

Józef Sala

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

PORTY LOTNICZE JAKO CZYNNIK ROZWOJU TURYSTYKI W REGIONACH (NA PRZYKŁADZIE MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO IM. JANA PAWŁA II W KRAKOWIE – BALICACH)

Streszczenie: Wprowadzenie na rynek pasażerskich przewozów lotniczych samolotów szerokokadłubowych zapoczątkowało nową erę rozwoju turystyki. Dzięki samolotom, portom lotniczym oraz relatywnie niskim cenom biletów możliwe było zdynamizowanie rozwoju turystyki, zwłaszcza międzynarodowej. Obecnie dzięki umasowieniu przewozów lotniczych turyści mogą odwiedzać najbardziej atrakcyjne destynacje turystyczne świata.

Nieodłączną częścią infrastruktury transportu lotniczego są porty lotnicze. Umożliwiają one m.in. obsługę ruchu pasażerskiego. W latach 1989-2009 ruch pasażerski w polskich portach lotniczych szybko rósł. Mimo to, w porównaniu z innymi krajami, polskie porty lotnicze pod względem liczby obsługiwanych pasażerów plasują się na dalekich miejscach.

Ważną rolę w stymulacji ruchu turystycznego w regionie małopolskim odgrywa Port Lotniczy im. J. Pawła II w Krakowie – Balicach. Obsługuje ok. 3 mln pasażerów rocznie. Jego działalność ma duży wpływ na rozwój gospodarki turystycznej Krakowa i regionu.

Słowa kluczowe: porty lotnicze, turystyka, rozwój regionalny, transport lotniczy.

1. Wstęp

Jak dowodzi historia rozwoju turystyki, jej główne fazy rozwoju były w znacznym stopniu pochodną rozwoju środków transportu. Wraz z pojawieniem się nowych rodzajów transportu następowała kolejna, jakościowo nowa faza rozwoju turystyki. W tym kontekście w literaturze wymienia się zwykle pięć epok turystyki [Walker 2004, s. 42]:

- okres przedindustrialny,
- epoka kolei żelaznych,
- epoka samochodów osobowych,
- epoka samolotów odrzutowych,
- epoka podróży na statkach morskich i rzecznych.

Począwszy od lat 50. XX wieku, do rozkwitu turystyki w dużym stopniu przyczynił się transport lotniczy. To właśnie dzięki transportowi lotniczemu stało się możliwe wykorzystanie potencjału atrakcyjnych turystycznie obszarów i stworzenie

wielkich kurortów wypoczynkowych w wielu regionach świata. Możliwość szybkiego przemieszczania się na dalekie odległości umożliwiła podróże w celach wypoczynkowych do odległych regionów świata, stworzyła warunki do intensyfikacji kontaktów biznesowych. Dzięki wzrostowi ruchu turystycznego obszary jego recepcji mogą intensyfikować swój rozwój społeczno-ekonomiczny.

Celem niniejszego opracowania jest identyfikacja roli portów lotniczych w rozwoju turystyki w układach regionalnych w Polsce oraz w Małopolsce.

2. Pojęcie portu lotniczego i jego funkcje

Pojęcie portu lotniczego nie ma w literaturze jednoznacznej wykładni. Często termin ten jest utożsamiany z pojęciem lotniska. W literaturze z zakresu transportu wcześniej definiowano pojęcie lotniska. Według Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lotnisko to „wydzielona na lądzie lub wodzie powierzchnia wraz z przynależnymi do niej obiektami budowlanymi, urządzeniami i wyposażeniem, przeznaczona w całości lub części do przylotów, odlotów i manewrowania statkami powietrznymi” [Rydzikowski, Wojewódzka-Król 2002, s. 154].

Pojęciem szerszym niż lotnisko jest port lotniczy. Według Encyklopedii Powszechnej PWN port lotniczy to „duże lotnisko pasażerskie wraz z zabudowaniami i urządzeniami, dostosowane do obsługi pasażerów i przeładunku towarów” [*Nowa Encyklopedia Powszechna PWN...* 1996, s. 257].

