

Beata Gierczak-Korzeniowska
Uniwersytet Rzeszowski
Zakład Gospodarki Turystycznej
e-mail: beatagierczak@ur.edu.pl

AEROTROPOLIS I AIRPORT CITY JAKO NOWY RODZAJ PRZESTRZENI TURYSTYCZNEJ

The Aerotropolis and the Airport City as new types of a tourism area

Słowa kluczowe: Airport City, Aerotropolis, przestrzeń turystyczna, turystyka, port lotniczy, strefy okołolotniskowe, *genius loci*

Keywords: Airport City, the Aerotropolis, tourism area, tourism, airport, airport neighbourhood, *genius loci*

WPROWADZENIE

Turystyka ma wyraźny wymiar przestrzenny. Jak wiele dziedzin gospodarki, ma tendencje do wybierania najbardziej korzystnych dla siebie lokalizacji, silnej koncentracji, a jej funkcjonowanie jest mocno zróżnicowane. Jak każda dziedzina, korzysta z elementów zastanych (np. środowisko przyrodnicze, zainwestowanie w terytorium, dziedzictwo historyczne) oraz wpływa na przekształcanie istniejących i powstawanie nowych (Więckowski 2014). Turystyka ma znaczny wpływ na kształtowanie przestrzeni i tam, gdzie występuje można mówić o istnieniu przestrzeni turystycznej. Przestrzeń turystyczna jest bowiem częścią przestrzeni geograficznej i społeczno-ekonomicznej, w której zachodzą zjawiska turystyczne (Warszyńska, Jackowski 1979).

Każda forma działalności określa własną przestrzeń (Harvey 1973), co skutkuje możliwością wyznaczania nieskończenie wielu przestrzeni i ich definicji. Identyfikacja przestrzeni turystycznej następuje na podstawie przesłanek funkcjonalnych, czyli funkcji, jakie realizowane są w przestrzeni geograficznej przez szeroko rozumianą działalność turystyczną (Gołembski 2005). Powszechnie wiadomo, że podróże turystyczne nie są ograniczone tylko do obszarów dysponujących specyficznymi zasobami przyrodniczymi lub kulturowymi, z którymi zwykle kojarzona jest turystyka. Możliwe jest kreowanie nowych celów podróży turystycznych, związanych np. z opieką medyczną czy zakupami. Oznacza to, że możliwość rozwoju turystyki nie jest ograniczona do wybranych miejsc, a w wielu przypadkach będzie zależała od prawidłowego odczytania potrzeb potencjalnych odwiedzających i dostarczenia im odpowiedniej oferty.

W ostatnich latach coraz częściej zauważamy, że dotychczasowy charakter portów lotniczych i ich okolic ulega zmianie, a liczne przeobrażenia o charakterze infrastrukturalnym czy organizacyjnym, zaskakują nie tylko swoim rozmachem, ale i funkcjonalnością, którą bardziej jesteśmy skłonni przypisać dużym aglomeracjom miejskim oraz metropoliom. Mocno rozbudowana i zdywersyfikowana rola usługowa terminala pasażerskiego wraz z wielokierunkowo zagospodarowanymi obszarami okołolotniskowymi, budują obraz niemal samodzielnej aglomeracji miejskiej z tą tylko różnicą, że jej centrum stanowi port lotniczy a nie rynek miejski (Gierczak-Korzeniowska 2016). Efektem tego procesu są tzw. „miasta lotniskowe” (Airport City i Aerotropolis), czyli miasta funkcjonujące nieprzerwanie dwadzieścia cztery godziny na dobę, siedem dni w tygodniu, trzysta sześćdziesiąt pięć dni w roku.

Pomiędzy strefami Aerotropolis i Airport City a turystyką istnieje szereg zależności oraz wzajemnych powiązań. Funkcja transportowa nie jest jedyną funkcją, jaką mogą pełnić porty lotnicze i towarzysząca im infrastruktura. Współczesny port lotniczy ze względu na swój charakter jest postrzegany jako węzeł komunikacyjny¹, a rozbudowana sieć połączeń lotniczych przyczynia się do rozwoju turystyki. Podróźni stanowią więc stały „element” portów lotniczych. Porty lotnicze ze względu na interesujące usytuowanie, architekturę terminali, nowoczesne rozwiązania technologiczne i organizacyjne mogą rów-

¹ Istnieje możliwość bezpośrednich połączeń z innymi rodzajami transportu.

niez pełnić funkcję atrakcji turystycznych. Organizowane przy nich muzea transportu, wystawy, ekspozycje, tarasy i punkty widokowe oraz centra informacyjne i handlowe dodatkowo przyciągają turystów, również tych niepodróżujących drogą lotniczą. Turyści pojawiają się bowiem tam, gdzie jest coś nowego i oryginalnego, gdzie wygrywa koncepcja unikatowych miejsc, przyciągających ludzi ciekawą przestrzenią oferującą atrakcyjne wrażenia oraz doświadczenia. Warto także zauważyć, że w wielu portach lotniczych przestrzeń usługowa strefy Airport City jest przestrzenią dla turystów, a w dużych międzynarodowych portach lotniczych mówi się nawet o „przestrzeni turystycznej wybranych terminali”². I wreszcie, o znaczeniu i sile ruchu turystycznego w portach lotniczych oraz strefach okołolotniskowych przesądza fakt uwzględnienia kwestii rozwoju turystyki w niektórych dokumentach przedstawiających model powstawania Aerotropolis, i tu przykład może stanowić m.in. *Memphis Aerotropolis. Airport City Master Plan* (2014) przygotowany przez organizacje oraz indywidualnych badaczy.

Trudno oczywiście uznać, że ten rodzaj przestrzeni jaki tworzą Aerotropolis i Airport City jest zasługą tylko i wyłącznie zjawisk czy procesów turystycznych. Wprawdzie mamy do czynienia z przemieszczaniem się człowieka i zagospodarowaniem turystycznym, ale o samej kreacji i modelowaniu tej przestrzeni decyduje szereg czynników nie związanych bezpośrednio z turystyką. Dlatego podstawą do opracowania artykułu był przegląd literatury przedmiotu z zakresu rozwoju urbanistycznego, planowania i zagospodarowania przestrzennego, transportu lotniczego i geografii turystyki. W opracowaniu zastosowano podejście dedukcyjne, a jako że jest to zagadnienie nowe w literaturze przedmiotu, artykuł ma charakter koncepcyjny. Prezentowany w nim materiał stanowi wstępne, o charakterze teoretyczno-rozpoznawczym opracowanie tematu, stąd w zamierzeniu artykuł ma stanowić punkt wyjścia do dalszych prac badawczych: eksploracyjnych, terenowych (ang. *field research*) oraz literaturowych.

