

# Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy  
Electronic Scientific Journal  
[Współczesna Gospodarka \(ug.edu.pl\)](http://Współczesna.Gospodarka.ug.edu.pl)

Vol. 14 Issue 2/S (2022) 28-44  
ISSN2082-677X  
DOI [10.26881/wg.2022.2/S.03](https://doi.org/10.26881/wg.2022.2/S.03)

## PORT LOTNICZY JAKO KLUCZOWY CZYNNIK ROZWOJU TURYSTYKI NA PRZYKŁADZIE WARSZAWY

**Marcin Hofman, Jacek Winiarski**

### Streszczenie

Celem artykułu jest wykazanie skali wpływu wybranego elementu infrastruktury transportu jakim jest port lotniczy na rozwój turystyki. Relacja ta została dowiedziona na przykładzie Warszawy – stolicy państwa i jednocześnie największego miasta w Polsce oraz Lotniska Chopina (*Warsaw Chopin Airport*). W artykule dokonano przeglądu definicji transportu oraz infrastruktury transportu ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury punktowej. Poddano analizie zalety i wady transportu lotniczego. Ponadto zinterpretowano pojęcie turystyki z punktu widzenia realizowanych przez nią funkcji gospodarczych. W celu przeprowadzenia badań wykorzystano metody opisowe i wyjaśniające, w tym metody interpretacyjne, analityczne i przyczynowo skutkowe. Zastosowane techniki badawcze polegały na zgromadzeniu a następnie poddaniu analizie eksploracyjnej danych liczbowych w celu identyfikacji prawidłowości dotyczących ruchu turystycznego w relacji do danych o wykorzystywanych gałęziach transportu. Wnioski sformułowane na podstawie przeprowadzonych badań jednoznacznie wskazują na transport lotniczy, a w szczególności na port lotniczy jako kluczową determinantę w rozwoju turystyki.

**Słowa kluczowe:** transport lotniczy, infrastruktura transportu, turystyka

**Klasyfikacja JEL:** L93, O18, Z32

### Wstęp

Transport w określa się niekiedy mianem krwiobiegu gospodarki, a jego znaczenie w ekonomii kraju jest kluczowe. Obecnie dział usług, do którego zaliczany jest transport, ma największy udział w kształtowaniu wielkości PKB najbardziej rozwiniętych krajów świata. Do sektora transportowego również zalicza się turystykę, której gwałtowny rozwój popularności nastąpił po II wojnie światowej. Ostatnia dekada XX wieku przyniosła wzrost znaczenia najdynamiczniej rozwijającej się obecnie oraz najnowocześniejszej gałęzi transportu jaką jest transport lotni-

czy. Zasadnym staje się przeprowadzenie identyfikacji i charakterystyki współzależności występujących pomiędzy tymi dwoma sektorami.

## 1. Port lotniczy jako element gałęziowej infrastruktury transportu

### 1.1 Transport jako element gospodarki

Transport jest nieodłącznym elementem działalności gospodarczej. Pojęcie transportu jest stosowane wieloaspektowo. W znaczeniu czynnościowym określa się go jako „proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczanie osób, przedmiotów lub energii”<sup>1</sup>. Aspekt podmiotowy uwypukla fakt, iż transport jest działalnością, wydzieloną z innych rodzajów czynności. Z kolei w aspekcie rzeczowym jest rozumiany jako wyposażenie materialne służące procesom przemieszczania. Na rysunku 1 przedstawiono czynności w ramach procesu transportowego.



**Rysunek 1.** Główne czynności obejmujące transport

Źródło: J. Neider (2008). *Transport międzynarodowy*. PWE, Warszawa, s. 12.

Transport, obejmuje także czynności ładunkowe, manipulacyjne, organizacyjne, ponadto należy również wymienić: ustalanie oraz egzekwowanie opłat taryfowych, rozkładów i planów jazd. Wszystkie te elementy należą do istoty szerokiego pojęcia jakim jest transport.

Z ekonomicznego punktu widzenia transport polega na odpłatnym świadczeniu usług, rezultatem czego jest najczęściej przemieszczanie ładunków i osób. Istnieje wiele różnych klasyfikacji transportu. Powszechnym podziałem jest wyodrębnianie transportu pasażerskiego i towarowego. Transport dzieli się także m.in. ze względu na: zasięg, właściciela, środowisko, w którym odbywa się itd. W podziale gałęziowym wyróżnia się transport wodny (morski i wodny śródlądowy), kolejowy, powietrzny, drogowy oraz rurociągowy. W literaturze przedmiotu wy-

<sup>1</sup> Tarski I. (1993). *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa, s. 11.

odrębnią się także publiczny transport zbiorowy, a do jego środków zalicza się, m.in. tramwaj, kolej, metro, autobus, a w transporcie powietrznym samolot. W ostatnich latach w literaturze przedmiotu wskazuje się na konieczność kształtowania zrównoważonego transportu, uwzględniając przy tym bezpieczeństwo ekologiczne<sup>2</sup>.

## 1.2. Charakterystyka transportu lotniczego

W transporcie lotniczym wyodrębnia się ogólnodostępne lotnictwo cywilne o gospodarczym znaczeniu, w skład którego wchodzi lotnictwo transportowe oraz lotnictwo ogólne<sup>3</sup>.

Transport lotniczy jako sfera działalności cechuje wiele zalet. Jedną z najważniejszych z nich jest szybkość. Najpopularniejsze samoloty pasażerskie latają z prędkością rzędu 800 do 1000 km/h. Kolejną zaletą jest znaczny zasięg (połączenia lotnicze łączą m.in. odległe rynki na świecie). W transporcie lotniczym istotne miejsce zajmują odległość przewozu. Wyróżnić można zasięg międzykontynentalny, zasięg średni liczony od 1000-1500 km do 4000-6000km, ale również zasięg wynoszący do 500 km, czyli zasięg krótki. Przyjmuje się, iż transport lotniczy w relacjach międzykontynentalnych jest monopolistą, a wynika to z samego czasu podróży i regularność przewozów. Pojawiające się nowe i międzykontynentalne trasy samolotów skracają czas podróży ze względu na brak konieczności przesiadek. Dalekie dystanse pokonywane przez samoloty zwiększają również prestiż linii lotniczych. Ponadto w lotniczym transporcie pasażerskim istotną rolę odgrywa komfort podróży. Linie lotnicze coraz częściej badają sposoby personalizacji doświadczeń pasażerów w celu zwiększenia komfortu podróży na przykład poprzez podzielenie koncepcyjnych kabin powietrznych na różne strefy aktywności, takie jak strefa rozrywki, relaksu i pracy. Wysoki komfort podróży ma szczególne znaczenie dla klientów biznesowych, zwłaszcza jeśli chodzi o trasy długodystansowe. Na wyróżnienie zasługuje również aspekt bezpieczeństwa. Według dostępnych statystyk samolot jest najbezpieczniejszym środkiem transportu. Dzięki niezaprzeczalnym zaletom transport lotniczy staje się coraz bardziej powszechny, co w bardzo wielu sytuacjach skutkuje obniżką cen za realizację usług transportowych.

