

JAN A. WENDT

Uniwersytet Gdański, Polska • University of Gdańsk, Poland

Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014

Changes in the Tourist Air Transport in Egypt in 2005–2014

Streszczenie: Rewolucja zwana arabską wiosną znalazła swoje odbicie w zmianach wielkości lotniczego, turystycznego ruchu pasażerskiego w krajach Afryki Północnej, zwłaszcza w Egipcie i Tunezji. Głównym przedmiotem prezentowanych badań jest ocena zmian wielkości ruchu turystycznego w Egipcie. Celem pracy jest pokazanie wielkości negatywnego oddziaływania wydarzeń politycznych w Egipcie na spadek ruchu turystycznego oraz dochodów z turystyki w tym kraju. Do analizy i korelacji wybrano zmiany wielkości turystycznego ruchu lotniczego w Egipcie na wybranych lotniskach. W 2011 roku, w porównaniu do 2008 roku, w porcie lotniczym w Szarm el-Szejk ruch pasażerski zmniejszył się o 37%, a w Hurghadzie o 27%. Stabilizacja sytuacji politycznej w kolejnych latach spowodowała wzrost wielkości przewozów lotniczych. Jednak zamach wojskowy w 2013 roku kolejny raz doprowadził do spadku ruchu turystycznego. Dopiero uspokojenie sytuacji politycznej w 2014 roku przyniosło wzrost liczby turystów. Jednak dochody z turystyki w 2014 roku stanowią jedynie 62% dochodów z najlepszego dla egipskiej turystyki 2010 roku. Według danych statystycznych całkowita liczba turystów zagranicznych, którzy odwiedzili Egipt w 2011 roku, spadła o 33% w porównaniu z 2010 rokiem. Wprawdzie w 2012 roku nastąpił jej wzrost o 18% w porównaniu do 2011 roku, jednak kolejny rok, wraz z nasileniem wydarzeń politycznych, przyniósł spadek o 15%, a niewielki wzrost – o 5% – nastąpił dopiero w 2014 roku.

Abstract: Revolution, called the “Arab Spring” was reflected by the changes of air, tourist passenger traffic in North Africa, especially in Egypt and Tunisia. The main object of this study is to evaluate changes in the volume of tourism in Egypt. The aim of the paper is to show the size of the negative impact of political developments in Egypt, the decline of tourism and the tourism income in the country. The analysis is concerned with changes in the size of the tourist traffic to Egypt at selected airports. In Egypt, at the airport of Sharm El-Sheikh passenger traffic decreased by 37% in 2011 as compared to 2008, and in Hurghada by 27% for the same period. The stabilization of the political situation in the following years has increased the volume of air traffic. However, the military coup in 2013, once again led to a decline in tourist traffic. It was calming the political situation in 2014 resulted in an increase in the number of tourists. However, income from tourism in 2014 represent only 62% of the income of the best Egyptian tourist 2010. According to statistical data, the total number of foreign tourists who visited Egypt in 2011 declined by 33% compared to 2010. While in 2012 there was an increase in the number of tourists by 18% compared to 2011, but the following year, together with increased political events brought a decline of 15%, a slight 5% increase occurred only in 2014.

Słowa kluczowe: arabska wiosna; biznes turystyczny; polityka; port lotniczy; ruch turystyczny; transport lotniczy

Keywords: air port; air transport; Arab Spring; policy; tourism business; tourist traffic

Otrzymano: 27 grudnia 2015

Received: 27 December 2015

Zaakceptowano: 14 lipca 2016

Accepted: 14 July 2016

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Wendt, J.A. (2016). Zmiany w turystycznym transporcie lotniczym Egiptu w latach 2005–2014. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4), 92–101.

WSTĘP

Turystyka jest jedną z najszybciej rozwijających się usług we współczesnym świecie. Liczba turystów latach 1950–2014 wzrosła 46 razy, z 25 mln w 1950 roku do 1133 mln w 2014 roku. Według prognoz Światowej Organizacji Turystyki (United Nations World Tourism Organization, UNWTO) w 2030 roku ma przekroczyć 1,8 mld osób (World Tourism Barometer, 2015). Turystyka w wielu państwach stanowi znaczącą część, a w kilkunastu – podstawę gospodarki kraju. Nic dziwnego, że fenomen turystyki, w powiązaniu z wydarzeniami politycznymi i atakami terrorystycznymi, przyciąga uwagę rządów, administracji samorządowej, przedsiębiorców i licznych badaczy tego wieloaspektowego zjawiska (Sönmez, Graeffe, 1998; Araña, León, 2008; Baker, 2014). Jednak bez względu na podejście badawcze czy podział na dyscypliny naukowe, turystyka to przede wszystkim jeden z najbardziej dochodowych sektorów gospodarki. Ze względu na poprawność definicji trudno ten sektor nazwać przemysłem turystycznym, jednak zdecydowanie można mówić o stale rozwijającym się biznesie turystycznym. W latach 1950–2014 dochody z turystyki wzrosły z 2 mld do 1245 mld dol. (Tourism Highlights, 2015).