Intencją autorki jest próba odpowiedzi na pytanie, czy i w jakim stopniu nowo kształtujące się struktury oraz przestrzenie urbanistyczne takie jak: Air-

² Na chwilę obecną jest to jednak ujęcie nieformalne, będące wynikiem zagospodarowania i wyposażenia przestrzeni w obiekty wzbudzające zainteresowanie turystów i umożliwiające im spędzenie czasu wolnego.

port City oraz Aerotropolis spełniają kryteria przestrzeni turystycznej? Aby możliwie jak najdokładniej omówić problem sformułowano dodatkowo dwa szczegółowe pytania, a mianowicie: co wyróżnia przestrzeń turystyczną jaką stanowią strefy Airport City i Aerotropolis oraz jakie rodzaje turystyki rozwijają się i dominują na terenie Aerotropolis i Airport City? Cele opracowania implikują konstrukcję artykułu, którego poszczególne części odnoszą się do zasygnalizowanych pytań stawianych *ex ante*, przed rozpoznaniem faktów (Stachak 2006).

AIRPORT CITY I AEROTROPOLIS – ISTOTA I ZNACZENIE

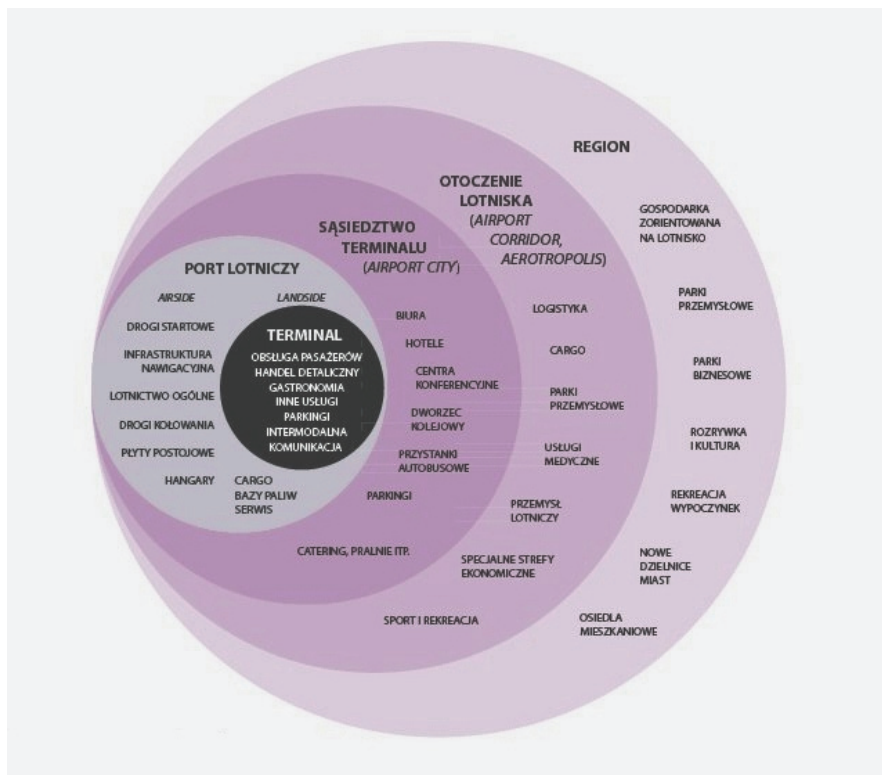
Znaczenie portów lotniczych dla współczesnych miast i regionów jest ogromne. Są one nie tylko miejscami lądowania, ale także punktami węzłowymi, gdzie łączy się lokalność i globalność. Stają się ośrodkami wzrostu gospodarczego (Wang i in. 2013), a jako uprzywilejowane lokalizacje przyciągają inwestycje i są przedmiotem intensywnego zagospodarowania przestrzennego. Lotniska i strefy okołolotniskowe mają też znaczenie symboliczne i prestiżowe, należą do najdynamiczniej rozwijających się obszarów w metropoliach, powstaje tam coraz więcej miejsc pracy. Inwestycje infrastrukturalne związane z portami lotniczymi należą do największych i najbardziej eminentnych przedsięwzięć podejmowanych w miastach (Stangel 2014). Są elementem budowania strategii rozwoju miast i regionów, pozwalają na rozwinięcie ponadlokalnych aspiracji, tj. organizację międzynarodowych wydarzeń, zarówno o charakterze polityczno-biznesowym, jak i turystycznym.

Głównie międzynarodowe porty lotnicze przechodzą morfogenezę, która cechuje się odejściem od zwykłych udogodnień infrastrukturalnych na rzecz multimodalnych centrów kompetencji oraz multilateralnych biegunów wzrostu (Conventz, Thierstein 2011). Porty lotnicze działają jako innowacyjne centra nowych technologii w obrębie regionu (Güller, Güller 2003). Zaplanowane dawniej jako samotnie funkcjonujące obiekty na peryferiach miast – szczególnie te o charakterze „hub” – zmieniają swoją specyfikę na podmioty o cechach bardziej lub mniej miejskich (Conventz, Thierstein 2011). Zmiany pojawiają się zarówno w sferze funkcjonalnej terminali pasażerskich, jak i przestrzennym zagospodarowaniu stref wokół lotnisk.

Proces funkcjonalnej i przestrzennej ewolucji terminalu pasażerskiego lotniska wraz z zespołem przylegających funkcji „okołolotniskowych” nazywany bywa powstawaniem „miast lotniskowych” (ang. *airport city*) (Stangel 2014). Airport City jest młodą, krystalizującą się w ostatnim czasie formą urbanistyczną. Stanowi zespół wielofunkcyjnej zabudowy komercyjnej, powstający przy terminalu w ramach skoordynowanego projektu deweloperskiego, nieraz o pewnych cechach przestrzeni miejskiej (intensywność zabudowy, tereny zieleni) (Stangel 2014). Airport City składa się z kilku współpracujących elementów: strefy *airside* lotniska (do której należą drogi startowe, drogi kołowania i płyty postojowe wraz z terminalami pasażerskimi, terminalami *cargo*, hangarami, bazami serwisowymi) oraz strefy *landside* lotniska (do której należą częściowo terminale: obsługa pasażerów, handel detaliczny, gastronomia, usługi, parkingi, garaże, stacje komunikacyjne). Jako infrastruktura uzupełniająca pojawiają się zespoły biurowo-konferencyjne, targowe, hotele, sklepy oraz miejsca służące rekreacji i rozrywce (ryc. 1).