Pomimo wielu zalet transport lotniczy cechują również wady. Np. niekorzystne warunki meteorologiczne potrafią skutecznie zakłócić zgodny z harmonogramem start, czy też wręcz uniemożliwić punktualny wylot samolotu, co wiąże się z dłuższym oczekiwaniem na lot pasażerski lub zamówiony towar w miejscu dostarczenia. Z perspektywy pasażerów niedogodności są związane np. z dostosowaniem do lotów tranzytowych jako skutki zakłóconych harmonogramów lotów. Na tę niepunktualność w dużej mierze wpływają również strajki pracowników personelu lotniczego np. 28 września 2018 roku miał miejsce strajk w irlandzkiej linii Ryanair, co skutkowało anulowaniem łącznie ok. 250 lotów<sup>4</sup>. Osoby zarządzające liniami lotniczymi jak również portami lotniczymi w latach 2020-2022 zmagają się z poważnymi problemami kadrowymi, co skutkowało odwoływaniem lotów, m.in. takich operatorów jak Lufthansa oraz British Airways. W Polsce w 2022 r. konflikt między kontrolerami ruchu lotniczego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej spowodował poważne zakłócenia na polskim rynku lotniczym. Konflikt ten mógł skutkować przekierowaniem ponad tysiąca lotów z polskiej przestrzeni powietrznej przez wiele dni, co miałyby poważne konsekwencje gospodarcze. Transport lotniczy to także wysokie koszty dostępu do rynku przewoźnika. Budowa obiektów infrastrukturalnych, zakup i

<sup>2</sup> *Transport. Tendencje zmian*, K. Wojewódzka-Król, E. Załoga (red.), PWN, Warszawa 2022, wyd. 7, s. 38.

<sup>3</sup> J. Dyrz, A. Pashkevich, (2019). *Analiza ruchu lotnictwa ogólnego w portach lotniczych Polski Południowej do roku 2015*, [http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2019/02/A\\_PL\\_19\\_02\\_02.pdf](http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2019/02/A_PL_19_02_02.pdf), odczyt z dnia 01.04.2022 r.

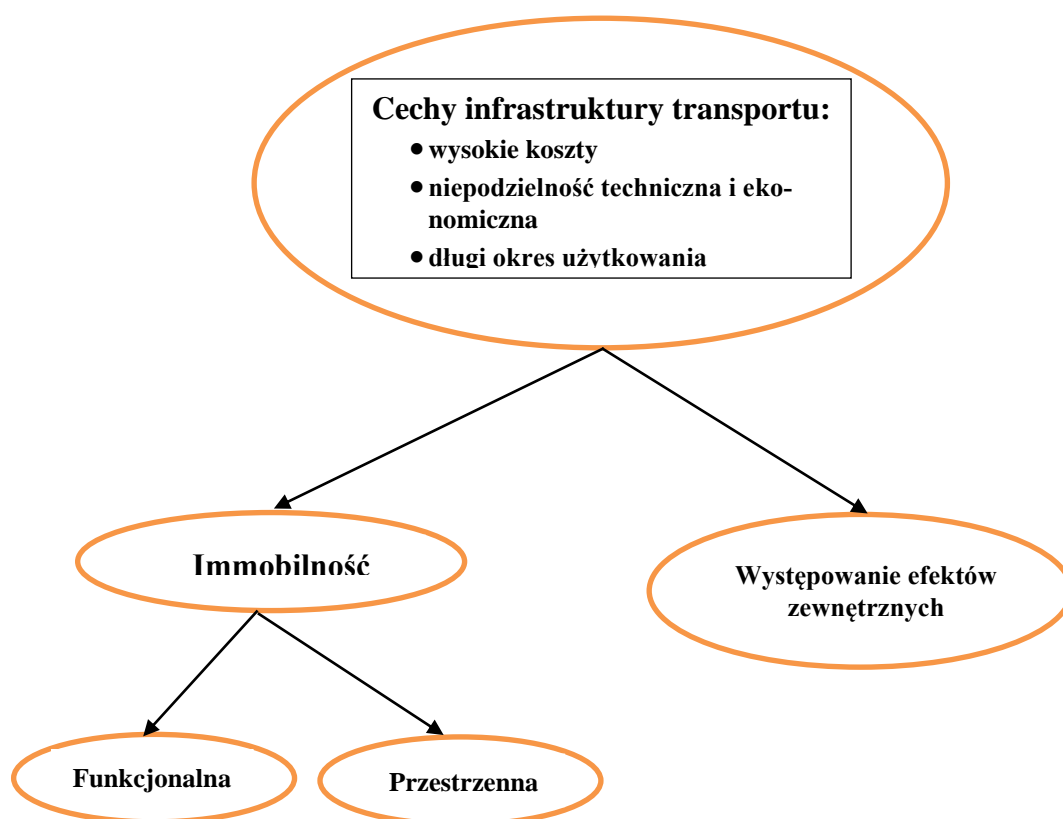
<sup>4</sup> *Business Insider*,

<https://businessinsider.com.pl/firmy/zarzadzanie/strajk-w-ryanairze-wszystko-co-musisz-wiedziec-o-protescie-28-wrzesnia/srk8z96>, odczyt z dnia 01.04.2022 r.

utrzymanie środków transportu są kapitałochłonne, majątkochłonne, długotrwanie kształtowane i wykorzystywane.

### 1.3. Infrastruktura punktowa transportu lotniczego

Infrastrukturę definiuje się jako „podstawowe urządzenia i instytucje wraz z niezbędnym wyposażeniem rzeczowym i osobowym, służące do zapewnienia materialnych i społecznych warunków jakiegokolwiek działalności w ramach całej gospodarki narodowej lub jej poszczególnych działów, gałęzi i jednostek podstawowych, które tworzą tzw. infrastrukturę społeczno-ekonomiczną”<sup>5</sup>. Z kolei, charakteryzując infrastrukturę transportu wyróżnia się dwa składniki tj. obiekty liniowe, czyli „istniejącą w państwie sieć rozumianą jako każdy wydzielony pas terenu, przeznaczony do ruchu lub postoju środków transportu wraz z leżącymi w jego ciągu obiektami inżynierskimi”<sup>6</sup> oraz punktowe, na które składają się wszelkie obiekty służące do stacjonarnej obsługi ładunków. Infrastruktura transportowa charakteryzuje się także szeregiem cech, które zaprezentowano na rysunku 2.



Rysunek 2. Cechy infrastruktury transportu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie K. Wojewódzka-Król, R. Rolbecki, (2018). Infrastruktura transportu. Europa, Polska – teoria i praktyka, PWN, Warszawa.

Jak wskazano na rysunku 2, niepodzielność techniczna jest związana z niepodzielnością ekonomiczną, która według K. Wojewódzkiej-Król oddziałuje na strukturę inwestycji i jest główną przyczyną stymulującą procesy zwiększania nakładów na rozwój transportu<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> W. Grzywacz, (1982). *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 3.

<sup>6</sup> *Logistyka.net.pl*, [https://www.logistyka.net.pl/sloownik-logistyczny/szczegoly/390,infrastruktura\\_linowa](https://www.logistyka.net.pl/sloownik-logistyczny/szczegoly/390,infrastruktura_linowa), odczyt z dnia 01.04.2022 r.

<sup>7</sup> K. Wojewódzka-Król, (2010). *Rozwój infrastruktury transportu w Polsce doświadczenia i kierunki zmian w świetle standardów europejskich*, [https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug-](https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomiczne_Problemy_Uslug/Ekonomiczne_Problemy_Uslug-)

Infrastruktura transportu w znaczącym stopniu przyczynia się do występowania efektów zewnętrznych takich jak: zanieczyszczenie środowiska (emisja spalin, hałas, zagrożenie bezpieczeństwa, wpływ na zmiany funkcji obszarów). Infrastruktura ma także znaczący wpływ na gospodarkę kraju, regionów, obszarów zurbanizowanych itd., stwarzając warunki do ich dynamizacji rozwojowej. Postęp gospodarczy danego obszaru często poprzedza rozwój transportu i jego infrastruktury, co umożliwia zbliżanie się rynków produkcyjnych i zaopatrzeniowych. Co więcej, wysoka jakość sieci dróg czy dostępu do portów lotniczych przyciąga inwestorów i ich kapitał, przyczyniając się do rozwoju nowych inwestycji w danym regionie. W zależności od gałęzi transportu wykorzystywane są dworce kolejowe, porty morskie, wodne śródlądowe, terminale lotnicze. Obiekty te to punkty transportowe, czyli infrastruktura, endo- lub egzostruktura punktowa. Analizując poszczególne punkty transportowe dostrzega się między nimi różnice. Są punkty, które umożliwiają funkcjonowanie tylko jednej gałęzi transportu i takie, gdzie zbiegają się przynajmniej dwie linie transportowe (międzygałęziowe punkty transportowe) zwane węzłami transportowymi. Przykładowo w pierwszej grupie mogą się znaleźć dworce autobusowe, a do drugiej można zaliczyć terminale transportu kombinowanego (intermodalnego) lub porty lotnicze.