Jak wynika z przytoczonych definicji, port lotniczy jest zwykle lotniskiem, lecz nie odwrotnie. Port lotniczy jest obiektem o najwyższej randze i o największym znaczeniu spośród wszystkich rodzajów lotnisk. W dokumentach Unii Europejskiej port lotniczy to obiekt cywilny, w którym dokonuje się ponad 50 000 operacji (przylotów i odlotów) samolotów cywilnych w ciągu roku [Neider 2008, s. 91].

Port lotniczy powinien dysponować odpowiednią infrastrukturą umożliwiającą wykonywanie podstawowych funkcji związanych z obsługą pasażerskiego ruchu lotniczego. Zalicza się do niej: terminale lotnicze, pasy startowe, drogi kołowania, hangary, wieże kontroli lotów.

Porty lotnicze pełnią wielorakie funkcje. Do podstawowych ich zadań należą:

- wykonywanie operacji lotniczych, w tym naziemnych,
- obsługa pasażerów oraz bagażu,
- umożliwianie dojazdu i manewrowania środkami transportu indywidualnego i zbiorowego.

Główną funkcją portów lotniczych jest obsługa lotów statków powietrznych. Powinny one zapewniać przede wszystkim bezpieczny start i lądowanie samolotów oraz sprawną obsługę podróżnych. Wiąże się to zazwyczaj z koniecznością realizacji czynności związanych z przepisami imigracyjnymi, celnymi, ochroną zdrowia publicznego. Tak więc rola portów lotniczych jest po części zbieżna z funkcjami, jakie pełnią przystanki, porty morskie, dworce.

Porty lotnicze powinny zapewniać bezpieczeństwo ruchu. Wiąże się to z koniecznością harmonizacji pracy trzech ich pionów. Pierwszym z nich jest kontrola obszaru na obszarze państwa lub w poszczególnych rejonach. Drugim jest kontrola zbliżania, zapewniająca separację pomiędzy samolotami odlatującymi i przylatującymi na lotnisko oraz samolotami znajdującymi się w strefie kontrolowanej lotniska. Natomiast zadania trzeciego pionu polegają na kontroli lotów i są one funkcją wieży kontroli lotów.

3. Znaczenie portów lotniczych na międzynarodowym rynku turystycznym

Transport lotniczy zapewnia dostępność do wszystkich światowych regionów, co stanowi podstawę do wykorzystania potencjału ekonomicznego zjednoczonych rynków. Głównymi ogniwami transportu lotniczego są porty lotnicze i linie lotnicze, jednak lokalizacja i rozwój portów ma istotny wpływ na otaczające je regiony. Linie lotnicze są uzależnione od infrastruktury lotniskowej, dlatego też w ocenie wpływu transportu lotniczego na rozwój miast należy się skupić na portach lotniczych.

Dzięki rozkwitowi transportu lotniczego na skalę masową, świat dla szerokiego kręgu turystów znacznie się skurczył. W zasięgu turystów chcących podróżować znalazło się wiele niedostępnych dotąd miejsc: wyspy Pacyfiku, Karaiby, Azja Południowo-Wschodnia. Skonstruowanie szerokokadłubowych, oszczędnych w eksploatacji samolotów przyczyniło się do wydatnej obniżki cen biletów, co również stymuluje rozwój ruchu turystycznego.

Transport lotniczy, dzięki swoim atutom, umożliwia wygodne przemieszczanie się w różnych celach: rekreacyjnych, służbowych, poznawczych. Jego rozwój stał się początkiem nowej epoki w turystyce (tab. 1). Tylko w latach 2000-2008 liczba pasażerów w transporcie lotniczym wzrosła z 3 654 do 4 874 mln, dynamizując międzynarodowy ruch turystyczny.