Określenie Airport City stało się ostatnio bardzo popularne, lecz można je rozumieć na kilka sposobów. Po pierwsze, może oznaczać po prostu zespół zabudowy komercyjnej powstający przy lotnisku. W ten sposób w wielu miejscach nazwę Airport City stosuje się jako marketingowe określenie inwestycji okołolotniskowych, np. park biznesowy Airport City w Belgradzie. Po drugie, Airport City to pewien model biznesowy, w którym port lotniczy podejmuje rolę dewelopera gruntowego lub dewelopera gruntowego i budynkowego, realizując zespół zabudowy komercyjnej na terenach będących własnością lotniska. Jest to rozszerzenie aktywności komercyjnej portu lotniczego jako przedsiębiorstwa o działalność deweloperską, często prowadzoną przez wyodrębnione podmioty. W trzecim znaczeniu Airport City sugeruje przestrzeń o charakterze miejskim, a przynajmniej o pewnych cechach zabudowy miejskiej. Miejskość – a szczególnie wielkomiejskość – jest obecnie pożądaną wartością, kojarzącą się z dynamizmem, intensywnością kontaktów i wymiany, aktywnym stylem życia, rozwojem gospodarczym itp.

Do najbardziej znanych, zdefiniowanych koncepcyjnie i świadomie używających tej nazwy w Europie należą między innymi Düsseldorf AirportCity, Vienna AirportCity, Zurich Airport-City i Frankfurt AirportCity.



Ryc. 1. Schemat rozwoju funkcjonalnego portu lotniczego i jego otoczenia
Fig. 1. A scheme of functional development of the airport and its surroundings

Źródło: Stangel (2014, s. 38).

Source: Stangel (2014, p. 38).

Historia omawianego zjawiska ma związek z rozwojem historycznym portów lotniczych i ich okolic. Początkowo strefy lotniskowe rozwijały się zazwyczaj w sposób organiczny, gdy lotniska „obrastały” kolejnymi funkcjami, a inwestycje powstawały często na zasadzie „efektu kuli śnieżnej”. Obecnie powstają kompleksowe plany zagospodarowania stref okołolotniskowych jako wielofunkcyjnych obszarów miejskich (Stangel 2014). Ten nowy model prawie powszechnie jest stosowany w planowaniu portów lotniczych³ na terenach

³ Przykład stanowią porty w Hongkongu, Kuala Lumpur i w Dubaju.

niezagospodarowanych (Kasarda 2010). Wynikiem tego procesu jest nowa struktura, o charakterze miejsko-przemysłowym, obejmująca m.in. parki przemysłowe, bazy logistyczne, centra biznesowe (Stangel 2014), w których koncentruje się przepływ ludzi, dóbr i kapitału, i gdzie ogniskują się współczesne procesy urbanizacji w globalnej gospodarce (Stangel 2014). Strefy okołolotniskowe są więc miejscami, gdzie występuje efekt synergii, polegający na zwielokrotnieniu korzyści dzięki połączeniu różnych funkcji, bezpośrednio lub pośrednio związanych z lotniskiem. Jak zauważa J.D. Kasarda (2010), w miarę swojego rozwoju strefy okołolotniskowe przyciągają nowe funkcje, które nie są bezpośrednio związane z lotnictwem, ale są powiązane z tymi firmami, które są z nim związane. W konsekwencji strefy okołolotniskowe przyciągają funkcje tradycyjnie zarezerwowane dla centrów miast, takie np. jak funkcja wypoczynkowa, rekreacyjna, kulturowa czy rozrywkowa. M. i M. Güller (2001) wyróżniają podział na trzy kategorie aktywności gospodarczych w strefie okołolotniskowej:

1. główna aktywność lotnicza – techniczna działalność lotniska, bezpośrednio związana z obsługą transportu lotniczego,
2. aktywności związane z lotniskiem, bezpośrednio związane z ruchem pasażerskim i towarowym,
3. aktywność zorientowana na lotnisko.

U źródeł narodzin nowoczesnej koncepcji Airport City leży maksymalizacja przychodów oraz strategię dywersyfikacji podejmowane przez operatorów portów lotniczych, a także zwiększanie uzależnienia od przychodów pozalotniczych (Peneda i in. 2010). J.D. Kasarda (2010) uważa, że na zagospodarowanie strefy lotniskowej mają wpływ cztery zasadnicze elementy:

- przedsiębiorstwa zajmujące się usługami transportu lotniczego (pasażerskiego i *cargo*),
- przedsiębiorstwa, które często korzystają z transportu lotniczego,
- przedsiębiorstwa, które zaspokajają dodatkowe potrzeby pasażerów lotniczych i pracowników dwóch poprzednich typów organizacji,
- przedsiębiorstwa, które po prostu potrzebują dobrze skomunikowanych terenów inwestycyjnych i wybierają tereny dostępne w sąsiedztwie lotniska, choć sama bliskość lotniska niekoniecznie jest im potrzebna.

Częste usytuowanie i powstawanie ww. przedsiębiorstw wokół portu lotniczego ma ponadto bezpośredni wpływ na wzrost liczby miejsc pracy. Badania przeprowadzone przez University of North Carolina Kenan Institut wykazały, że zatrudnienie w pobliżu lotnisk rośnie znacznie szybciej niż w strefie podmiejskiej aglomeracji, w której pobliżu znajduje się port lotniczy (Kasarda 2010). Airport City jest inwestycją kapitałową i traktowane jest jako „dobro publiczne”, coraz ważniejsze staje się więc ostrożne planowanie – uwzględniające wcześniejsze doświadczenia innych lotnisk – dla zapewnienia maksymalnych wartości ich użytkowników, inwestorów i lokalnej ludności (Kasarda 2010). Przy planowaniu Airport City oraz Aerotropolis ważna jest także świadomość kierunku miejskiego rozwoju oraz możliwych w regionie „przyjaznych społecznie inwestycji” (Kasarda, Appold 2014, s. 6-7).

J.D. Kasarda (2010) proponuje określenie Aerotropolis jako model dalszego etapu rozwoju stref okołolotniskowych, gdy wokół Airport City pojawiają się nowe inwestycje bezpośrednio lub pośrednio związane z lotniskiem. Kasarda uważa, że podobnie jak tradycyjny model metropolii składa się z centralnie położonego śródmieścia – city⁴ i pierścieniowo rozłożonych dzielnic satelitarnych oraz przedmieść, tak Aerotropolis składa się z zespołu lotniska – Airport City, oraz łączących je z otoczeniem korytarzy transportowych i położonych wzdłuż nich w promieniu do 30 km zespołów o różnych funkcjach: od firm związanych z przemysłem lotniczym, przez usługi dla pasażerów, po zespoły biurowe, a nawet osiedla mieszkaniowe zorientowane na pracowników lotniska lub ludzi często latających samolotami (Stangel 2014). W strefie tej wznosi się m.in.: parki tematyczne, centra rozrywki, obiekty sportowe, tereny wystawowe i pola golfowe (ryc. 2). Przykładami Aerotropolis są: Schiphol, Hong Kong, Incheon, Dubaj, Chicago O’Hare, Dallas-Fort Worth, Washington Dulles i Memphis.