Przedmiotem niniejszej analizy są zmiany wielkości turystycznego ruchu lotniczego oraz dochodów z turystyki w Egipcie w latach 2005–2014. Wydarzenia nazywane arabską wiosną, w Egipcie skutkujące transformacją polityczną, w znaczący sposób wpłynęły na poczucie bezpieczeństwa przebywających w tym kraju turystów, co znalazło swoje odzwierciedlenie w zmianach wielkości turystycznego ruchu lotniczego. Wprawdzie zamieszki polityczne, manifestacje, obecność wojska koncentrowały się głównie w największych egipskich miastach – Kairze, Aleksandrii czy Port Said, a do kurortów docierały jedynie echa rewolucji, jednak niski poziom bezpieczeństwa wpłynął bezpośrednio na spadek ruchu turystycznego z państw Europy Zachodniej. Wcześniejsze zamachy terrorystyczne w Egipcie, a przede wszystkim zamach w Luksorze w 1997 roku, w którym zginęło ponad 70 osób, poprzez realne zagrożenie wpływają na rezygnację z pobytu w Egipcie setek tysięcy potencjalnych turystów (Aziz, 1995; Baker, 2014).

Celem niniejszej pracy jest pokazanie wielkości negatywnego oddziaływania wydarzeń politycznych i zamachów terrorystycznych w Egipcie na zmiany, a w zasadzie na spadek ruchu turystycznego oraz dochodów z turystyki. Arabska wiosna znalazła swoje odbicie w zmianach wielkości lotniczego, turystycznego ruchu pasażerskiego w całym regionie Afryki Północnej i na Bliskim Wschodzie, a Egipt, obok Tunezji, ze względu na wielkość zmian w ruchu turystycznym, stanowi wręcz przykładowy przedmiot badań. Do analizy zmian wielkości ruchu lotniczego wybrano to państwo, które ze względu na swoje walory przyrodnicze i antropogeniczne należy do głównych destynacji turystycznych dla mieszkańców Europy.

Pod pojęciem czynników politycznych rozumiane są wszystkie istotne wydarzenia w polityce wewnętrznej Egiptu oraz – w przypadku aktów terrorystycznych – w polityce zagranicznej. Ze względu na przedmiot badań, którym jest ruch lotniczy, oraz cel pracy, którym jest wskazanie wielkości wpływu czynników politycznych, w analizie pominięto szczegółowe opisy procesów transformacji w kraju, agregując je do przełomowych dla sceny politycznej wydarzeń, które dzięki mediom mają największy wpływ na kształtowanie marki turystycznej Egiptu, wpływając w ten sposób na wybór destynacji przez turystów.

Dla wskazania wielkości zmian wybrano lotniska w głównych destynacjach turystycznych, w których zarówno walory turystyczne, jak i potencjał demograficzny ośrodka wskazują na jego turystyczną funkcję. Najważniejszym problemem w przeprowadzonej analizie i korelacji był dostęp do wiarygodnych danych o wielkości ruchu turystycznego, a w przypadku niektórych lotnisk – o wielkości ruchu pasażerskiego. Podstawowym źródłem, z którego pochodzą dane statystyczne dla lotnisk egipskich, był *Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation* (EHCAAN) Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego Egiptu za lata 2007–2014 oraz dane zebrane ze stron poszczególnych portów lotniczych za odpowiednie lata.

Istotne dla wykazania wpływu wydarzeń politycznych na ruch turystyczny i gospodarkę są lata rewolucji arabskiej, czyli okres 2011–2013 (Butterfield, Atalla, Hakim, Yacoub, 2012; Abdou, Zaazou, 2013), jednak dla pokazania wielkości zmian poddano analizie dane za lata 2005–2014, wraz z próbą oceny wpływu aktów terrorystycznych z 2015 roku na zmiany ruchu turystycznego, a co z tym związane, na zmiany w gospodarce w Egipcie w tym okresie. W pracy wykorzystano prostą, klasyczną metodę analizy zmian wielkości ruchu turystycznego, wskazując na korelacje pomiędzy zmianami na wybranych lotniskach w relacji do wydarzeń politycznych.