Porty lotnicze są postrzegane jako podmioty mające duży wpływ na otaczające regiony. Poza bezpośrednim oddziaływaniem na przedsiębiorstwa znajdujące się na terenie portu bądź w jego pobliżu, dostęp do usług lotniczych łączy interesy regionalnego biznesu oraz prywatnych klientów. Porty lotnicze zapewniają niezbędną infrastrukturę do wspierania społecznego oraz regionalnego rozwoju gospodarczego [Barski, Fabirkiewicz, Jarosz 2009, s. 22].

Analizując rozwój portów lotniczych na świecie, można zauważyć silne interakcje między stanem ich rozwoju a poziomem rozwoju gospodarczego państw. Z jednej strony, rozwój portów lotniczych jest wynikiem poziomu rozwoju ekonomicznego państw. Z drugiej strony, działalność portów stymuluje rozwój gospodarczy. Większość dużych powierzchniowo państw o wysokim poziomie rozwoju ekonomicznego charakteryzuje się dużą liczbą portów lotniczych i skalą ruchu lotniczego. Od wielu lat liderem pod względem wielkości ruchu pasażerskiego na świecie jest

amerykańskie lotnisko w Atlancie (tab. 2). Należy jednak zauważyć, iż w ostatnich latach szybki przyrost ruchu pasażerskiego w portach lotniczych odnotowują Chiny.

Recepcja wielkich, milionowych potoków turystów przynosi miastom, w których są zlokalizowane porty lotnicze, rozliczne korzyści. Turysta korzystający z usług transportu lotniczego jest zwykle osobą zamożniejszą, dysponuje większym budżetem podróży. W związku z tym korzysta z usług oferowanych przez wyższego standardu hotele, zakłady gastronomiczne, zakłady usługowe. Efekty mnożnikowe, które uzyskuje region z tytułu obsługi podróżujących transportem lotniczym, są w konsekwencji znacznie większe niż w przypadku innych form turystyki.

Tabela 1. Pasażerski ruch lotniczy w portach na świecie w latach 2000-2008

Lata	Liczba pasażerów (w mln)
2000	3 654
2001	3 562
2002	3 554
2003	3 616
2004	4 007
2005	4 272
2006	4 489
2007	4 869
2008	4 874

Źródło: [Dziedzic 2009, s. 17].

Tabela 2. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych świata w latach 2004-2008

Port lotniczy	Liczba pasażerów (w mln)				
	2004	2005	2006	2007	2008
Atlanta (USA)	83,6	85,9	84,8	89,4	90,0
Chicago	75,5	76,5	76,2	76,2	69,3
Londyn	67,3	67,9	67,5	68,0	67,1
Tokio	62,3	63,3	65,2	66,7	66,7
Paryż	51,2	53,8	56,8	59,9	60,9
Los Angeles	60,7	61,5	61,0	61,9	59,5
Dallas	59,4	59,1	60,0	59,8	57,1
Pekin	34,9	41,0	48,5	53,7	55,7
Frankfurt n/Menam	51,1	52,2	52,8	54,1	53,5
Denver	42,4	43,3	47,3	49,9	51,1

Źródło: [Dziedzic 2009, s. 18].

Rozwój portów lotniczych stymuluje powstawanie nowych obiektów infrastruktury turystycznej i komunalnej. Stały wzrost liczby podróży służbowych sprzyja powstawaniu w pobliżu lotnisk hoteli, centrów konferencyjnych, obiektów towarzyszących, połączeń kolejowych do lotnisk.