J.D. Kasarda i G. Lindsay, autorzy książki *Aerotropolis. The way we’ll live next* twierdzą, że tak jak w XVIII wieku miasta budowano wokół portów, w XIX wokół stacji kolejowych, a w XX przy autostradach, tak wiek XXI będzie nale-

⁴ Warto tu przypomnieć, że angielskie słowo *city* ma dwa znaczenia – oznacza „miasto”, ale też „centralną dzielnicę biznesową”, jak np. londyńskie *city*. W tym sensie mówi się też niekiedy np. o warszawskim *city*.

„Nie każde wielkie miasto będzie Aerotropolis, ale miasto, które będzie Aerotropolis, będzie wielkie”⁷. W Aerotropolis, w formie nowej urbanistyki materializują się abstrakcyjne przepływy gospodarcze, a nieuchwytnie i zmienne strumienie kapitału objawiają swoje sprawcze możliwości w miastach przyszłości. Ich domeną są kraje azjatyckie: Chiny, Indie, Arabia Saudyjska. Tego typu retoryka jest znakiem pewnego szumu, który towarzyszy promowaniu nowych pomysłów na wolnym rynku idei, i choć nie jest ona całkowicie nowa to trzeba przyznać, że ma w sobie dużą siłę perswazji (McKinley 1993).

O sile i znaczeniu Airport City oraz Aerotropolis w przyszłości może świadczyć ponadto liczba inwestycji oraz ich rozmach finansowy, jaki w ostatnich latach podjęły poszczególne państwa na świecie. Chiny, Indie, Korea Południowa i inne kraje azjatyckie uznały, że inwestycje w portach lotniczych i tworzenie Aerotropolis stanowią najbardziej konkurencyjne narzędzie w handlu światowym w XXI wieku. Już w chwili obecnej wiele z ich lotnisk jest znacznie nowocześniejszych, atrakcyjniejszych i efektywniejszych niż na Zachodzie, który pozostaje w tyle jeśli chodzi o inwestycje w infrastrukturę lotnictwa. Różnice pojawiają się także w wielkości środków finansowych jakie przeznaczono na ten cel. W Stanach Zjednoczonych skierowano 2 mld USD na lotniska, w ramach 50 mld USD prezydenckiego pakietu stymulującego rozwój infrastruktury. Chiny natomiast jeszcze kilka lat temu planowały zainwestować niemal 240 mld USD w lotniska, w tym wybudowanie 56 nowych lotnisk komercyjnych (Kasarda 2011). Z kolei Indie budują 20 nowych lotnisk i planują modernizację 58 innych. Podobny rozkwit infrastruktury lotniskowej przeżywa Bliski Wschód. W ostatnich latach są to inwestycje rzędu 104 mld USD. To tylko jeden z aspektów, który pokazuje jak bardzo Azja i Bliski Wschód różnią się w swoich poglądach, strategii i filozofii na temat lotnisk od Stanów Zjednoczonych czy Europy. Podczas, gdy pierwsi (Azja i Bliski Wschód) lotniska traktują jako aktywa infrastrukturalne umożliwiające rywalizację w XXI wieku, drudzy (USA i Europa) zbyt często odbierają je głównie jako uciążliwość i zagrożenie środowiskowe, które musi być kontrolowane i ograniczone (Kasarda 2011).

⁷ Aerotropolis: wywiad z Gregiem Lindsay (<http://www.bldgblog.com/2011/03/aerotropolis-interview-with-greg-lindsay/>, data dostępu: 10.01.2017).

Podsumowując powyższe rozważania należy dodać, że większość Airport City i Aerotropolis dotychczas rozwijała się samorzutnie i intuicyjnie (Wróbel 2012). Obecnie natomiast utrwała się świadomość trendu i tworzy się dla tych struktur tak istotne w fazie ich planowania i powstawania zaplecze teoretyczne.

PRZESTRZEŃ TURYSTYCZNA W AIRPORT CITY I AEROTROPOLIS

Spośród polskich autorów pojęciu przestrzeni turystycznej szczególnie wiele uwagi poświęcił S. Liszewski, którego zdaniem przestrzeń turystyczna jest funkcjonalnie wyróżniającą się podprzestrzenią ogólnej przestrzeni geograficznej rozumianej w sensie *largo*, tzn. jako przestrzeń, na którą składają się elementy przyrodnicze powłoki Ziemi (środowisko naturalne), trwałe efekty działalności gospodarczej człowieka w tym środowisku (środowisko kulturowe i gospodarcze), a także środowisko społeczne będące wynikiem działalności terytorialnej zbiorowości społecznej (narody, zbiorowiska regionalne i lokalne) (Liszewski 2014). Inaczej ujmuje przestrzeń turystyczną i na inne kryteria w jej definiowaniu zwraca uwagę B. Włodarczyk, według którego: „przestrzeń turystyczna jest tą częścią przestrzeni geograficznej, w której występuje zjawisko ruchu turystycznego. Warunkiem koniecznym i wystarczającym do zaklasyfikowania części przestrzeni geograficznej jako przestrzeni turystycznej jest ruch turystyczny, niezależnie od jego wielkości i charakteru. Warunkiem dodatkowym umożliwiającym jej delimitację jest występowanie zagospodarowania turystycznego, którego wielkość i charakter pozwalają określić typ przestrzeni turystycznej” (Włodarczyk 2009, s. 74-75).

Czy wobec powyższych kryteriów i przesłanek definicyjnych przestrzeń Airport City i Aerotropolis (lub przynajmniej ich część) można rozpatrywać w kategoriach przestrzeni turystycznej? Odnosząc się do kwestii jaką jest zjawisko ruchu turystycznego z pewnością trudno byłoby znaleźć przestrzeń, w której wielkość i natężenie tego ruchu jest stale tak duże. Jednak ograniczenie myślenia tylko do tej kategorii byłoby – zdaniem autorki – zbyt dalekim deprecjonowaniem i uproszczeniem problemu. Po pierwsze ruch turystyczny musi z czegoś wynikać, w przeciwnym razie można tylko mówić w tym wypadku o przestrzeni tranzytu i ruchu pasażerskim. Porty lotnicze generują ruch turystyczny, ale

głównie ze względu na usługę transportową, która bywa częścią pakietu turystycznego. Po drugie nie wszystkie osoby przemieszczające się lub przebywające w strefie Airport City oraz Aerotropolis są potencjalnymi turystami i tworzą ruch turystyczny. Niezbędne więc wydaje się uwzględnienie dodatkowych kryteriów, chcąc w sposób merytoryczny uzasadnić istnienie przestrzeni turystycznej w strefach Airport City i Aerotropolis.