ZMIANY POLITYCZNE W EGIPCIE W LATACH 2011–2013

Za główne przyczyny wybuchu rewolucji w Egipcie powszechnie uznawane były wysokie bezrobocie, zwłaszcza wśród osób poniżej 30 roku życia, oraz zła sytuacja gospodarcza kraju, które w połączeniu z autorytarnymi rządami prezydenta Hosniego Mubaraka i ograniczeniem swobód obywatelskich nie dawały nadziei na poprawę poziomu życia zwykłych obywateli. Po wybuchu zamieszek w Kairze (25 stycznia 2011) walki z policją, opozycją, pomiędzy manifestantami i zwolennikami różnych podmiotów politycznych trwały do lutego 2011 roku. Zginęło ponad 6 tys. osób, a ponad 12 tys. zostało aresztowanych. Po rezygnacji Mubaraka władzę przejęła armia.

Pierwszymi decyzjami junty wojskowej było rozwiązanie parlamentu, zawieszenie obowiązującej konstytucji i powołanie komitetu, który miał za zadanie opracować nową ustawę zasadniczą. W kwietniu 2011 roku odbywały się kolejne demonstracje opozycji niezadowolonej z powolnych przemian politycznych, łagodnego traktowania ludzi związanych z rządem Mubaraka oraz faktu, iż przywódca junty wojskowej, Muhammad Husajn Tantawi, przez wiele lat był związany z Mubarakiem. Po licznych strajkach i manifestacjach, przy wzroście nastrojów antyrządowych, powołano komisję, która zajęła się badaniem przebiegu rewolucji. Protestowano przeciwko planom

konstytucji, wg której po wyborze nowego prezydenta armia będzie miała wpływ na kwestie polityki wewnętrznej, budżetu oraz będzie wyłączona spod cywilnej kontroli.

Po częściowym uspokojeniu nastrojów przeprowadzono wybory parlamentarne. Zgodnie z egipską ordynacją wyborczą odbyły się one w kilku turach, a po każdej z nich coraz bardziej oczywiste stawało się zwycięstwo Bractwa Muzułmańskiego, skrajnej islamskiej organizacji religijnej i politycznej, założonej przez Hassana al-Bannę w Ismailii w 1928 roku, działającej legalnie dopiero od 1984 roku.

Po wyborach dominację w parlamencie zdobyły partie powiązane z Bractwem Muzułmańskim. Nowe władze, z prezydentem Muhammadem Mursim na czele, doprowadziły do przyjęcia projektu ustawy zasadniczej przez Konstytuante. Jednak krytyka projektu konstytucji, prowadzącej do stworzenia państwa wyznaniowego, doprowadziła do wzrostu protestów i kolejny raz wyprowadziła, tym razem zwolenników laickiego państwa, na ulice miast. Kolejne zamieszki wybuchły w pierwszą rocznicę objęcia rządów przez prezydenta Mursiego, a armia dowodzona przez gen. Abd al-Fattah as-Sisiego dokonała zamachu wojskowego w 2013 roku. Jego przywódca, as-Sisi, były minister obrony (w latach 2012–2014), były wicepremier (w latach 2013–2014), po brutalnym spacyfikowaniu opozycji, w kolejnych wyborach – w czerwcu 2014 roku – został wybrany na prezydenta Egiptu. A turyści wrócili do spokojnych, jak się wydawało, kurortów nad Morzem Czerwonym.

ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW W WYBRANYCH PORTACH LOTNICZYCH EGIPITU

Do przeprowadzenia analizy zmian wielkości turystycznego ruchu pasażerskiego na lotniskach egipskich uzasadnione jest podzielenie ich na dwie grupy. W pierwszej (A) znajdują się lotniska mające zróżnicowanych pasażerów, są to porty lotnicze w Kairze i Borg al-Arab w Aleksandrii, w drugiej (B) znajdują się lotniska o dominującej funkcji turystycznej. Te ostatnie podzielić można na dwie podgrupy: B1, do której należą porty lotnicze w regionalnych centrach turystycznych – Szarm el-Szejk, Hurghadzie i Luksorze, oraz B2, do której należą lotniska w pozostałych egipskich destynacjach turystycznych, takich jak Marsa Alam, Aswan, Abu Simbel i Taba.