4. Rola portów lotniczych w rozwoju turystyki w Polsce

Początki transportu lotniczego na terenie Polski sięgają 1923 r., kiedy to zostało uruchomione połączenie lotnicze z Warszawy do Lwowa i Gdańska. Do II wojny światowej funkcjonowały już międzynarodowe połączenia z niektórymi europejskimi miastami [Rogacki 2007, s. 365]. Od początku powstania funkcjonowanie transportu lotniczego charakteryzowało się dużym stopniem regulacji i ingerencji państwowej. Podróżowanie samolotem było usługą luksusową, wybieraną przez bogatych Polaków [Barski, Fabirkiewicz, Jarosz 2009, s. 55].

W ostatnich latach nastąpiły istotne zmiany w organizacji i funkcjonowaniu rynku usług lotniczych w Polsce. Spowodowało to, że w chwili obecnej podróżowanie samolotem staje się coraz bardziej popularne i dostępne dla obywatela.

Liberalizacja ruchu lotniczego w Polsce w związku z członkostwem w Unii Europejskiej, wejście na rynek tanich przewoźników i wzrost gospodarczy kraju to główne czynniki dynamicznego rozwoju przewozów pasażerskich w ostatnich latach, a także zwiększenia konkurencji na rynku. Lotnictwo cywilne w Polsce, podobnie jak w innych krajach Unii Europejskiej, jest szybko rozwijającą się gałęzią transportu.

W latach 2001-2008 ruch pasażerski w polskich portach lotniczych zwiększył się przeszło 3-krotnie, tj. z 6,3 mln pasażerów w roku 2001 do 20,8 mln w roku 2008 (tab. 3).

Tabela 3. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2001-2008

Rok	Liczba pasażerów (w mln)
2001	6,3
2002	6,6
2003	7,1
2004	9,0
2005	11,5
2006	15,4
2007	19,3
2008	20,8

Źródło: [Dziedzic 2009, s. 35].

Chociaż transport lotniczy odgrywa ważną rolę w rozwoju turystyki, to Polska odgrywa na światowym rynku lotniczych przewozów pasażerskich rolę niewielką. Warto zauważyć, iż wielkość całego ruchu jest przeszło 2-krotnie mniejsza niż w największym niemieckim porcie lotniczym we Frankfurcie. Tymczasem w wysoko rozwiniętych krajach postępuje szybka rozbudowa infrastruktury lotnictwa cywilnego.

Obecnie w Polsce funkcjonuje 12 portów lotniczych zróżnicowanych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów, infrastruktury, przepustowości oraz oferowanych połączeń. Głównym lotniskiem jest Port Lotniczy Warszawa – Okęcie.

Pozostałe to porty regionalne. Do początku lat 90. mianem regionalnych portów lotniczych określano sieć lotnisk, które miały odgrywać pomocniczą rolę wobec centralnego portu w Warszawie. Miały one przyjmować pasażerów przylatujących lub wylatujących za granicę przez port lotniczy na Okęcie. Po liberalizacji rynku lotniczego, w związku z członkostwem w UE, większość z nich rozwinęła własne połączenia zagraniczne, zwłaszcza w oparciu o tzw. tanie linie lotnicze. Spowodowało to stopniowy spadek dominującej roli Centralnego Portu Lotniczego w Warszawie.

Port lotniczy Warszawa – Okęcie obsługuje prawie 50% całości pasażerskiego ruchu lotniczego Polsce. Obecnie Warszawa posiada ok. 100 połączeń rejsowych z portami w kraju i na świecie oraz stale rosnącą liczbę połączeń czarterowych (tab. 4). Dyrekcja warszawskiego lotniska im. F. Chopina chce w ciągu najbliższych czterech lat wydać rekordową sumę 1,2 mld zł na inwestycje. Powstanie nowy pięciogwiazdkowy hotel oraz Air Port City. Wokół lotniska ma zostać wybudowane centrum konferencyjno-wystawiennicze oraz biura.