Pierwszym i zasadniczym elementem – ze względu na strukturę architektoniczną oraz „przyszłościowe rozwiązania infrastrukturalne” zarówno Airport City jak i Aerotropolis – wydaje się być zagospodarowanie turystyczne, które w odniesieniu do omawianych stref umożliwia zaspokojenie potrzeb potencjalnego turysty. Możliwości współczesnych Airport City oraz Aerotropolis w tym zakresie są ogromne, ponieważ w ofercie znajdziemy m.in.: obiekty noclegowe i gastronomiczne a także rozrywkowe: parki tematyczne, pola golfowe, stadiony i boiska, muzea a także bardzo dobrze rozwiniętą intermodalną sieć komunikacyjną. Pewną ciekawostkę stanowi fakt, że pomiędzy historią powstawania czy kształtowania się przestrzeni turystycznej a lotniskami istnieją pewne paralele. Lotniska podobnie jak obszary i przestrzenie turystyczne przeszły kolejne fazy przeobrażeń: od położonej na peryferiach łąki z szopami na samoloty, przez paramilitarną maszynę obsługującą statki powietrzne, homogeniczny węzeł infrastrukturalno-komunikacyjny do złożonego obszaru metropolitalnego. Kolejnym czynnikiem są walory turystyczne, które w analizowanym przypadku będą ograniczone do takich, które są głównie wynikiem działalności człowieka.

Ostatnim elementem jaki proponuje autorka jest coś, co trudno zidentyfikować w realnej przestrzeni Airport City i Aerotropolis, nie mniej jednak ma istotne znaczenie w aspekcie naszych doznań; coś co powoduje, że są miejsca, które na długo zapadają w pamięci i do których chętnie wracamy. Miejsca posiadające niepowtarzalną aurę, czyli tzw. *genius loci*. Ich istnienie nie jest jednak bezpośrednio wpisane w miejsce, ale raczej w nasze jego postrzeganie. Bowiem aby lepiej zrozumieć procesy składające się na przestrzeń turystyczną, nie należy zapominać o innych sposobach jej pojmowania, a zwłaszcza o przestrzeni subiektywnie postrzeganej przez człowieka (Merleau-Ponty 2001). Te „oryginalne miejsca czy przestrzenie” będą istnieć wówczas, gdy dostrzeżemy w nich coś ciekawego i innego, co pobudzi nasze zmysły. Warto dodać, że

genius loci wyczuwalny jest w miejscach wieloetnicznych i wielokulturowych, gdzie współlistnieją co najmniej dwie kultury, więc być może Airport City i Aerotropolis będą temu procesowi sprzyjały. Generalnie powstawaniu przestrzeni turystycznych o tak ciekawym i jednocześnie kontrowersyjnym⁸ – póki co – charakterze sprzyjają: dynamicznie rosnący ruch turystyczny, nowe obszary zainteresowań współczesnych turystów, nowe technologie zwłaszcza w kwestii środków transportu, nietypowa i wręcz futurystyczna architektura, czynniki psychologiczne, w tym m.in. typowy dla współczesnych społeczeństw zachodnich przymus „bycia trendy”, nieustanny „pęd ku nowemu” oraz żądza ciągłego poszukiwania nowych doznań i oryginalnych doświadczeń (por. Stasiak 2011, s. 40).

Przestrzeń turystyczna jest pojęciem złożonym, trudnym do jednoznacznego określenia we wszystkich związanych z nią aspektach. Może być wyróżniona na podstawie cech turystycznych (Włodarczyk 2011). W przypadku przestrzeni turystycznej w Aerotropolis i Airport City:

- nie występuje zjawisko sezonowości (ciągła obecność turystów/pasażerów),
- jest to też przestrzeń wielofunkcyjna, wykazuje wewnętrzne zróżnicowanie pozwalające na wyróżnienie kilku typów różniących się natężeniem i charakterem procesów w niej zachodzących. Mnogość funkcji i możliwości jakie daje Airport City i Aerotropolis może być czynnikiem decydującym dla pasażerów transferowych w wyborze linii lotniczej (Kasarda 2010),
- jest ze wszech miar globalna, szczególnie ze względu na funkcję transportową (przestrzeń tranzytu),
- jej powstanie i rozwój mogą mieć charakter zarówno ewolucyjny, jak i rewolucyjny. Rozwój Aerotropolis pobudził rozwój turystyki światowej (powstanie Aerotropolis Incheon jest motywowane głównie przez turystykę, z kolei Aerotropolis Taoyuan stworzył przemysł związany z transportem lotniczym a następnie turystycznym),
- jest dynamiczna, zmienia swój charakter w czasie i wraz z rozwojem techniczno-technologicznym.

⁸ Ze względu m.in. na bardzo duży zaangażowany kapitał, sprzeczność interesów wielu grup społecznych, usytuowanie czy kwestie ochrony środowiska.

Na podstawie analizy zagospodarowania turystycznego oraz kierunków rozwoju obu modeli, zidentyfikowano m.in. rodzaje turystyki, jakie rozwijają się w strefie Airport City i Aerotropolis. Wśród najczęściej występujących wskazano turystykę: biznesową, zdrowotną, motywacyjną, kongresową, miejską (jako drugie miasto i centrum) oraz kulturową (muzea, sztuka kreatywna (Kasarda 2013, 2010, 2011)). Przejawem działalności turystycznej w obu strefach są także coraz popularniejsze wycieczki mające na celu zwiedzenie portu lotniczego oraz organizacja konferencji, targów, sympozjów i wystaw⁹. Nie bez znaczenia dla podróżujących pozostaje ilość i charakter usług turystycznych, jakie proponują zwłaszcza duże porty lotnicze przesiadkowe, gdzie pasażerowie spędzają dużo czasu. Przykładowo Schiphol w Amsterdamie oferuje pasażerom kilka sposobów pokazania „Holandii w pigułce”. Ci, którzy mają więcej czasu, mogą pojechać pociągiem do centrum Amsterdamu lub skorzystać z „Pływającego Holendra” – autobusu-amfibii, oferującego kilkugodzinną wycieczkę z lotniska do miasta i z powrotem. W terminalu w strefie tranzytowej urządzono bulwar holenderski (Holland Boulevard), który imituje światła amsterdamskiej ulicy i oferuje m.in. kawiarnie, kasyno, stoisko z tulipanami i miejsca do siedzenia w gigantycznych filizankach oraz w pokojach dziennych. Inne przykłady z tego samego lotniska, to sklep firmy KLM, w którego aranżacji wykorzystano imitacje fragmentów samolotu pasażerskiego naturalnej wielkości, czy Schiphol Park – strefa zieleni w budynku terminalu, łącząca zielen naturalną, sztuczną, wielkoformatowe grafiki i projekcje dla wywołania efektu relaksującego miejsca o charakterze parku miejskiego.