Na pierwszym miejscu pod względem ruchu jest Kair, stolica kraju i znaczący ośrodek ruchu turystycznego, z prawie 15 mln pasażerów. Na kolejnych dwóch miejscach, zarówno w 2005, jak i w 2014 roku, znajdowały się typowo turystyczne miejscowości, Szarm el-Szejk na południu półwyspu Synaj i Hurghada nad Morzem Czerwonym. Luksor, położony w centrum kraju, nad Nilem, ze swoimi świątyniami i nekropoliami władców starożytnego Egiptu, czwarty pod względem wielkości ruchu pasażerskiego w 2007 roku, na tym miejscu został zastąpiony w 2014 roku przez nowy port lotniczy Aleksandrii, Borg al-Arab z 2,5 mln pasażerów.

Jednak nie sama wielkość ruchu pasażerskiego ma tutaj znaczenie, ale analiza zmian jego wielkości. Potrzebna jest do niej podstawowa informacja o przemianach politycznych w Egipcie, zwłaszcza w latach 2011–2013, które przedstawiono w poprzedniej części pracy. Jak z niej wynika, kluczowe w wydarzenia, strajki, manifestacje

Tab. 1. Ruch pasażerski na wybranych lotniskach Egiptu w latach 2005–2014 (w tys.)

| Wybrane porty lotnicze Egiptu | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Grupa A | | | | | | | | | | |
| Kair | 10220 | 10780 | 12578 | 14360 | 14382 | 16148 | 13037 | 14729 | 13774 | 14685 |
| Borg al-Arab* | 126 | 231 | 236 | 189 | 372 | 712 | 1004 | 1975 | 2261 | 2507 |
| Grupa B1 | | | | | | | | | | |
| Hurghada | 4525 | 4834 | 5948 | 6743 | 6730 | 8063 | 5975 | 7136 | 5783 | 7226 |
| Szarm el-Szejk | 4755 | 5059 | 6425 | 7759 | 7431 | 8694 | 5476 | 6625 | 5953 | 6239 |
| Lukсор | 2273 | 2052 | 1978 | 2169 | 1872 | 1971 | 914 | 810 | 640 | 611 |
| Grupa B2 | | | | | | | | | | |
| Marsa Alam | 436 | 500 | 643 | 820 | 939 | 1182 | 820 | 1089 | 914 | 1160 |
| Aswan | 1032 | 874 | 979 | 1107 | 864 | 955 | 338 | 294 | 250 | 270 |
| Taba | 150 | 210 | 306 | 453 | 340 | 446 | 309 | 282 | 189 | 45 |
| Abu Simbel | 651 | 499 | 538 | 634 | 449 | 490 | 119 | 74 | 36 | 11 |

* drugie, nowe lotnisko w Aleksandrii

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z EHCAAN (2015)

oraz utrudnienia dla turystów były lata 2011 i 2013. W pierwszym przypadku strajki i walki na ulicach Kairu uspokoiły się w pewnym stopniu dopiero po rezygnacji Mubarak. Nastąpił okres spokoju, a turyści powrócili do egipskich kurortów w 2012 roku. Jednak kolejne perturbacje polityczne, zakończone wojskowym zamachem stanu, znalazły odzwierciedlenie w zmianach wielkości ruchu turystycznego w następnym roku. Wpływ wydarzeń politycznych jest wyraźnie widoczny w spadku wielkości ruchu pasażerskiego w Kairze z 16 mln w 2010 roku do 13 mln rok później. Wraz z uspokojeniem sytuacji politycznej nastąpił ponowny wzrost liczby pasażerów do 14,7 mln, a w kolejnym roku, bogatym w wydarzenia polityczne, port lotniczy w Kairze obsługuje mniej o 1 mln pasażerów. To mniejszy spadek niż przy poprzednich manifestacjach z 2011 roku, gdyż wojskowy zamach stanu, pomimo obalenia legalnej władzy, nie przyniósł chaosu, a względną stabilizację polityczną.