W latach 2004-2009 większość portów lotniczych w Polsce odnotowała duży przyrost ruchu pasażerskiego, szczególnie Katowice – Pyrzowice, Bydgoszcz – Szwederowo, Rzeszów – Jasionka, Łódź – Lublinek, Gdańsk – Rębiechowo. Porównując wielkości lotniczych przewozów w Polsce z innymi państwami europejskimi zbliżonymi pod względem warunków geograficznych, gospodarczych i demograficznych, należy stwierdzić, że przewozy te, aczkolwiek wzrostowe, są nadal niewielkie, kwalifikujące nasz kraj na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Sieć lotnisk komunikacyjnych w Polsce jest ponad 6-krotnie rzadsza niż w rozwiniętych krajach europejskich. Na jedno lotnisko przypada 3 178 tys. mieszkańców, podczas gdy w krajach „starej Unii” 459 209 osób. Powierzchnia kraju przypadająca na jeden port lotniczy jest prawie 6-krotnie mniejsza niż w Unii Europejskiej.

Tabela 4. Ruch pasażerski na polskich lotniskach regionalnych w latach 2004-2009 (w tys.)

Port lotniczy	2004	2008	2009
Warszawa – Okęcie	6 085 111	9 460 606	8 320 927
Kraków – Balice	841 123	2 923 961	2 661 294
Katowice – Pyrzowice	622 612	2 426 942	2 301 375
Gdańsk – Rębiechowo	464 656	1 954 166	1 890 925
Wrocław – Strachowice	363 244	1 486 442	1 324 483
Poznań – Ławica	380 676	1 274 500	1 248 764
Szczecin – Goleniów	95 833	302 486	276 582
Rzeszów – Jasionka	71 930	323 838	383 170
Bydgoszcz – Szwederowo	26 112	280 152	264 528
Łódź – Lublinek	6 269	339 622	312 225
Zielona Góra – Babimost	4 312	5 689	2 955
Szczytno – Szymany	456	0	0
Ogółem	8 962 344	20 788 404	18 984 749

Obecny rozwój rynku lotniczego Polsce stwarza możliwości zwiększenia liczby regionalnych portów lotniczych. Wiele miast stara się o reaktywację nieużywanych lotnisk powojkowych lub lotnisk sportowych z istniejącymi pasami startowymi do celów lotnictwa cywilnego.

5. Rola portu lotniczego Kraków – Balice w rozwoju turystyki w Małopolsce

Obecny międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice zapoczątkował swoją działalność w lutym 1964 r., kiedy władze wojskowe udostępniły część lotniska wojskowego na potrzeby lotnictwa cywilnego. Od roku 1987 lotniskiem zaczęło zarządzać Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze. W latach 80. nastąpiła rozbudowa terminalu lotniczego. Obecnie Balice uznawane są za jeden z najlepiej rozwijających się w Polsce portów lotniczych. W latach 2000-2009 ruch pasażerski na lotnisku wzrósł przeszło 5-krotnie, a w rekordowym roku 2007 był nawet 6-krotnie większy niż w 2000 (tab. 5). Pod względem wielkości ruchu pasażerskiego port lotniczy w Balicach plasuje się na drugim miejscu po porcie lotniczym im. F. Chopina w Warszawie.

Tabela 5. Ruch pasażerski na lotnisku Balice w Krakowie w latach 2000-2009

2000	2001	2006	2007	2008	2009
517 015	549 298	2 367 257	3 068 199	2 923 961	2 680 322

Źródło: www.krakowairport.pl.

Dzięki szybko rozwijającemu się lotniczemu ruchowi pasażerskiemu Kraków stał się jednym z najważniejszych centrów turystycznych w Polsce (tab. 6, 7).

Tabela 6. Goście odwiedzający Kraków w latach 2003-2009 (w mln)

Odwiedzający	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ogółem	5,5	6,4	7,1	7,5	8,1	7,5	7,3
w tym:							
– krajowi	4,8	4,8	4,9	5,1	5,6	5,3	5,2
– zagraniczni	0,7	1,5	2,2	2,4	2,5	2,2	2,1

Źródło: [Małopolska Organizacja Turystyczna... 2009, s. 30].