Strefy Airport City i Aerotropolis stanowią nowe obszary zainteresowań współczesnych turystów. Często są postrzegane jako tzw. *destination centres*, czyli specjalnie zaprojektowane i oryginalnie zagospodarowane przestrzenie, będące docelowym punktem podróży turystycznych. Dzięki mnogości atrakcji i infrastruktury towarzyszącej umożliwiają zaspokojenie praktycznie wszystkich potrzeb turystów (nocleg, wyżywienie, rozrywka, zakupy, rekreacja, kultura itd.) bez konieczności opuszczania obszaru (Kostecka 2007; Fuhrmann 2008; Dudek-Mańkowska, Fuhrmann 2009). I wreszcie w odniesieniu do związków turystyki z Aerotropolis i Airport City oraz możliwościach rozwoju turystyki w tych stre-

⁹ Korzystna lokalizacja do firm, które redukują koszty związane z dodatkowym transportem.

fach, warto przytoczyć wypowiedzi kilku badaczy i naukowców zajmujących się kwestią Aerotropolis (tab. 1).

Tabela 1. Kluczowe kryteria jakości usług Aerotropolis

Table 1. Key criteria for the quality of services of the Aerotropolis

Autor/źródło / Author/date	Kluczowe kryteria (skojarzeniowe) / Key criteria (associative)
Nucciarelli i Gastaldi (2009)	nowa marka, platforma IT, współpraca i zarządzanie turystyką
Kasarda (2009)	multimodalny transport, parki biznesowe, kompleksy technologii informatycznych, sklepy, centra hotelowe i rozrywki , parki przemysłowe, parki logistyczne, edukacja i służba zdrowia, branża spotkań i osiedla mieszkaniowe
Hirsh (2011)	strefy wolnego handlu, handlu detalicznego i centra logistyczne, centra handlowe, hotele , high-tech, turystyka , biura, mieszkania, uniwersytety, badania stosowane
Pagliari (2005)	turystyka , położenie geograficzne , wielkość i przestrzenny rozkład popytu podróży biznesowych , wypoczynek , dostępność, wsparcie rządowe
Button i Lall (1999)	liberalizacja przepisów, zwiększenie możliwości podróży , strategie efektywnej sieci

Źródło: opracowanie i tłumaczenie własne na podstawie Wang i in. (2013, s. 395-414).

Source: research and author's own translation on the basis of Wang *et al.* (2013, p. 395-414).

Przechodząc z fazy podmiejskiego portu lotniczego do „miasta lotniskowego”, Aerotropolis i Airport City na nowo zdefiniowały przestrzeń miejską. Jest to interesujące, gdyż specyficznym rodzajem przestrzeni turystycznej jest miejska przestrzeń turystyczna, która jest wytworem społecznym, co oznacza, że w określonych warunkach rozwoju cywilizacyjnego przestrzeń miasta uznana zostaje za interesującą poznawczo lub rekreacyjnie. Specyfika miejskiej przestrzeni turystycznej polega m.in. na tym, iż powstaje ona poprzez rozwój funkcji turystycznej w przestrzeni miejskiej, co prowadzi do nakładania się na obszarze miasta wielu funkcji egzystujących wspólnie na tej samej przestrzeni. Miejska

przestrzeń turystyczna, podobnie jak każda przestrzeń turystyczna, jest zróżnicowana funkcjonalnie (Gołębski 2005). Konieczność zapewnienia wszechstronnych aktywności w przestrzeni publicznej opisuje F. Kent¹⁰ mówiąc, że „dobre miejsce musi funkcjonować 12 miesięcy w roku, 18 godzin dziennie. I mówiąc »funkcjonować«, nie mam na myśli tworzenia przyciągającego uwagę, designerskiego wizerunku, ale to, by ludzie chcieli tam przebywać i robić różne rzeczy” (*O tworzeniu miejsc*, 2007)¹¹. Takie podejście oznacza lokalizację różnych funkcji w taki sposób, aby generowały wokół siebie zwiększoną aktywność w porównaniu z sytuacją, kiedy rozmieszczone byłyby oddzielnie. O podobnym układzie i zróżnicowaniu funkcjonalnym można mówić w odniesieniu do Aerotropolis, jako o mieście zbudowanym wokół lotniska.

Przestrzenny i funkcjonalny rdzeń Airport City stanowi terminal pasażerski, który został porównany do centralnego placu miejskiego (ryнку). Działa on jak multimodalne centrum handlowe, które oferuje szereg specjalistycznych usług takich m.in. jak biura, hotele i kompleksy wystawiennicze, które ewoluują w pobliżu terminalu, analogiczne do rozwoju funkcji miejskich w centralnej dzielnicy biznesowej metropolii (Kasarda 2010). Należy nadmienić, że ów rozwój przestrzenny nie ogranicza się tylko do sklepów, magazynów żywnościowych czy stref bezcłowych. Coraz częściej możemy spotkać galerie z rozbudowanymi „ulicami handlowymi” wyposażonymi w markowe butiki, specjalistyczne i ekskluzywne restauracje wraz z muzyką na żywo a także punkty rozrywkowe i atrakcje związane ze sztuką oraz kulturą (Kasarda 2010). Pełnym rozwinięciem „lotniczej metropolii” jest Aerotropolis, które obejmuje parki biznesowe i przemysłowe, obiekty rozrywkowe oraz edukacyjne i okazuje się być szczególnie atrakcyjnym miejscem dla sektora usług biznesowych (Kasarda 2010).

Budowniczymi nowych miast skupionych wokół lotnisk są wizjonerzy ekonomii i zarządzania oraz współcześni merytokraci (Wróbel 2012), a wykorzystywane przez nich środki urbanistyczne i architektoniczne często nawiązują do tradycyjnych przestrzeni miejskich jako tych, w których ludzie czują się dobrze i swojsko. Nie

¹⁰ Założyciel i prezes organizacji Project for Public Spaces.

¹¹ Rozmowa z Fredem Kentem, prezesem organizacji Project for Public Spaces, opublikowana w magazynie *Architektura-Murator* 2007/3.

brak jednak głosów sprzeciwu wobec tak pojmowanego i przedstawionego obrazu miasta. Skrajny *konserwatysta współczesnej architektury*, L. Krier (2011), stwierdza nie bez racji, że paradoksalnie sztuka budowania dróg, pojazdów i systemów komunikacyjnych jest o wiele bardziej rozwinięta niż sztuka tworzenia miejsc. Dodaje, że zjawiska takie jak Airport City i Aerotropolis są w zasadzie zaprzeczeniem postulowanych przez „konserwatystów” teorii/mitów miejskich. Nie ma nic prawdziwie miejskiego w tradycyjnym rozumieniu, w formie tych wszystkich elementów zgromadzonych w Airport City (Krier 2011). Z podobną uwagą spotykamy się u Augé (2012), który twierdzi, że portom lotniczym, tak jak supermarketom czy stacjom paliw brakuje tożsamości, historii i relacji społecznych.

Najnowsze badania zakwestionowały jednak ideę lotniska jako „nie-miejsca”, wskazując na złożoność stosunków władzy i znaczeń kulturowych, które są charakterystyczne dla tej przestrzeni społecznej. Zwolennicy tej teorii uważają, że powinniśmy rozważyć ideę lotnisk jako przestrzeni publicznych w kontekście ich historycznego rozwoju, biorąc pod uwagę takie czynniki, jak rozwój technologii, interesów korporacyjnych linii lotniczych oraz krajowych, międzynarodowych lub ponadnarodowych interesów politycznych. Twierdzą oni, że te tzw. „nie-miejsca” stanowią w istocie nowy typ wspólnie wykorzystywanych przestrzeni (Hajer, Reijndorp 2001, s. 48). Co ciekawe, w literaturze przedmiotu można się także spotkać z badaniami, które potwierdzają szereg podobieństw między „miastami lotniskowymi” i miejskimi przestrzeniami publicznymi. Badania takie prowadzili: T. Cresswell (2006), P. Adey (2007), M. Salter (2008), J. Lloyd (2003), G. Fuller (2002).

Być może pewną formą kompromisu satysfakcjonującą obie strony w przyszłości, będzie podział Airport City i Aerotropolis uwzględniający kierunek ich rozwoju i specjalizacji. Porty lotnicze od dłuższego czasu wzbudzają zainteresowanie miejskich planistów (Appold, Kasarda 2013). Globalny podział pracy zakłada bowiem pewien stopień podziału między „miastami lotniskowymi”, którego źródłem będzie stopień urbanizacji poszczególnych regionów oraz warunki lokalne. Przewiduje się rozwój Airport City i Aerotropolis w oparciu o usługi *cargo* i zorientowanych na eksport, w oparciu o możliwości w zakresie świadczenia wysokiej jakości usług biznesowych oraz takie, które będą wspierały cele turystyczne i głównie na tej branży się koncentrowały (Kasarda 2010).

PODSUMOWANIE

W ślad za coraz szybciej zmieniającymi się potrzebami i oczekiwaniami współczesnych turystów, ewoluuje i zmienia się przestrzeń turystyczna. Turystyka jest bowiem odzwierciedleniem nie tylko kondycji społeczeństwa, ale i jego stałej transformacji. Przestrzeń Airport City i Aerotropolis jest doskonałym przykładem ewolucji obszarowej i funkcjonalnej lotniska i jego okolic, w której swój udział ma rozwój turystyki światowej. Te „nowe i ciekawe architektonicznie przestrzenie” – zlokalizowane głównie w krajach bogatych i dobrze rozwiniętych – stanowią punkt docelowy lub tranzytowy wielu turystów. Są postrzegane jako miejsca wielokulturowe, które istnieją ponad granicami państw i mają jeden wspólny kod kulturowy w postaci chociażby piktogramów, tak istotnych w obsłudze międzynarodowego ruchu turystycznego.

Współczesne Airport City i Aerotropolis to nowoczesne przestrzenie, które ze względu na swoje położenie stały się atrakcyjne dla wielu branż, w tym branży turystycznej. Oszczędność czasu i kosztów w realizacji wielu przedsięwzięć podejmowanych przez przedsiębiorstwa turystyczne, ciekawa i wręcz futurystyczna architektura obu stref wraz z różnorodnością usług turystycznych, sprawiły, że Airport City oraz Aerotropolis stają się przestrzeniami dla turystów i turystyki. Stanowią atrakcyjne miejsca dla rozwoju m.in. turystyki medycznej, zdrowotnej czy kongresowej, czyli takiej na potrzeby której specjalistyczna infrastruktura może zostać stworzona niemal w każdym miejscu. Z jednej więc strony przestrzeń Aerotropolis i Airport City umożliwia zaspokojenie potrzeb turystyczno-rekreacyjnych, z drugiej zaś stanowi doskonałe rozwiązanie w dziedzinie infrastruktury transportowej, bez której w dzisiejszych czasach trudno byłoby mówić o tak prężnym rozwoju turystyki.

Rozważania podjęte w artykule niestety nie dają jednoznacznej odpowiedzi na pytanie o to, czy nowo kształtujące się struktury oraz przestrzenie urbanistyczne takie jak Airport City oraz Aerotropolis spełniają w pełni kryteria przestrzeni turystycznej. Powodem jest przede wszystkim brak wystarczających badań empirycznych oraz swego rodzaju refleksja, nad tym, czy turyści do tych miejsc przyjeżdżają i w nich przebywają bo są dla nich atrakcyjne, zaspokajają ich potrzeby turystyczne, czy dlatego, że po prostu muszą – z racji skorzystania z usług transportowych.

Niniejsza publikacja otwiera więc dyskusję na temat trudny i odległy, z racji nie tylko *novum* zjawiska, ale i licznych kontrowersji jakie ów temat wzbudza. Bez względu jednak na to, czy jest to tylko wizja współczesnych merytokratów czy też bezsprzeczny syndrom obecnych czasów, problem będzie budził coraz większe zainteresowanie ze względu na nieuniknioną w przyszłości intensyfikację tego zjawiska¹².

Literatura

- Adey P., 2007, May I have your attention: Airport geographies of spectatorship, position and (im)mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 25(3), 515-536.
- Appold S.J., Kasarda J.D., 2013, The Airport City Phenomenon: Evidence from Large US Airports, *Urban Studies*, 50(6), 1239-1259.
- Augé M., 2012, *Nie-miejsca, wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, PWN, Warszawa.
- Conventz S., Thierstein A., 2011, *The knowledge economy, hub airports and accessibility. A location based perspective. The Case of Amsterdam-Schiphol*, European Regional Science Association (ERSA) Conference, Barcelona, 1-16.
- Cresswell T., 2006, *On the move: Mobility in the modern western world*, Routledge, London.
- Dudek-Mańkowska S., Fuhrmann M., 2009, Centra handlowe trzeciej generacji w Warszawie jako nowe produkty turystyczne, [w:] Stasiak A. (red.), *Kultura i turystyka – wspólnie zyskać!*, Wyd. WSTH, Łódź, 269-282.
- Fuhrmann M., 2008, Znaczenie turystyczne centrów handlowych nowej generacji w Warszawie, *Turystyka i Hotelarstwo*, 14, Wyd. WSTH, Łódź, 135-144.
- Fuller G., 2002, The arrow – Directional semiotics: Wayfinding in transit, *Social Semiotics*, 12(3), 231-244.

¹² Zainteresowanie i zmiany w postrzeganiu miast oraz przestrzeni turystycznych wzbudza nie tylko powstawanie Aerotropolis, ale i Artisanopolis – pierwsze pływające miasto. Będzie ono położone na Pacyfiku, w sąsiedztwie wyspy Tahiti. Część umów już podpisano, a prace mają rozpocząć się już w 2019 roku. Więcej na: <http://podroze.onet.pl/ciekawe/nowoczesne-plywajace-miasto-artisanopolis/mqk5tq>

- Gierczak-Korzeniowska B., 2016, Airport City Rzeszów-Jasionka – nowa przestrzeń miejska o globalnym charakterze [w:] M. Osińska, I. Urbanyi-Popiołek (red.), *Problemy logistyki i zrównoważonego rozwoju*, Wyd. WSG, Bydgoszcz, 193- 206.
- Golembki G. (red.), 2005, *Kompendium wiedzy o turystyce*, PWN, Warszawa.
- Güller M., Güller M., 2001, *From Airport to Airport City*, Airports Region Conference, Barcelona, 9-12.
- Hajer M., Reijndorp A., 2001, *In search of new public domain: Analysis and strategy*. NAI Publishers, Rotterdam.
- Harvey D., 1973, *Social justice and the city*, Blackwell Publishers, London.
- Kasarda J.D., 2010, *Airport Cities and the Aerotropolis: The Way Forward*, [w:] J.D. Kasarda (red.), *Global Airport City* Insight Media, London, 1-31.
- Kasarda J.D., 2011, The Aerotropolis and Global Competitiveness, *Diplomatic Courier*, 16-19.
- Kasarda J. D., 2013, Aerotropolis: Business Mobility and Urban Competitiveness in the 21st Century, [w:] *Culture and Mobility*, Ch. 1, Heidelberg University Press, Heidelberg, 1-22.
- Kasarda J. D., Appold S. J., 2014, Planning a Competitive Aerotropolis, *Advances in Airline Economics*, 4, *The Economics of International Air Transportation*, 1-47.
- Kostecka J., 2007, Manufaktura – nowa przestrzeń turystyczno-rekreacyjna Łodzi, *Turystyka i Hotelarstwo*, 12, Wyd. WSTH, Łódź, 9-36.
- Krier L., 2011, *Architektura wspólnoty*, Wyd. Słowo/Obraz Terytoria, Gdańsk.
- Liszewski S., 2014, Miejska przestrzeń turystyczna. Metody badań. Ewolucja i jej prawidłowości, *Turyzm*, 24/1, 37-47.
- Lloyd J.R., 2003, Airport Technology, Travel, and Consumption, *Space and Culture: International Journal of Social Spaces*, 6 (2), 93-109.
- McKinley C., 1993, *Airport Cities 21: The New global transport center of the 21st century*, Conway Data, Inc., Atlanta.
- Merleau-Ponty M., 2001, *Fenomenologia percepcji*, tłum. M. Kowalska i J. Migasiński, Fundacja Aletheia, Warszawa.
- Memphis Aerotropolis. Airport City Master Plan*, 2014, U.S. Department of Housing and Urban Development, City of Memphis, Memphis, http://memphishmpo.org/sites/default/files/public/Memphis_Aerotropolis_FinalReport_lores.pdf, data dostępu: 10.09.2016.
- O tworzeniu miejsc, 2017, *Architektura-Murator*, 2017/3, 12-15.
- Peneda M.J.A., Reis V.D., Macário M.R., 2010, *Critical Factors for the development of airport cities*, TBR Annual Meeting, 1-15, http://web.tecnico.ulisboa.pt/~vascoreis/publications/2_Conferences/2011_1.pdf, data dostępu: 10.09. 2017.

- Salter M. B., 2008, The global airport: Managing space, speed and security [w:] M.B. Salter (red.), *Politics at the airport*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1-28.
- Stachak S., 2006, *Podstawy metodologii nauk ekonomicznych*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Stangel M., 2013, Rozwój strefy okołolotniskowej a port lotniczy – efekt synergii, *Przełom Komunikacyjny*, 7, 18-25.
- Stangel M., 2014, *Airport City – strefa okołolotniskowa jako zagadnienie urbanistyczne*, Helion, Gliwice.
- Stasiak A., 2011, Współczesna przestrzeń turystyczna, [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przebieg turystyczny. Czynniki, różnorodność, zmiany*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa, 39-51.
- Wang Y., Chou Ch., Yeo G., 2013, Criteria for Evaluating Aerotropolis Service Quality, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 29, 3, 395-414.
- Warszyńska J, Jackowski A., 1979, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- Więckowski M., 2014, Przestrzeń turystyczna – próba nowego spojrzenia, *Turyzm*, 24/1, 17-24.
- Włodarczyk B., 2009, *Przebieg turystyczny – istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Wyd. UŁ, Łódź.
- Włodarczyk B., 2011, *Przebieg turystyczny – kilka słów o istocie pojęcia* [w:] M. Durydiwka, K. Duda-Gromada (red.), *Przebieg turystyczny: czynniki różnorodność, zmiany*, Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Warszawa, 15-27.
- Wróbel P., 2012, Miasto sieciowe. Airport City i Aerotropolis, *Architektura*, 1, 423.

Źródła internetowe:

- <http://www.aerotropolis.com/airportCities/about-the-aerotropolis>, data dostępu: 10.01.2017.
- <http://www.bldgblog.com/2011/03/aerotropolis-an-interview-with-greg-lindsay>, data dostępu: 10.01.2017.
- http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wpcontent/uploads/2016/08/1b_Aerotropolis_encyclopedia_article_20170812.pdf, data dostępu: 14.09.2017.

Summary

On the one hand, the dynamic development of modern tourism entails significant transformations in the existing tourism areas, on the other hand, it contributes to the creation of entirely new areas, as much original as controversial because of their utilitarian and architectural character. The process of their for-

mation is related to the functional and spatial development of airports and their surroundings (Fig. 1), and is sometimes referred to as the Airport City and the Aerotropolis. In turn, this spatial development is linked to a specific type of development, including elements of tourism development, enabling the implementation of a variety of socio-economic functions, including the tourist function (Fig. 2). These ‘interesting, new architectural spaces,’ which are located mainly in rich and well-developed countries, are the destination or transit points for many tourists. They are seen as multicultural places which exist across national borders, and have one common cultural code such as e.g. pictograms which are so important in international tourism management. Modern aerotropolises enable the development of certain forms of tourism (medical, health, incentive travel, congress) not only because of their proximity to the airport, but also due to a skillful planning process of the necessary tourist infrastructure. ‘New tourism areas’ which are discussed in this paper and which appeared at the turn of the 20th and 21st centuries, not only arouse growing interest but are beginning to play an increasing role in the global travel market. They illustrate meaningfully the general trend of spatial expansion of tourism areas. This article attempts to answer the question whether and to what extent the newly emerging urban spaces such as the Airport City and the Aerotropolis meet the criteria for a tourism area, and how these two models can change our perception in identifying a contemporary tourism area.