#### 1.4. Port lotniczy jako infrastruktura punktowa transportu lotniczego

Infrastruktura transportu lotniczego występuje i dzieli się analogicznie do innych gałęzi tej sfery gospodarowania. Najważniejszym jej elementem jest port lotniczy, jednakże przed charakterystyką tego terminu należy wskazać na pojęcie węższe, jakim jest lotnisko. „Lotnisko zgodnie z art. 2 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 3 lipca 2012 roku, poz. 933 z późn. zm.) to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi mającymi charakter trwały, wpisany do rejestru lotnisk”<sup>8</sup>.

Elementem punktowym infrastruktury omawianej gałęzi jest port lotniczy w tym „lotnisko użytku publicznego, wykorzystywane do lotów handlowych, tj. lądowania w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie”<sup>9</sup>. Wyróżnia się porty lotnicze krajowe, przeznaczone do obsługi krajowego ruchu lotniczego oraz międzynarodowe, „z których odbywają się starty i lądowania statków powietrznych w ruchu międzynarodowym i krajowym”<sup>10</sup>. Podziału dokonuje się również na: lokalne, regionalne i centralne, natomiast uwzględniając formę własności wyróżnia się: prywatne, państwowe i komunalne<sup>11</sup>. Porty lotnicze spełniają wiele funkcji gospodarczych i pozagospodarczych. Pierwotną jest funkcja transportowa, a w wymiarze społecznym, jedną z ważniejszych jest generowanie miejsc pracy. W skali globalnej transport lotniczy jako całość generuje 66,5 mln miejsc pracy, a kreowanie nowych miejsc pracy przez porty lotnicze obejmuje takie obszary jak<sup>12</sup>:

- a) zatrudnienia w liniach lotniczych (jednego pracownika na 6 tys. pasażerów)

---

r2010-t-n60/Ekonomiczne\_Problemy\_Uslug-r2010-t-n60-s462-472/Ekonomiczne\_Problemy\_Uslug-r2010-t-n60-s462-472.pdf, odczyt z dnia 05.04.2022 r.

<sup>8</sup> *Urząd Lotnictwa Cywilnego*, <http://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/zakladanie-lotnisk/definicje/-s%C5%82owniczek>, odczyt z dnia 05.04.2022 r.

<sup>9</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze*, Dz. U. z 2002r., nr 130, poz. 1112, art.2, poz. 8 i 17.

<sup>10</sup> *Samoloty.pl*, <https://www.samoloty.pl/156-archiwum-sp-844/16986-lotnisko-i-port-lotniczy>, odczyt z dnia 05.04.2022 r.

<sup>11</sup> W literaturze przedmiotu wyodrębnia się też inne, istotne z gospodarczego punktu widzenia podziały.

<sup>12</sup> Z. Spyra, O. Witzak, *Czynniki wpływające na wizerunek portów lotniczych*, „Studia Ekonomiczne / Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach”, 2013, nr 313, s. 165.

- b) obsługa ruchu lotniczego (zależność zatrudnienia zależy od wielkości ruchu pasażerskiego)
- c) zatrudnienia w biznesie turystycznym (1100 miejsc pracy w regionie na 1 mln pasażerów).

Do funkcji ekonomicznych w tym rynkowych należy wytwarzanie dochodów, marketingowa (promocyjna) i konkurencyjności regionalnej. Wyróżnia się także funkcję militarną, która, zwłaszcza podczas I wojny światowej, przyczyniła się do rozwoju wielu lotnisk na świecie, a które w kolejnych latach przekształcono w infrastrukturę dla potrzeb lotnictwa cywilnego. (transportu lotniczego)

Największe porty lotnicze pod względem liczby obsłużonych pasażerów w skali globalnej zostały przedstawione w tabeli 1.

**Tabela 1.** Największe porty lotnicze na świecie pod względem liczby obsłużonych pasażerów w 2021 r.

Lp.	Port lotniczy	Liczba pasażerów	Zmiana w stosunku do 2020 r. w %	Zmiana w stosunku do 2019 r. w %
1.	ATLANTA GA, US (ATL)	75 704 760	76.4	-31.5
2.	DALLAS/FORT WORTH TX, US (DFW)	62 465 756	58.7	-16.8
3.	DENVER CO, US (DEN)	58 828 552	74.4	-14.8
4.	CHICAGO IL, US (ORD)	54 020 399	75.1	-36.2
5.	LOS ANGELES CA, US (LAX)	48 007 284	66.8	-45.5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Airports Council International*, <https://aci.aero/2022/04/11/the-top-10-busiest-airports-in-the-world-revealed/> (odczyt: 11.08.2022)

Największe porty lotnicze w skali globalnej pod względem liczby obsłużonych pasażerów znajdują się w Stanach Zjednoczonych. Stany Zjednoczone zajmują pozycję dominującą pod tym względem, co więcej na dziesięć największych portów lotniczych, jeśli chodzi o liczbę pasażerów, aż osiem znajduje się na terenie przywołanego kraju, a pozostałe dwa w Chinach. Ruch pasażerki w portach lotniczych w Polsce przedstawia tabela 2.

**Tabela 2.** Największe porty lotnicze w Polsce pod względem liczby obsłużonych pasażerów w latach 2019-2021

Lp.	Port lotniczy	Liczba pasażerów w latach 2019-2021		
		2021	2020	2019
1.	Lotnisko Chopina w Warszawie	7 445 468	5 473 224	18 844 591
2.	Port Lotniczy Kraków-Balice	3 065 957	2 588 970	8 402 859
3.	Port lotniczy Katowice-Pyrzowice	2 311 586	1 437 876	4 843 650
4.	Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	2 140 522	1 697 406	5 361 134
5.	Port lotniczy Warszawa-Modlin	1 455 315	870 831	3 104 277

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Urzędu Lotnictwa Cywilnego <https://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/statystyki-i-analazy-rynku-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych> (odczyt: 11.08.2022)

W roku 2021 we wszystkich polskich portach lotniczych obsłużono ponad 19,6 mln pasażerów. Wśród największych pięciu portów lotniczych w Polsce, dwa z nich znajdują się w stolicy kraju. Wszystkie z pokazanych portów lotniczych zanotowały gorszy wynik w stosunku do 2019 do czego przyczyniły się restrykcje związane z pandemią COVID-19.

## 2. Turystyka

### 2.1. Pojęcie turystyki

Pojęcie turystyki jest szerokie i złożone. W literaturze naukowej wielu autorów podjęło próby jej zdefiniowania. W łacińskim pojęciu *tour*, które oznacza podróż kończącą się powrotem do punktu wyjścia, upatruje się źródeł etymologicznych słowa turystyka. Jedną z definicji określa zjawisko to następująco: „turystyka obejmuje ogół czynności osób, które podróżują i przebywają w celach wypoczynkowych, służbowych lub innych nie dłużej niż rok bez przerwy poza swoim codziennym otoczeniem”<sup>13</sup>. Eksperci, specjalizujący się w transporcie i logistyce, interpretują zjawisko turystyki z ekonomicznego punktu widzenia, dostrzegając w nim proces zaspokojenia potrzeb ludzkich, na który składają się działania wielu podmiotów gospodarczych o gospodarujących w sferze np. handlu, bankowości, lecz przede wszystkim transportu. Analizując zjawisko turystyki z tego punktu widzenia należy je zakwalifikować do sektora usług.