Jak wynika z badań, przeszło 27,4% przybywających do Krakowa gości korzysta z usług transportu lotniczego. Przy czym największą popularnością wśród turystów cieszą się przewoźnicy niskokosztowi. Samolot jako środek transportu jest zdecydowanie popularniejszy wśród cudzoziemców. Polacy natomiast wciąż w niewielkim procencie korzystają z lotniczej komunikacji krajowej. Tak więc rola Balic, szcze-

gólnie w odniesieniu do przybywających z zagranicy, jest bardzo duża, a funkcjonowanie portu umożliwia dotarcie do Krakowa najszybszym środkiem transportu.

Port lotniczy Kraków – Balice odgrywa także ważną rolę w wyjazdach mieszkańców Małopolski do innych krajów. Zdecydowanie najwięcej lotów jest do Londynu. Wiele lotów realizowanych jest do Dublina. Jest to w dużej mierze spowodowane tym, że na Wyspach Brytyjskich przebywa i pracuje duża liczba Polaków.

Tabela 7. Środki transportu wykorzystywane w ramach przyjazdu do Krakowa przez odwiedzających w roku 2009

Środek transportu	Korzystający (w %)
Samolot	27,4
w tym:	
– samolot rejsowy	11,9
– samolot tanich linii lotniczych	15,0
– samolot czarterowy	0,5
Samochód	33,7
Pociąg	17,2
Autokar turystyczny	9,7
Autobus	10,6
Inny	0,4
Brak informacji	1,0

Źródło: [Małopolska Organizacja Turystyczna... 2009, s. 75].

Jak wynika z przedstawionych wyników badań, to między innymi dzięki działalności portu lotniczego do Krakowa i Małopolski przybywa rocznie 2,2 mln gości zagranicznych. Są to głównie Anglicy, Niemcy, Amerykanie. Ich budżety podróże są wysokie. Korzystają oni z usług wyższego standardu, które świadczy baza turystyczna: hotele, zakłady gastronomiczne, baza towarzysząca. Wszystko to stworzyło korzystne warunki rozwoju różnych sektorów gospodarki turystycznej. Najważniejszym jej ogniwem jest sektor bazy noclegowej. Obecnie usługi noclegowe świadczone są w ponad 360 obiektach, które dysponują ponad 27 tys. miejsc noclegowych. Zdecydowana większość obiektów udostępniana jest turystom przez cały rok [Kurek, Mika 2008, s. 62].

Kraków dysponuje bardzo rozbudowaną i zróżnicowaną bazą gastronomiczną. Obecnie w mieście funkcjonuje ponad 1600 zakładów gastronomicznych oferujących bardzo zróżnicowany, atrakcyjny zakres usług [Kurek, Mika 2008, s. 80]. Systematycznie podnosi się jakość oferowanych usług. Dowodem na to jest fakt, iż w 2010 r. 17 krakowskich restauracji znalazło się na liście zakładów rekomendowanych przez przewodnik Michelin. Większość zakładów gastronomicznych utrzymuje się na rynku dzięki uczestnictwu w obsłudze ruchu turystycznego.

Systematycznie, dzięki dużemu wzrostowi skali ruchu turystycznego, powiększana jest pozostała baza turystyczna.

Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego ruch pasażerski w portach lotniczych w Polsce do roku 2020 zwiększy się 2-krotnie. Przewiduje się, że krakowski port lotniczy ma w roku 2020 obsługiwać 6,4 mln pasażerów. Zarząd portu opracował program inwestycyjny, którego celem jest dalsza jego modernizacja. Dzięki niej przepustowość lotniska zwiększy się do 7-8 mln pasażerów rocznie, poprawi się komfort obsługi, a także podniesie się standard bezpieczeństwa. Chęć wykorzystania potencjału Krakowa, a także całej Małopolski jako regionu turystycznego oraz prognozy dotyczące wzrastającej roli transportu lotniczego to przesłanki, które obligują do prowadzenia systematycznych prac modernizacyjnych w porcie. Powinno to zapewnić wzrost liczby obsługiwanych pasażerów, a w konsekwencji korzystnie wpływać na rozwój regionu.