Nowy port lotniczy w Borg al-Arab nie notuje spadku liczby pasażerów, ale wyraźny jest spadek tempa jej wzrostu z 97% wzrostu w latach 2008/2009 do 41% wzrostu w 2011 roku. Analogiczny spadek nastąpił w kolejnym okresie – wzrost w 2012 roku wynosił 97%, a w latach 2013 i 2014 jedynie 14% i 11% (tab. 1), co wyraźnie potwierdza tezę o spadku tego wskaźnika.

Prosta analiza porównawcza potencjału turystycznego i demograficznego Hurghady, Szarm el-Szejk i Luksooru pozwala stwierdzić, iż są one głównymi ośrodkami zagranicznego ruchu turystycznego w swoich regionach. Lotniczy ruch pasażerski, który od 2005 do 2009 roku wzrósł do poziomu 6–7 mln osób, w porównaniu do niecałych 2 mln w Luksorze, wskazuje także na dominację walorów antropogenicznych w Luksorze i przyrodniczych w ośrodkach nad Morzem Czerwonym. Na te ostatnie składają się wysokie średnie roczne temperatury, pozwalające na odpoczynek także w okresie zimowym (temperatura powietrza sięga od 21°C w lutym do 39°C w sierpniu), ciepłe morze (temperatura wody sięga od 21°C w lutym do 34°C w sierpniu), wspaniałe warunki do nurkowania oraz rafy koralowe. Wszystkie te elementy pozwalają przy relatywnie

niskiej cenie na realizację masowej turystyki typu *sun, sand, sea* (3S) oraz zdecydowanej bardziej ekskluzywnej – *entertainment, excitement, education* (3E).

Mniejszy ruch w Luksorze jest także wynikiem dużego udziału w ruchu turystycznym do i z Luksoru zorganizowanego transportu autobusowego. Luksor leży w odległości jedynie 4 godz. jazdy od Hurghady, a ze względu na swoje walory w naturalny sposób jest jedną z ciekawszych atrakcji kulturowych na jednodniową wycieczkę zorganizowaną przez touroperatorów z Hurghady (Nowak, Wendt, 2010).

Ruch turystyczny na lotniskach w Hurghadzie, Dharmie i Luksorze wyraźnie się zmniejszył w tych samych latach co w Kairze, co oczywiste, gdyż wpływają nań te same czynniki polityczne. Jednak spadek ten jest znacznie większy, gdyż obejmuje przede wszystkim ruch turystyczny, wrażliwy na zmiany poziomu bezpieczeństwa. W Hurghadzie spadek liczby pasażerów w ruchu lotniczym 2010/2011 wyniósł 26%, w Szarm el-Szejk aż 37%, a w Luksorze aż 54%. Wprawdzie w kolejnym roku nastąpił wzrost liczby pasażerów, ale już nie w Luksorze, jednak kolejny spadek w 2013 roku wyraźnie potwierdza tezę o ścisłej korelacji wydarzeń z polityki wewnętrznej i zagranicznego ruchu turystycznego w Egipcie.

Wielkość ruchu pasażerskiego w kolejnych dwóch ważnych portach lotniczych nad Morzem Czerwonym, w Tabie i Marsa Alam, jest już zdecydowanie mniejsza. Hurghada i Szarm el-Szejk skutecznie wypromowane zostały jako najlepsze kurorty dla masowego turysty europejskiego. Jednak i na tych lotniskach wyraźnie widoczny jest spadek liczby pasażerów w korelacji do bieżących wydarzeń politycznych. W latach 2011 i 2013 na lotnisku w Marsa Alam spadek liczby pasażerów wynosił odpowiednio 30% i 16%, a w Tabie 30% i aż 33%. Ta ostatnia wartość, ze względu na wpływ bliskiej granicy z Izraelem, powinna być dodatkowo wyjaśniona problemami wewnętrznej polityki Izraela oraz polityką zagraniczną w stosunku do państwa palestyńskiego prowadzoną przez Egipt i Izrael. W 2014 roku lotnisko w Tabie praktycznie zamarło, obsługując jedynie 45 tys. pasażerów, czyli ok. 10% wielkości ruchu z 2010 roku, najlepszego, jak do tej pory, turystycznego roku w Egipcie.