Złożoność terminu turystyka powoduje, że uwzględnia się różne kryteria do jej systematyzowania. Zalecanym przez Światową Organizację Turystyki, a zarazem najpopularniejszym kryterium podziału turystyki jest klasyfikacja ze względu na cel podróży. Na jego podstawie wyodrębnia się turystykę; poznawczą, wypoczynkową, kwalifikowaną, zdrowotną, biznesową i religijną. Walory turystyczne stanowią przedmiot zainteresowania turysty, a składają się na nie elementy środowiska naturalnego takie jak: góry, wąwozy, lasy, morza, ale także przejawy działalności człowieka. Do tych, nazywanych antropogenicznymi bądź poza przyrodniczymi, zalicza się muzea, teatry, zabytki, ośrodki kultury ludowej itd. Istota walorów turystycznych w rozwoju turystyki jest zasadnicza. Nie tylko mają one silny wpływ na popyt i podaż, lecz także stymulują rozwój infrastruktury turystycznej. Powstawanie nowych obiektów noclegowych i gastronomicznych w pobliżu zbiorników wodnych można w Polsce zaobserwować np. na Mazurach. Turyści często skłaniają się do wyjazdu w różne miejsca ze szczególne walory, czego przykładem mogą być wyjazdy narciarskie np. w Alpy.

### 2.2. Gospodarcze funkcje turystyki

Turystyka jest częścią składową gospodarki narodowej, a jedną z funkcji jakie pełni jest funkcja ekonomiczna. Turyści, gdy osiągną cel podróży zainteresowani są często skorzystaniem z różnorodnych atrakcji, aby w jak największym stopniu doświadczać możliwości, jakie daje im miejsce, do którego przybyli. W tej sytuacji jako konsumenci, stają się elementami rynku i nośnikami popytu na oferowane świadczenia, często, nie tylko turystyczne. Potrzeby turystów generują nowe miejsca pracy, a środki finansowe jakie wydają np. w restauracjach, sklepach, skutkują wzrostem obrotów na rynku lokalnym danego obszaru turystycznego.

Korzystanie z atrakcji turystycznych i para turystycznych pokazuje, że transfer ludzi skutkuje transferem pieniędzy. W tym miejscu należy wspomnieć o funkcji makroekonomicznej jaką jest redystrybucja dochodów, polegającej na „przemieszczaniu pieniądza z miejsc stałego zamieszkania na obszary turystyczne”<sup>14</sup>. Biura informacji turystycznej, sklepy z pamiątkami czy restauracje są przykładem tego, że turystyka skłania do przedsiębiorczości i jak wskazano wcześniej, generuje zatrudnienie w różnych sektorach gospodarki. W związku z tym można mówić o funkcjach mnożnikowych turystyki.

Funkcja aktywizacji gospodarczej polegająca na pobudzaniu rozwoju regionów turystycznych jest również elementem funkcji ekonomicznej w skali makro. Kolejną tego typu funkcją

<sup>13</sup> *Kompendium wiedzy o turystyce*, G. Gołębski (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2002, s. 19.

<sup>14</sup> Balińska A., Sieczko A., Zawada J., (2014). *Turystyka: Wybrane zagadnienia*, Warszawa, 2014.

jest funkcja dewizowa, wiążąca się z oddziaływaniem ruchu turystycznego na bilans płatniczy danego państwa. Zatem funkcja ekonomiczna generuje znaczące korzyści, choć nie jest pozbawiona pewnych dysfunkcji. Adekwatnym przykładem w Polsce są miejscowości takie jak Władysławowo czy Hel, charakteryzujące się krótkim sezonem turystycznym, co skutkuje faktem, że całoroczne koszty utrzymania obiektów znacząco przewyższają dochody osiągnięte w okresie wakacyjnym. Oczywiście, nie wszyscy mieszkańcy miejscowości turystycznych utrzymują się z przyjazdów gości, stąd tym bardziej oni odczuwają sezonowe skutki wzrostu cen w miejscu zamieszkania.

Inną funkcją powiązaną z gospodarką jest funkcja polityczna. W jej ramach istotne jest zdefiniowanie pojęcia turystyka międzynarodowa. Turystykę międzynarodową określa się jako „sumę zagranicznego ruchu turystycznego kilku, kilkunastu czy kilkudziesięciu państw”<sup>15</sup>. Jest ona złożona i można ją wyjaśniać na wiele sposobów. Jeden z nich odnosi się do poszukiwania różnorodności przez turystów. Turysta wymagając tego samego rodzaju usługi, zmienia kraj destynacji. W tym zakresie jest użyteczna wiedza na temat modelu Heckshera-Ohlina czyli teorii obfitości zasobów. Zgodnie z tym modelem poszczególne kraje specjalizują się w produkcji usług turystycznych zgodnie z dysponowanymi zasobami środków produkcji. Wysoko wykwalifikowana siła robocza nie jest konieczna do świadczeniu bezpośrednich usług turystycznych, natomiast już w obszarze działalności organizacyjnej jest istotna i wymagana. Ścisły związek funkcji politycznej z turystyką międzynarodową pozwala na wdrażanie celów politycznych państwa. Przykładami służą procesy wzrostu integracji, formowanie wizerunku państwa w otoczeniu międzynarodowym, współpraca z zagranicznymi partnerami itd.

Turystyka jest także wyjątkowo ceniona w wymiarze politycznym, wnieść może ona znamienity wkład w propagowanie szerszej współpracy między krajami oraz być stymulantem polityki pokojowej. Funkcja polityczna sprawdza się także na szczeblu krajowym, umożliwia ona promowanie sukcesów danego rządu/państwa, a to z kolei ma wpływ na ocenę władzy przez jego obywateli.

### **3. Współzależności pomiędzy rozwojem transportu lotniczego i turystyki na przykładzie Warszawy**

Transport ma kluczowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju turystyki. Zależności pomiędzy transportem i turystyką stanowią siłę napędową jednoczesnego rozwoju obu sfer. Transport jest znaczącym atrybutem turystyki, a usługi transportowe - czynnikiem dynamizującym i warunkującym ruch turystyczny. Dzieliąc usługę turystyczną na etapy tzn. podróż, pobyt i podróż, należy zauważyć, że dwa z trzech etapów obejmują procesy przemieszczania zapewniające połączenia między regionami w kraju i za granicą. W badaniach współzależności pomiędzy transportem i turystyką istotną rolę odgrywa wiedza ekonomiczna. Każdy turysta, bez względu na odległość do wybranego miejsca docelowego oraz cel destynacji chce dotrzeć do niego i z niego powrócić. Patrząc z perspektywy turysty, wszelkie atrakcje danego miejsca tracą znaczenie, wobec braku możliwości bezpiecznego i stosunkowo szybkiego skomunikowania. Stąd popyt na usługi turystyczne pobudza wzrost podaży na usługi transportowe, co więcej, działa też w drugą stronę, gdyż wysokiej jakości usługi transportowe przyczyniają się do wzrostu popytu na usługi turystyczne. Dostępność transportu na obszarach uznawanych za atrakcyjnie turystycznie, pozytywnie oddziałuje i ożywia ruch turystyczny. Natomiast ruch turystyczny przyczynia się do rozwoju infrastruktury transportu, skutkując jej większą różnorodnością i innowacyjnością.