6. Podsumowanie

Rozwój transportu lotniczego stał się czynnikiem stymulującym globalizację ruchu turystycznego. Dzięki dogodnym połączeniom lotniczym turysta może w krótkim czasie dotrzeć do odległych, atrakcyjnych zakątków świata.

Rozwój portów lotniczych i linii lotniczych jest pochodną rozwoju społeczno-ekonomicznego. Najwyższym poziomem ich rozwoju wykazują się kraje wysoko rozwinięte. Porty lotnicze odgrywają ważną rolę w rozwoju turystyki, a miejsca ich lokalizacji doznają ważnych, korzystnych rezultatów ich działalności. Turyści korzystający z usług transportu lotniczego są osobami zwykle bardziej zamożnymi, wydają w miejscach pobytu znacznie więcej pieniędzy, przez co obszary recepcji uzyskują więcej dochodów z obsługi ruchu turystycznego.

W latach 1989-2010 ruch pasażerski w portach lotniczych w Polsce szybko wzrastał. W porównaniu jednak z innymi krajami Unii Europejskiej pod względem skali ruchu pasażerskiego w portach lotniczych oraz poziomu rozwoju infrastruktury plasuje się na dalszym miejscu zarówno w Europie, jak i na świecie.

Ważnym portem lotniczym w Polsce jest lotnisko im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach. Corocznie obsługuje ono blisko 3 mln turystów. Miasto i region odczuwa pozytywne efekty jego działalności – znacznie wzrósł ruch turystyczny w regionie. Dzięki rozwojowi infrastruktury turystycznej następuje korzystna restrukturyzacja jego gospodarki.

Literatura

- Barski A., Fabirkiewicz W., Jarosz C., *Rozwój lotnictwa w regionach Air Show 2009*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2009.
Dziedzic T., *Rynek lotniczy 2009*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.

- Kotler P., Bowen J., Makens C., *Marketing for Hospitality and Tourism*, Prentice-Hall, Upper Saddle River, New Jersey 2006.
- Kurek W., Mika M., *Waloryzacja przestrzeni miejskiej Krakowa dla potrzeb turystyki*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
- Małopolska Organizacja Turystyczna, Raport, Ruch Turystyczny w Krakowie w roku 2009.
- Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008.
- Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1996.
- Rogacki H., *Geografia społeczno-gospodarcza Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Rydzikowski W., Wojewódzka-Król K., *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
- Sterzenbach R., Conrady R., *Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch*, Oldenburg Wissenschaftsverlag, München 2003.
- Walker J., *Introduction to Hospitality*, Prentice Hall, New Jersey 2004.
- www.ulc.gov.pl
- www.krakowairport.pl

AIRPORTS: A CONDUCTIVE FACTOR TO REGIONAL DEVELOPMENT OF TOURISM

Summary: The introduction of wide body aircraft to the passenger air traffic launched a new era in the development of tourism. Due to aircraft and airports it became possible to make the development of tourism industry more dynamic, especially of international tourism. Nowadays, owing to making air traffic more popular tourists can reach the most attractive destinations of the world. Airports have become an inseparable part of air transport infrastructure. They allow to serve primarily the flow of passenger traffic. Within 1989-2009 passenger traffic grew rapidly at Polish airports. Nevertheless, in comparison with other countries, Polish airports are ranked quite low in the category of tourists served. Airport John Paul II in Cracow– Balice plays an important part in stimulating tourist traffic in Small Poland Voivodeship. It serves approximately 3 million tourists every year. Its activity exerts the major impact on the development of tourist industry in Cracow and in its region.