport for Tourism*, Routledge, London.
- Page S., 2004, *Transport and tourism*, [w:] A.A. Lew, C.M. Hall, A.M. Williams (red.), *A Companion to Tourism*, Blackwell, Malden-Oxford-Carlton, s. 146–158.
- Page S.J., 2005, *Transport and Tourism. Global Perspectives*, Pearson/Prentice Hall, Harlow (2 wyd.).
- Page S.J., 2009, *Transport and Tourism. Global Perspectives*, Pearson/Prentice Hall, Harlow (3 wyd.).
- Panasiuk A., Pluciński M. (red.), 2008, *Transport lotniczy i morski w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Uniwersytet Szczeciński, Zeszyty Naukowe, 491, Szczecin.
- Patmore J.A., 1983, *Recreation and Resources. Leisure Patterns and Leisure Places*, Blackwell, Oxford.
- Peeters P., Szimba E., Duijnsveld M., 2007, *Major environmental impacts of European tourism transport*, *Journal of Transport Geography*, 15, 2, s. 83–93.
- Prideaux B., 2000, *The role of transport in destination development*, *Tourism Management*, 21, s. 53–63.
- Prideaux B., Carson D. (red.), 2011, *Drive Tourism. Trends and Emerging Markets*, Routledge, London-New York.
- Robbins D., Thompson K., 2007, *Special issue on transport and tourist destinations*, *Journal of Transport Geography*, 15, 2, s. 80–82.
- Rutz W.O.A., Coull J.R., 1996, *Inter-island passenger shipping in Indonesia: Development of the system*, *Journal of Transport Geography*, 4, 4, s. 275–286.

- Sidaway R.M., 1982, *Mobility and country recreation*, [w:] D.A. Halsall (red.), *Transport for Recreation*, IBG Transport Geography Study Group, Lancaster.
- Sorupia E., 2005, *Rethinking the role of transportation in tourism*, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 5, s. 1767–1777.
- Speakman C., 2005, *Tourism and transport: Future prospects*, Tourism and Hospitality Planning & Development, 2, 2, s. 129–135.
- Taylor Z., 2016, *Air charter leisure traffic and organised tourism in Poland: Are charters passé?*, Moravian Geographical Reports, 2016, 24, 4, s. 15–25.
- Taylor Z., Ciechański A., 2014, *Transport Companies in the Servicing of Organised Tourism in Poland*, Monografie, IGiPZ PAN, 16, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2017, *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 257, Warszawa.
- Wang J., McOwan S., 2000, *Fast passenger ferries and their future*, Maritime Policy and Management, 27, s. 231–251.
- Wheatcroft S., 1998, The airline industry and tourism, [w:] D. Ioannides, K.G. Debbage (red.), *The Economic Geography of the Tourist Industry. A Supply-side Analysis*, Routledge, London-New York, s. 159–179.
- Williams G., 2001, *Will Europe's charter carriers be replaced by 'no frills' scheduled airlines?*, Journal of Air Transport Management, 7, s. 277–286.
- Williams G., 2008, The future of charter operations, [w:] A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth (red.), *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Aldershot-Burlington, s. 85–102.
- Załużka E., 2010, *Turystyka kolejowa integratorem lokalnych inicjatyw*, Transport i Komunikacja, 6, s. 72–74.

Summary

The purpose of this paper is to give some insight into the state of the art where cooperation between transport and tourism is concerned, and to outline possible future prospects. In particular, five roles of transport in contemporary tourism and recreation (after Hall, 2008) are described and commented on. These include: (1) linking the source market with the host destination; (2) providing mobility and access within a destination area/region/country; (3) providing mobility and access within an actual tourism attraction; (4) facilitating travel along a recreational route which is itself the tourism experience; and (5) providing limited movement or even being static, while acting as the focus of recreational and heritage interest, as in museums or at rallies (with forms of transport located at a particular place). In the literature, the first two roles prove to be relatively well-researched, while the remaining three are in need of further investigation.

All the roles are here illustrated by relevant examples from real-world situations, including in Poland.

Further on, the paper offers a broad presentation of modes of transport used in tourism and recreation, including air transport, passenger transport by water (cruise tourism and ferries), and ground-based transport (by rail and road). Each mode of transport referred to presents certain specifics, has various determinants, merits and inconveniences, fulfils different functions and purposes, and is dedicated to differing groups of tourists. For example, following deregulation and liberalisation, air transport has changed radically as low-cost carriers made their appearance, and there was a relative decline in charter traffic, as well as a general lowering of costs and fares among full-service operators. However, there are found to be great differences between the more affluent, well-developed markets and the emerging markets in this respect. The role of cruising, although still relatively meagre in absolute terms, is growing very fast around the world. In contrast, within the ground-based transport context, the role of rail is in steady decline, while road transport, and especially individual motoring, grows steadily.

A comparison of the worldwide situation with that in the former communist countries (as exemplified by Poland) points to some differences in tourism transport, mainly in connection with the affluence of societies. Certain features thus point to specific features of the CEECs not always in line with regularities in the wider world overall.