---

<sup>15</sup> Saveriades A. (2001). *Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus*, „Tourism Management” vol. 21, s. 149.



Infrastruktura transportu jest czynnikiem rozwoju turystyki i składnikiem podaży usług turystycznych. Turystyka jako działalność gospodarcza cechuje się wysokim poziomem elastyczności popytu. W turystyce międzynarodowej m. in. należy uwzględniać wysokie koszty cen biletów lotniczych. Natomiast niekiedy zdarzają się zachęcające promocje na ceny biletów, np. z Warszawy do Stambułu/Turcja, atrakcyjne dla polskiego turysty. Promocja jest zachętą do odwiedzenia danego regionu, a co za tym idzie, wahania kosztów cen biletów lotniczych determinują popyt na usługi turystyczne.

Współczesny turysta ma do dyspozycji wiele możliwości transportu, choć w połowie XIX w., czyli w początkowym okresie rozwoju turystyki, preferowano kolej żelazną.

Transport lotniczy wraz z turystyką wzajemnie uzupełniają się. Turystyka zależy od transportu, gdyż aby przyciągnąć jak największą liczbę gości do wybranego miejsca destynacji trzeba nie tylko dysponować walorami turystycznymi, ale również stosowną infrastrukturą transportową, aby podróżujący w dane miejsce mogli dostać się i z niego wrócić. Z kolei wzrost ruchu w branży turystycznej wpływa na transport lotniczy, gdyż generuje popyt na jego usługi. Jest wiele rodzajów transportu, natomiast to transport lotniczy odgrywa główną rolę w turystyce międzynarodowej. Wniosek ten można sformułować na podstawie badań i dostępnych opracowań, ponieważ wzrost ruchu lotniczego jest ściśle związany ze wzrostem popularności turystyki międzynarodowej. W literaturze przedmiotu podawane są konkretne przykłady wpływu transportu lotniczego na rozwój turystyki. Zjawisko to przedstawiono w tabeli 4.

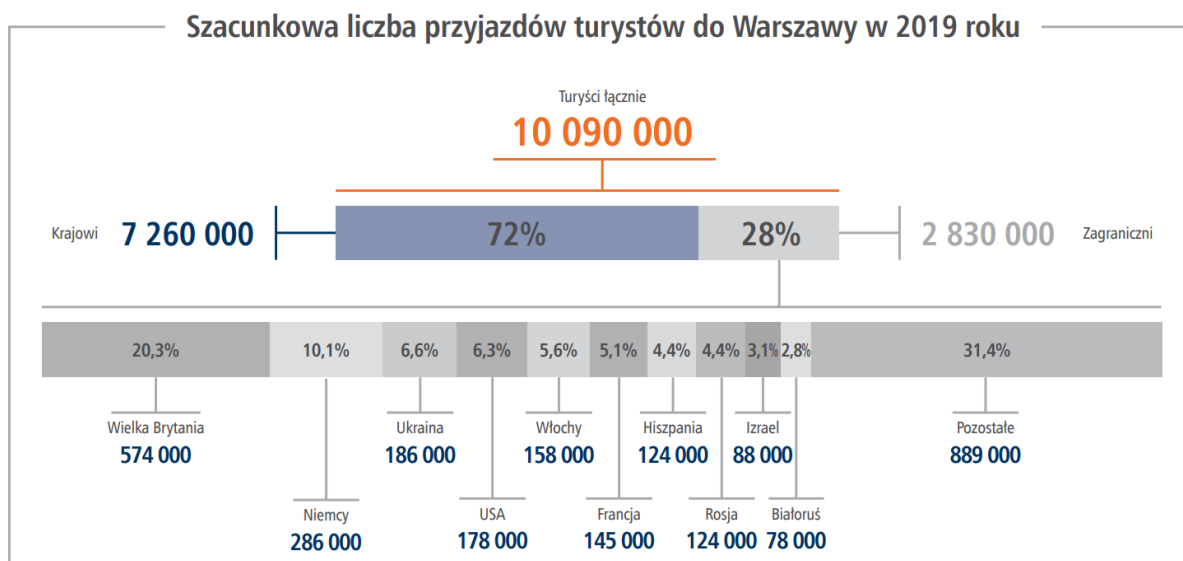
**Tabela 3.** Wpływ rozwoju transportu lotniczego na turystykę w wybranych miejscach destynacji

Dziedzina rozwoju	Przykład
Pojawienie się walorów turystycznych	Dubaj (Zjednoczone Emiraty Arabskie)
Rozwój zagospodarowania turystycznego	Prowincje Antalya i Muğla (Turcja)
Rozwój ruchu turystycznego	Madera (Portugalia)
Rozwój usług turystycznych	Región Parque Nacional Los Glaciares (Argentyna)
Zwiększenie dostępności komunikacyjnej	Lanzarote (Hiszpania)

Źródło: R. Pawlusiński (red.), *Współczesne uwarunkowania i problemy rozwoju turystyki*, IGiGP UJ, Kraków, 2013, s. 65.

W Dubaju najliczniejszym mieście na Półwyspie Arabskim, dzięki transportowi lotniczemu rozwinęła się turystyka zakupowa. Transport lotniczy wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej, czego przykładem jest m.in. wyspa Lanzarote, w popularnej wśród turystów Hiszpanii. Co więcej, wzrosty w tym obszarze mają kluczowe znaczenie nie tylko dla turystyki, ale także dla kompleksowego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu.

Analizując rozmiary ruchu turystycznego w Warszawie w 2019, czyli w roku poprzedzającym pandemię COVID-19, około 28% turystów stanowili goście zagraniczni (rysunek 3).



**Rysunek 3.** Szacunkowa liczba przyjazdów turystów do Warszawy w 2019 r.

Źródło: Turystyka w Warszawie, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022).

Najliczniejszą grupę zagranicznych turystów w stolicy Polski stanowili pasażerowie z:

- Wielkiej Brytanii,
- Niemiec,
- Ukrainy,
- USA.

Kolejne dane (rysunek 4) wskazują na środki transportu wybierane przez krajowych i zagranicznych turystów.



**Rysunek 4.** Środki transportu wykorzystywane w podróży bezpośrednio do stolicy Polski z podziałem na turystów krajowych i zagranicznych

Źródło: Turystyka w Warszawie, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022).

Pomimo, iż dla turystów z Polski podstawowym środkiem transportu był pociąg i samochód, to dla turystów zagranicznych samolot stanowił dominujące narzędzie, umożliwiające dotarcie do Warszawy, osiągając wynik ponad 5 krotnie wyższy od środka jakim był pociąg.