Porty lotnicze w Asuanie i Aleksandrii są w znacznie mniejszym stopniu portami do obsługi ruchu turystycznego, a w większym, ze względu na swoje położenie w północnej i południowej części kraju, służą zwykłemu krajowemu ruchowi pasażerskiemu. Z kolei lotnisko w Abu Simbel, znanym ze swojego kompleksu świątynnego, przeniesionego przy udziale polskich archeologów z terenów, na których obecnie znajduje się tama i zbiornik Namera, cieszy się już zdecydowanie mniejszą popularnością. Kompleks położony na dalekim południu kraju, w odległości 4,5 godz. jazdy autokarem od Asuanu, stanowi klasyczny przykład miejscowości turystycznej z zabytkami o światowym znaczeniu. Świątynia w Abu Simbel wpisana jest na listę światowego dziedzictwa UNESCO, ale jest to tylko jedna atrakcja, możliwa do zwiedzenia w czasie jednego dnia, wliczając w to także podróż z i do Asuanu. Drogowa dostępność transportowa w tym przypadku zdecydowanie wygrywa z transportem lotniczym.

Także ruch pasażerski na lotnisku w Abu Simbel potwierdza wyraźne związki i wpływ polityki na turystykę. W 2005 roku port ten obsługiwał 650 tys. podróżnych i z niewielkimi zmianami utrzymał ten poziom do 2008 roku, kiedy prawdopodobnie kryzys gospodarczy w Europie i USA zmniejszył w latach 2009–2010 do poziomu 450

tys. – 490 tys. grupę turystów, którzy zamiast tańszego autobusu wybierali droższy lot do Abu Simbel. „Rewolucja arabska” spowodowała kolejny spadek liczby podróżnych, o 76%, i po tym spadku w kolejnych latach ruch turystyczny w Abu Simbel jedynie mała, w praktyce do poziomu 10 tys. w 2014 roku.

DOCHODY Z TURYSTYKI W EGIPCIE

Egipt jest jednym z klasycznych przykładów zależności gospodarki od turystyki, a tej ostatniej od polityki. Według danych statystycznych, całkowita liczba turystów zagranicznych, którzy odwiedzili ten kraj w 2011 roku, spadła o 33% w porównaniu z 2010 rokiem. W 2012 roku wprawdzie nastąpił wzrost liczby turystów o 18% w porównaniu do 2011 roku, jednak kolejny rok, wraz z nasileniem wydarzeń politycznych, przyniósł spadek o 15%, a niewielki wzrost – o 5% – nastąpił dopiero w 2014 roku. Podobnie zmieniały się dochody z turystyki, wraz z brakiem stabilizacji politycznej spadała liczba turystów i dochody, a wraz ze wzrostem stabilizacji i spokoju powracali turyści. Jednak dochody wzrastały znacznie wolniej niż sama liczba turystów. Przychód z sektora turystycznego z 12,5 mld dol. w 2010 roku spadł do 8,1 mld (2011), następnie wzrósł do poziomu 9,9 mld dol. (2012), aby kolejny raz zmaleć, tym razem aż do poziomu 6 mld dol. w 2013 roku. Dopiero w 2014 roku dochody z turystyki wzrosły, lecz tylko o 1,5 mld dol., do poziomu 7,5 mld dol., co stanowiło jedynie 62% dochodów z 2010 roku (tab. 2).

Tab. 2. Zmiany w dochodach z turystyki w Egipcie w latach 2005–2014

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ruch turystyczny (mln osób) | 8,2 | 8,6 | 10,6 | 12,3 | 11,9 | 14,1 | 9,5 | 11,2 | 9,5 | 10,0 |
| Dochody (mld dol.) | 6,9 | 7,6 | 9,3 | 11,0 | 10,8 | 12,5 | 8,1 | 9,9 | 6,0 | 7,5 |
| Dochody na turystę (dol.) | 841 | 884 | 877 | 894 | 908 | 887 | 852 | 884 | 632 | 750 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ilies, Wendt (2015) oraz Al-Shuwekhi (2015)

Interesująca jest także zmiana wysokości dochodów w przeliczeniu na jednego statystycznego turystę. W 2005 roku dochód generowany przez turystę wynosił 840 dol. i w praktyce przez kolejne cztery lata wzrósł do prawie 910 dol. Niewielki spadek z 2009 roku łatwo wyjaśnia kryzys gospodarczy w Europie i nieco oszczędniejszy sposób spędzania urlopu przez Europejczyków w Egipcie. Jednak spadek o 10% z 2011 roku, jak i kolejne zmniejszenie wydatków turystów o 29% w 2013 roku w stosunku do roku poprzedniego, trudno wyjaśnić inaczej niż rozpaczliwą walką egipskich firm hotelarskich o każdego klienta. Niestety, rok 2014 przynosi wprawdzie wzrost wydatków pojedynczego turysty o prawie 19%, jednak jest to jedynie 82,5% dochodów z 2009 roku i 84,5% dochodów z 2010 roku.

Co dodatkowo istotne w kwestii dochodów z turystyki w Egipcie, to fakt, że o ile statystycznie na świecie w 2014 roku średnie dochody na jednego turystę wynosiły 1099 dol., o tyle w Egipcie w tym samym roku było to jedynie 68% średniej światowej. Sytuuje to Egipt w grupie wyjątkowo tanich destynacji turystycznych. Jednak jest to bardzo niekomfortowa sytuacja. Niskie ceny z jednej strony mogą prowadzić do

wzrostu ruchu turystycznego, jednak w grupie turystów, którzy podejmują decyzję, kierując się głównie ceną. A więc także turystów, którzy niechętnie wydają pieniądze w kraju, w którym odpoczywają. Z drugiej strony, przy tak niskim poziomie bezpieczeństwa jedynie stosunkowo niska w relacji do rangi walorów cena może spowodować wzrost ruchu turystycznego.

Zmiany ruchu turystycznego mają także inne, społeczne znaczenie (Marciniak, Dłużewska, 2015). Zmniejszenie liczby turystów spowodowało spadek zatrudnienia w sektorze turystycznym o prawie jedną szóstą (15,9%) w samym tylko 2011 roku w porównaniu do roku wcześniejszego (Hanna, 2013). Jednak mniej gości w hotelach to przede wszystkim spadek dochodów setek tysięcy egipskich sprzedawców wody mineralnej, pamiątek, perfum, papirusu i wielu innych pamiątek. Zmalały dochody z turystyki przewodników turystycznych, ludzi żyjących z oprowadzania podróżnych po zabytkach Luksoru, przewoźników na Nilu, w Kairze czy w Asuanie, sprzedawców papierosów na plażach, właścicieli wielbłądów i wielu innych pracowników szeroko rozumianego sektora turystyki. Generalizując, spadek liczby turystów i dochodów z turystyki zagrozi pauperyzacją całej, liczącej setki tysięcy pracowników branży turystycznej.

ZAKOŃCZENIE

W 2011 roku, w porównaniu do 2008 roku, w porcie lotniczym Szarm el-Szejk ruch pasażerski zmniejszył się o 37%, a w Hurghadzie o 27%. Stabilizacja sytuacji politycznej w 2012 roku spowodowała wzrost liczby pasażerów, jednak nie we wszystkich portach lotniczych. Wyraźnie więcej pasażerów było w Kairze (1,7 mln), Borg al-Arab (0,97 mln), Hurghadzie (1,16 mln), Szarm el-Szejk (1,15 mln) oraz w Marsa Alam (270 tys.). Natomiast lotniska w Tabie, Asuanie, Abu Simbel i Luksorze zanotowały spadek liczby pasażerów odpowiednio o 27 tys., 42 tys., 45 tys. i 104 tys. Także wzrost liczby pasażerów w 2014 roku, po spadku w 2013 roku, który nastąpił wskutek wydarzeń politycznych, w tym zamachu stanu dokonanego przez wojsko, nie objął Luksoru, Taby, a w Abu Simbel liczba ta w 2014 roku spadła do poziomu 11 tys., co stanowiło jedną czterdziestą piątą wielkości przewozów z ostatniego roku przed rewolucją (2010).

Dodatkowy problem stanowią nadal nie w pełni stabilna sytuacja polityczna oraz zamachy terrorystyczne w sąsiednich krajach – Libii, strefie Gazy, na granicy z Izraelem i w północnym Sudanie. Wydawało się, że rok 2015 będzie rokiem odrodzenia turystyki w Egipcie. Silna władza wojskowa, wprawdzie zdobyta w zamachu stanu, jednak potwierdzona uznanymi przez społeczność międzynarodową wyborami na prezydenta Abd al-Fattah as-Sisiego, stwarzała nadzieję na stabilizację polityczną i rozwój turystyki.

Jednak wzrost liczby turystów w pasażerskim ruchu lotniczym z 2014 roku został zahamowany po ataku terrorystycznym Daesh na samolot rosyjski (Airbus A321) startujący z lotniska w Szarm el-Szejk 31 października 2015 roku. Na skutek śmierci ponad 220 pasażerów Rosja wycofała rekomendacje dla wyjazdów turystycznych do Egiptu, a odpowiednie urzędy wydały zakaz podróży turystycznych w tej destynacji. Podobne decyzje, dotyczące lotów do Szarm, podjęła Wielka Brytania, a kilka innych państw bierze je pod rozwagę.