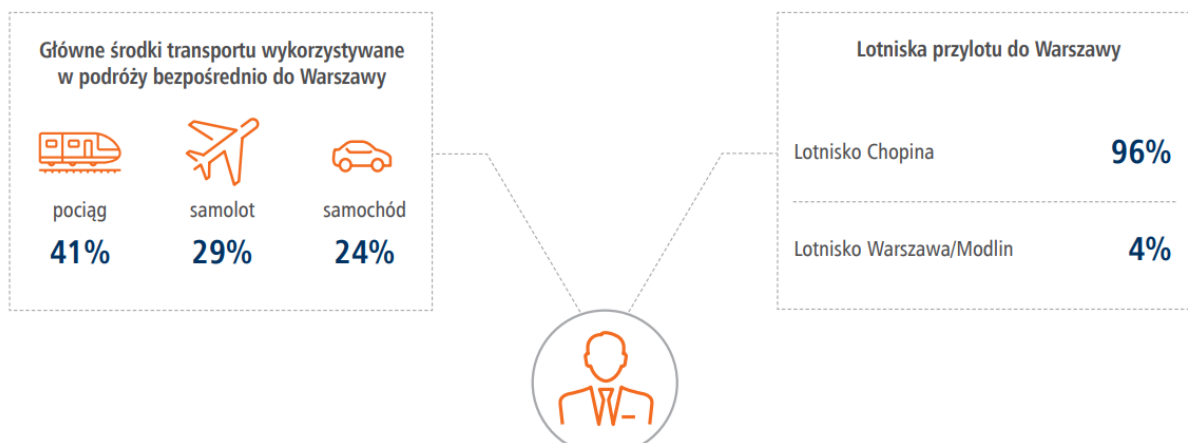
Miasta dynamizują rozwój światowych gospodarek. Władze miejskie inwestują w publiczny transport zbiorowy znacząco zwiększając atrakcyjność danego ośrodka. Publiczny transport zbiorowy w turystyce jest najczęściej podstawowy dla przemieszczania się osób odwiedzających. Turyści, poza wypoczynkiem, często przyjeżdżają również w celach biznesowych, a sprawna komunikacja miejska znacząco ułatwia przebieg wizyty, umożliwiając sprawne przemieszczanie się do pożądaných firm czy instytucji. Ważne jest również, aby miasto oferowało sprawną komunikację publiczną, łączącą port lotniczy z centrum miasta. Port lotniczy Chopina w Warszawie dysponuje licznymi połączeniami transportowymi z centrum miasta.



**Rysunek 5.** Przybliżony czas dojazdu z warszawskiego portu lotniczego do centrum stolicy

Źródło: *Turystyka w Warszawie*, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022).

Dane statystyczne ilustrują, że przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego z Portu Lotniczego Chopina do centrum Warszawy nie powinien trwać dłużej niż 30 min. Dzięki rozbudowanej komunikacji miejskiej łączącej port lotniczy z centrum, Warszawa również jest atrakcyjna dla osób podróżujących w celach biznesowych (w stolicy Polski organizowane są m. in. międzynarodowe konferencje, co generuje korzyści dla lokalnej gospodarki i przychylny rozgłos w skali międzynarodowej).



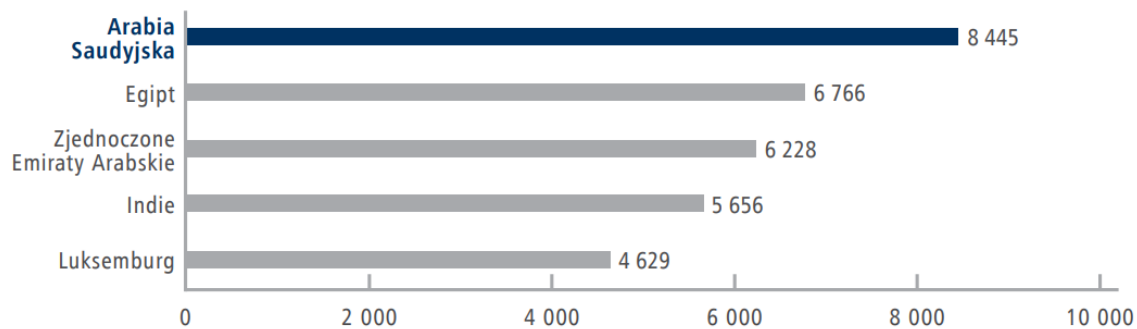
**Rysunek 6.** Główne środki transportu wykorzystywane w podróży bezpośrednio do Warszawy w 2019r.

Źródło: *Turystyka w Warszawie*, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022 r.).

Turyści biznesowi wybierają samolot jako główny środek transportu do Warszawy. W podróżach służbowych do stolicy transport lotniczy stanowi 29% udziału wśród wszystkich możliwości dotarcia. Wydatki zagranicznych turystów w Warszawie w roku 2019 przekroczyły 9,6 mld PLN, co stanowiło wzrost o 3% w stosunku do roku 2018, z których najwięcej środków finansowych na miejscu wydali turyści z Wielkiej Brytanii i Niemiec<sup>16</sup>.

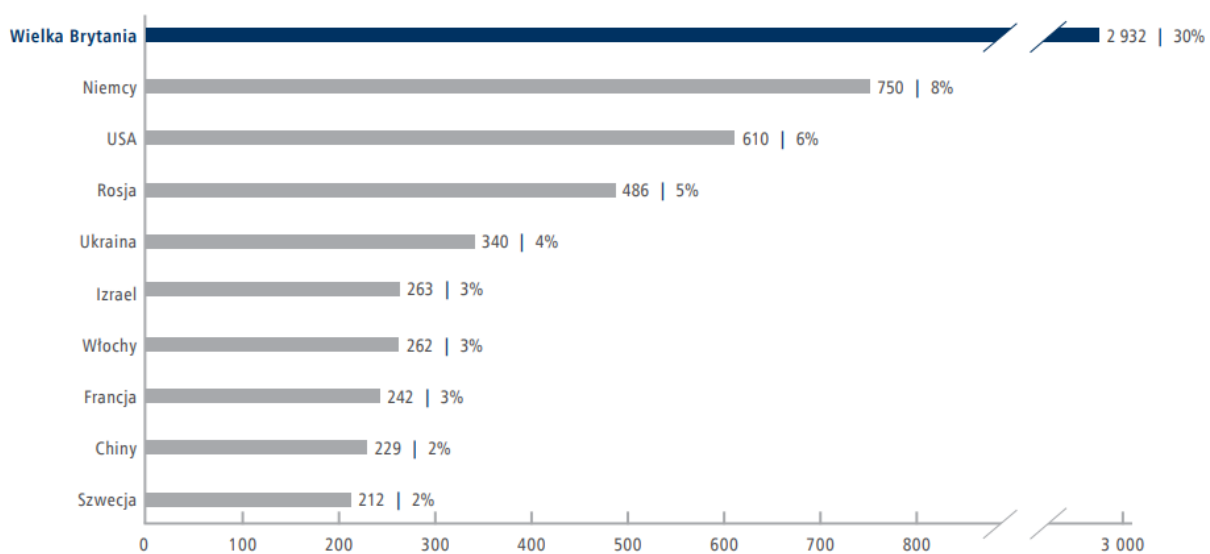
Systematycznie są uruchamiane nowe połączenia z innymi portami lotniczymi na świecie. W ostatnich latach PPL LOT uruchomiły 7 nowych połączeń regularnych z Lotniska Chopina w Warszawie w tym 3 długodystansowe, m.in. do stolicy Indii. Dzięki temu do Warszawy przybywają turyści z krajów pozaeuropejskich, np. turyści arabscy oraz hinduscy, którzy podczas pobytu w Warszawie wydają najwięcej pieniędzy w przeliczeniu na osobę (por. rysunek 7 i 8).

<sup>16</sup> *Turystyka w Warszawie*, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf>



**Rysunek 7.** Kraje, których rezydenci wydali najwięcej na osobę (PLN/osobę)

Źródło: *Turystyka w Warszawie*, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022).



**Rysunek 8.** Kraje, których rezydenci wydali najwięcej w mln PLN

Źródło: *Turystyka w Warszawie*, Raport 2019 <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (odczyt z dnia 07.04.2022).

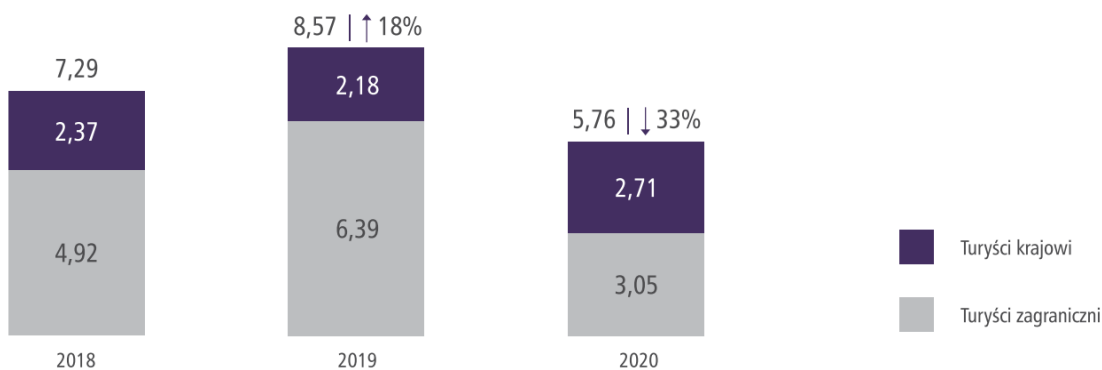
Na rysunku 9 zilustrowano europejskie połączenia lotnicze z Warszawą. Dostrzega się znaczący wzrost zagęszczenia połączeń z Wielką Brytanią i Niemcami. Z tych krajów odwiedza Warszawę najwięcej turystów, a ich łączne wydatki w badanym okresie stanowiły ok. 38% wszystkich wydatków turystów zagranicznych w Warszawie. Jest to m.in. przykład kluczowej roli portu lotniczego jako czynnika rozwoju turystyki.



**Rysunek 9.** Kierunki połączeń regularnych portu lotniczego w Warszawie z krajami europejskimi

Źródło: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b4/Europe\\_blank\\_laea\\_location\\_map.svg/1100px-Europe\\_blank\\_laea\\_location\\_map.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b4/Europe_blank_laea_location_map.svg/1100px-Europe_blank_laea_location_map.svg.png) (odczyt z dnia 08.04.2022).

Kolejnym aspektem są wydatki pieniężne z podziałem na turystów krajowych i zagranicznych (rysunek 10).

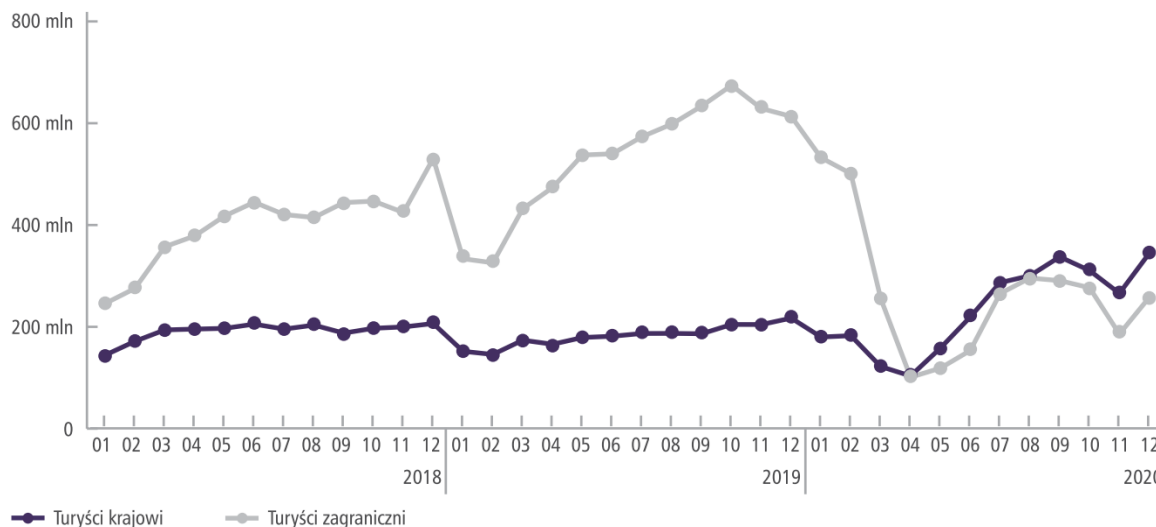


**Rysunek 10.** Szacunkowe wydatki turystów w Warszawie w latach 2018-2020

Źródło: *Turystyka w Warszawie. Raport 2020* [https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA\\_W\\_WARSZAWIE\\_2020\\_PL.pdf](https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA_W_WARSZAWIE_2020_PL.pdf) (odczyt z dnia 08.04.2022).

Turyści zagraniczni wydają więcej środków pieniężnych w stolicy Polski w porównaniu do krajowych. Najbardziej było to widoczne w roku 2019, kiedy to turyści zagraniczni wydali niemal trzykrotnie więcej aniżeli turyści z Polski. W miesiącach letnio-jesiennych i grudniu tegoż roku wyniosły one około 600 mln PLN. Wyraźny spadek wydatków turystów zagranicznych nastąpił w wyniku ogłoszenia pandemii COVID-19. Jedyнным miesiącem, gdzie wydatki turystów krajowych przewyższyły wydatki turystów zagranicznych był kwiecień 2020 r. Obostrzenia wprowadzone w związku z pandemią COVID-19 zdecydowanie zredukowały działalność transportu lotniczego (pasażerskiego), a konsekwencją tego były znacznie niższe przycho-

dy z turystyki (rysunek 11). Jest to kolejny przykład wskazujący na bezpośrednie współzależności pomiędzy transportem lotniczym i turystyką.



**Rysunek 11.** Szacunkowe wydatki turystów w Warszawie w latach 2018-2020 we wskazanych miesiącach

Źródło: *Turystyka w Warszawie. Raport 2020* [https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA\\_W\\_WARSZAWIE\\_2020\\_PL.pdf](https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA_W_WARSZAWIE_2020_PL.pdf) (odczyt z dnia 08.04.2022).

Na rysunku 12 przedstawiono wkład finansowy z tytułu działalności turystycznej w gospodarkę miasta stołecznego Warszawa.



\*uwzględnia wkład charakterystycznych turystycznych rodzajów działalności, których część produkcji może być przeznaczona również dla mieszkańców oraz może być sprzedawana (np. przez organizatorów turystyki) również poza województwem mazowieckim

\*\*brak danych dotyczących wielkości PKB Warszawy w 2020 roku uniemożliwił wyliczenie udziału procentowego wkładu gospodarki turystycznej w PKB stolicy

\*\*\*wkład turystyki przyjazdowej to ta część wkładu gospodarki turystycznej w PKB Warszawy, która jest najsilniej związana ze sprzedażą usług turystom

\*\*\*\*brak danych dotyczących wielkości PKB Warszawy w 2020 roku uniemożliwił wyliczenie udziału procentowego wkładu turystyki przyjazdowej w PKB stolicy

### Rysunek 12. Wpływ turystyki na gospodarkę Warszawy w latach 2019-2020

Źródło: *Turystyka w Warszawie. Raport 2020* [https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA\\_W\\_WARSZAWIE\\_2020\\_PL.pdf](https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA_W_WARSZAWIE_2020_PL.pdf) (odczyt z dnia 10.04.2022).

Wielkość wkładu turystyki przyjazdowej w 2020 r. ilustruje poziom załamania gospodarczego, spowodowanego pandemią COVID-19 w analizowanym zakresie. Dla władz Warszawy najbardziej oczekiwanym skutkiem rozwoju turystyki jest dochód. Od kilkunastu lat obserwuje się ścisłą zależność pomiędzy rozwojem transportu lotniczego a rozwojem gospodarki<sup>17</sup>. Turyści zaspakajając swoje potrzeby w zakresie różnych usług, np. gastronomicznych wpływają także na rozwój lokalnych przedsiębiorstw. Jak pokazały statystyki, najwięcej pieniędzy (na przykladzie Warszawy) skłonni są wydać turyści zagraniczni, stąd też oni są szczególnie pożądanymi przez lokalnych przedsiębiorców.

### Zakończenie

Zasadniczym celem artykułu było zweryfikowanie hipotezy, iż port lotniczy odgrywa kluczowe znaczenie w rozwoju turystyki. Bezpośrednie współzależności pomiędzy transportem lotniczym a turystyką i wnioski sformułowane na podstawie danych liczbowych umożliwiły pozytywną weryfikację hipotezy. Świadczenie usług transportu lotniczego jest niezwykle korzystne, ponieważ zapewnia miastu jak i całemu krajowi większą ekspozycję na resztę świata. Transport lotniczy nie tylko zwiększa perspektywy rozwoju turystyki, ale także pozytywnie wpływa na prowadzenie biznesu oraz generuje miejsca pracy. Samolot jest głównym i najważniejszym środkiem transportu dla turystów zagranicznych, a także stanowi on drugi, najważniejszy środek transportu dla turystów biznesowych. Przychody generowane przez turystów zagranicznych stanowią największą część wpływów finansowych z turystyki w budżecie miasta Warszawy. Przewyższają one dochody jakie wnoszą turyści krajowi, nawet z uwzględnieniem pandemicznego roku 2020. Otwarcie połączeń lotniczych do krajów pozaeuropejskich, zwiększyło liczbę turystów w Warszawie, a wydatki turystów z Indii są najwyższe w przeliczeniu na jedną osobę.

Analizując szczegółowo wpływ roli portu lotniczego na rozwój turystyki w Warszawie należy sformułować kilka rekomendacji, których implementacja z dużym prawdopodobieństwem mogłaby przyczynić się do wzrostu korzyści ekonomicznych w tym budżecie Warszawy. Są to:

- systematyczne zwiększanie liczby połączeń do krajów, z których najwięcej turystów odwiedza Warszawę. Należą do nich: Wielka Brytania, Niemcy, Stany Zjednoczone,
- otwarcie bezpośredniego połączenia lotniczego z największymi miastami Arabii Saudyjskiej, bowiem arabscy turyści są skłonni wydawać najwięcej środków finansowych w Warszawie w przeliczeniu na osobę,
- modernizacja portu lotniczego ukierunkowana na zwiększenie komfortu pasażerów,
- otwarcie większej liczby połączeń kolejowych i autobusowych z centrum stolicy do lotniska Chopina jak również portu lotniczego Warszawa-Modlin,
- uruchomienie bezpośrednich połączeń komunikacyjnych z Lotniska Chopina z innymi dzielnicami Warszawy, w których znajdują się szczególne atrakcje turystyczne.

---

<sup>17</sup> D. Tłoczyński, A. Hoszman, P. Zagrajek (2021). *Transport lotniczy w rozwoju globalnej mobilności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 19.

## Bibliografia

- Balińska A., Sieczko A., Zawada J. (2014). *Turystyka: Wybrane zagadnienia*, Difin, Warszawa.
- Dyrz J., Pashkevich A. (2019). *Analiza ruchu lotnictwa ogólnego w portach lotniczych Polski Południowej do roku 2015*, pozyskano z: [http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2019/02/A\\_PL\\_19\\_02\\_02.pdf](http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2019/02/A_PL_19_02_02.pdf) (01.04.2022)
- Dziskies P. (2020). *Study: Commercial air travel is safer than ever*, MIT News, publikacja: 23.01.2020, pozyskano z: <https://news.mit.edu/2020/study-commercial-flights-safer-ever-0124> (01.04.2022)
- Gołembiewski, G. (2002). *Kompendium wiedzy o turystyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Grzywacz, W. (1982). *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Infrastruktura liniowa*, pozyskano z: <https://www.logistyka.net.pl/sloownik-logistyczny/szczegoly/390,infrastruktura liniowa> (01.04.2022)
- Neider, J. (2008). *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa.
- Pawlusiński, R. (2013). *Współczesne uwarunkowania i problemy rozwoju turystyki*, IGiP UJ, Kraków.
- Rydłowski K. (2022). *Różnica między lotniskiem a portem lotniczym*, pozyskano z: <https://www.samoloty.pl/156-archiwum-sp-844/16986-lotnisko-i-port-lotniczy> (05.04.2022)
- Saveriades, A. (2001). *Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus*, „Tourism Management”
- Spyra Z., Witczak O. (2013). *Czynniki wpływające na wizerunek portów lotniczych*, „Studia Ekonomiczne / Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach” nr 313
- Strajk w Ryanairze. Wszystko, co musisz wiedzieć o proteście 28 września*, Business Insider, publikacja: 28.09.2018, pozyskano z: <https://businessinsider.com.pl/firmy/zarzadzanie/strajk-w-ryanairze-wszystko-co-musisz-wiedziec-o-protescie-28-wrzesnia/srk8z96> (05.04.2022)
- Tarski, I. (1993). *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa.
- Tłoczyński D., Hozzman A., Zagrajek P. (2021). *Transport lotniczy w rozwoju globalnej mobilności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Transport. Tendencje zmian*, Wojewódzka-Król K., Załoga E. (red.), PWN, Warszawa (2022).
- Turystyka w Warszawie, Raport 2019* pozyskano z: <http://raport2019.go2warsaw.pl/raport2019.pdf> (05.04.2022)
- Turystyka w Warszawie. Raport 2020* pozyskano z: [https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA\\_W\\_WARSZAWIE\\_2020\\_PL.pdf](https://warsawtour.pl/wp-content/uploads/2021/10/TURYSTYKA_W_WARSZAWIE_2020_PL.pdf) (08.04.2022)
- Urząd Lotnictwa Cywilnego*, <http://www.ulc.gov.pl/pl/lotniska/zakladanie-lotnisk/definicje/-s%C5%82owniczek>, odczyt z dnia 05.04.2022
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze*, Dz. U. z 2002r., nr 130, poz. 1112, art.2 , poz. 8 i 17.
- Wojewódzka-Król K. (2010). *Rozwój infrastruktury transportu w Polsce doświadczenia i kierunki zmian w świetle standardów europejskich*, Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 462-472, pozyskano z: [https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug-r2010-t-n60/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug-r2010-t-n60-s462-472/Ekonomiczne\\_Problemy\\_Uslug-r2010-t-n60-s462-472.pdf](https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Ekonomiczne_Problemy_Uslug/Ekonomiczne_Problemy_Uslug-r2010-t-n60/Ekonomiczne_Problemy_Uslug-r2010-t-n60-s462-472/Ekonomiczne_Problemy_Uslug-r2010-t-n60-s462-472.pdf) (05.04.2022)



## **AIRPORT AS A KEY FACTOR OF TOURISM DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF WARSAW**

### **ABSTRACT**

The aim of the article is to show how the most essential element of air transport point infrastructure, i.e., the airport, affects the development of tourism. This influence will be shown with particular emphasis on Warsaw - the capital of Poland and its largest city. The article discusses the definitions of transport and its infrastructure, with particular emphasis on point infrastructure. The article demonstrated the advantages and disadvantages of airport transport. In addition, the concept of tourism was explained with a clear indication of its economic functions. To conduct the research, descriptive and explanatory methods were used, including interpretative, analytical, and cause-effect methods. The main technique was to collect and analyze numerical data showing the regularities of tourists and their expenses, broken down into domestic and foreign ones, as well as numerical data on means of transport and the role of the Chopin international airport in Warsaw. The conclusions are drawn based on the conducted research clearly indicate the key role of the airport as a factor in the development of tourism.

**JEL classification:** air transport, transport infrastructure, tourism

Marcin Hofman,  
81-824 Sopot, Armii Krajowej 119  
marccc16345@gmail.com

Jacek Winiarski  
Uniwersytet Gdański  
81-824 Sopot, Armii Krajowej 119  
jacek.winiarski@ug.edu.pl