Kolejne zamachy terrorystyczne, eksplozje w egipskim mieście Al-Arisz na półwyspie Synaj, w którym 24 listopada 2015 roku, obok wejścia do hotelu Swiss Inn, wybuchły dwie bomby w samochodzie pułapce, potwierdzają brak stabilizacji i niski poziom bezpieczeństwa, co skutkuje spadkiem wielkości ruchu turystycznego w pierwszej połowie 2016 roku. Jedynym optymistycznym akcentem w tej sytuacji jest fakt, iż nawet wcześniejsze zamachy w Egipcie nie spowodowały trwałego spadku ruchu turystycznego, który malał nawet i o jedną trzecią, ale w kolejnych latach, dzięki niezwykłym walorom turystycznym tego kraju, stopniowo się odradzał.

Literatura

References

- Abdou, D.S., Zaazou, Z. (2013). The Egyptian revolution and post-economic impact. *Topics in Middle Eastern and African Economies*, 15(1), 92–115.
- Al-Shuwekhi, A.R. (2015, 20 grudnia). USD 7,5 bn tourism income to Egypt in 2014, *Daily News Egypt*. Pozyskano z <http://www.dailynewsegypt.com/2015/02/01>
- Araña, J.E., León, C.J. (2008). The impact of terrorism on tourism demand. *Annals of Tourism Research*, 35(2), 299–315.
- Aziz, H. (1995). Understanding Attacks on Tourists in Egypt. *Tourism Management*, 16(2), 91–95.
- Baker, D.M.A. (2014). The Effects of Terrorism on the Travel and Tourism Industry. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 2(1), 58–67.
- Butterfield, W.M., Atalla, S., Hakim, R., Yacoub, S. (2012). Assessment of the Tourism Sector in Egypt, USAID.
- Egyptian Holding Company for Airports and Air Navigation (EHCAAN)* (2015, 20 grudnia). Pozyskano z <http://www.ehcaan.com/statistics.aspx>
- Hanna, M.S. (2013). *The tourism crisis in post January 25th Egypt*. Cairo: American University in Cairo, School of Global Affairs and Public Policy.
- Ilieş, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu.
- Marciniak, M., Dłużewska, A. (2015). Wpływ Wiosny Arabskiej na turystykę w Egipcie. *Turystyka kulturowa*, 9, 38–53.
- Nowak, M., Wendt, J. (2010). Hurghada as one of the major destination of Polish tourism. W: J. Wendt (red.). *Chosen problems of geographical research in Poland and Romania*, Oradea: Editura Universitatii Oradea, 99–109.
- Sönmez, A.F., Graeffe, A.R. (1998). Influence of terrorism risk on foreign tourism decision. *Annals of Tourism Research*, 25(1), 112–144.
- Tourism Highlights, 2015 Edition (2015, 20 grudnia). UNWTO. Pozyskano z <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416899>
- World Tourism Barometer, 13 (2015, 23 grudnia). UNWTO. Pozyskano z: <http://www.unwto.org/barometer/december-2015-volume-13>

Jan A. Wendt, profesor Uniwersytetu Gdańskiego, Wydziału Oceanografii i Geografii, Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. Ponadto jest profesorem i wykładowcą na Wydziale Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku. W swoich badaniach zajmuje się geograficznymi uwarunkowaniami i zagrożeniami rozwoju turystyki, teorią i metodami badań i planowaniem turystycznym. Prowadził badania w zakresie turystyki transgranicznej, polskiego ruchu turystycznego, turystyki historycznej, dark tourism i turystyki morskiej.

Jan A. Wendt, professor at the University of Gdansk, Faculty of Oceanography and Geography, Department of Regional Development Geography. He is also a professor at the Gdansk University of Physical Education and

Sport, Faculty of Tourism and Recreation. His research deals with the geographical conditions and threats of tourism development, theory and research methods, and tourism planning. His research work included cross-border tourism, Polish tourism movement, historical tourism, dark tourism, and nautical tourism.

Adres/address:

Uniwersytet Gdański
Wydział Oceanografii i Geografii
Instytut Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
ul. Bażyńskiego 4, 80-952 Gdańsk, Polska
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl