

**Edyta Pijet-Migoń**

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

# **Zmiany rynku pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce jako czynnik rozwoju turystyki**

## **Wprowadzenie**

W ostatnich latach sektor transportu lotniczego w Polsce podlega dużym zmianom. W 2005 r. pasażerski ruch lotniczy wzrósł do ponad 11,5 miliona pasażerów, co oznacza wzrost o 31% w stosunku do roku 2004 (Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC). Dla porównania, wzrost przewozów w tym samym okresie w Europie wynosił tylko 6,3%. Takie wyniki stawiają Polskę na równi z państwami o największej dynamice wzrostu podróży lotniczych, takimi jak: Chiny, Indie czy Zjednoczone Emiraty Arabskie. Transport lotniczy staje się coraz bardziej dostępny, zarówno pod względem cenowym, jak i przestrzennym. Celem niniejszego opracowania jest wskazanie czynników, które zadecydowały o dynamice wzrostu tego sektora usług transportowych oraz omówienie wpływu zmian zachodzących w transporcie lotniczym na rozmiary turystyki przyjazdowej do Polski, w tym głównie turystyki miejskiej typu „city breaks”.

## **Rynek transportu lotniczego na świecie**

Początek XXI w. to okres gwałtownych zmian rynku transportu lotniczego na świecie. Zmniejszenie liczby podróży w konsekwencji ataków terrorystycznych

z 11 IX 2001 r. i epidemii SARS oraz gwałtowny wzrost cen paliwa wpłynęły negatywnie na wyniki finansowe światowego lotnictwa. W celu przezwyciężenia kryzysu linie lotnicze podjęły dwie strategie działania. Tradycyjni przewoźnicy podejmują działania w celu umacniania i rozbudowy sojuszy oraz aliansów o zasięgu globalnym, których głównym zadaniem jest optymalizacja sieci połączeń i redukcja kosztów działalności, a w konsekwencji – konkurencyjna pozycja na rynku (Ruciński 2006).

Inną strategię przyjęli przewoźnicy niskokosztowi – tzw. *Low Cost Carriers*, których działalność opiera się na odmiennych zasadach organizacyjnych, finansowych i marketingowych. Byli oni w stanie znacząco zredukować koszty przez zmniejszenie wydatków operacyjnych, w tym poprzez korzystanie z tańszych lotnisk regionalnych i lotnisk drugorzędnych dla dużych aglomeracji. Zarządy lotnisk regionalnych, zainteresowane nowymi połączeniami, żądały znacznie niższych opłat za korzystanie z portu lub nawet zawieszały na jakiś czas ich stosowanie. Dodatkowo wybór mniej popularnych lotnisk pozwalał na skrócenie czasu operacyjnych czynności naziemnych i zwiększał szansę na punktualność połączeń. Przewoźnicy niskokosztowi rozbudowują siatkę połączeń w oparciu o proste trasy – od punktu do punktu („*point to point*”), rezygnując z dowozu do centrów przesiadkowych (hubów), tak jak to czynią tradycyjni przewoźnicy. Stosunkowo krótkie trasy oraz krótkie postoje pozwalają na maksymalizację wykorzystania maszyn, sięgającą 14-16 godzin na dobę (Creaton 2004). Kolejne możliwości obniżenia kosztów pojawiły się wraz z upowszechnieniem Internetu. Linie niskokosztowe opierają dystrybucję na bezpośredniej sprzedaży internetowej (aktualnie ok. 95%). Ograniczyły one także wydatki na serwis pokładowy. Na oszczędności w zakresie kosztów szkoleniowych i serwisowych pozwolił też wybór jednego typu maszyn przez daną linię.

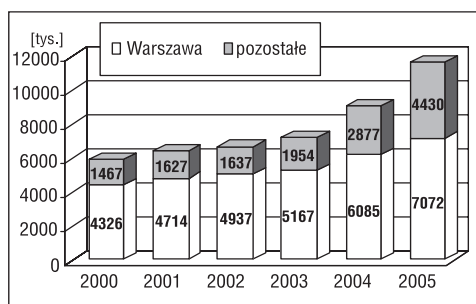
Rozwój przewoźników niskokosztowych w Europie był możliwy po wprowadzeniu przez Radę Unii Europejskiej pełnej liberalizacji rynku transportu lotniczego (Dziedzic, Łopaciński 2005). Według zasad „otwartego nieba”, każdy przewoźnik posiadający wymagane zezwolenia i licencje na terenie jednego z krajów Unii może obsługiwać dowolną trasę na terenie UE z dowolną częstotliwością połączeń i z zastosowaniem dowolnych taryf. Rozporządzenie to pozwoliło na przełamanie istniejących monopolu lub duopolu tzw. przewoźników flagowych na wielu trasach.

## **Rynek lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2000-2005**

Polski rynek przewozów pasażerskich, podobnie jak rynek światowy, przeżywał kryzys w latach 2001-2002. Dodatkowo na trudną sytuację narodowego przewoźnika PLL LOT wpłynęło bankructwo strategicznych partnerów: linii Swissair i Sabena. W 2003 r. nastąpił wzrost przewozów do 7,1 mln pasażerów, czyli o 8,32% w stosunku do 2002 r., ale dopiero w kolejnych latach można mówić o szybkim

wzroście rynku przewozów pasażerskich w Polsce (ryc. 1). Według raportów Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2004 r. liczba pasażerów obsługiwanych przez polskie lotniska wzrosła do 8,96 mln, a w 2005 osiągnęła 11,5 mln.

Wraz z rozwojem rynku przewozów pasażerskich w Polsce zmieniał się udział portów regionalnych w ogólnej liczbie przewozów (ryc. 1). Obecnie regularne połączenia do innych krajów oferowane są z 10 polskich lotnisk, podczas gdy przed 2004 r. tylko 6 portów miało charakter międzynarodowy. W 2002 r. pasażerowie korzystający z portu Warszawa Okęcie stanowili 75,1% ogółu pasażerów, w 2003 – 72,6%, w 2004 – 67,9%, a w 2005 już tylko 61,9%. Pasażerowie korzystający z portów regionalnych stanowili zatem w 2005 r. już ponad jedną trzecią ogółu (38,1%).

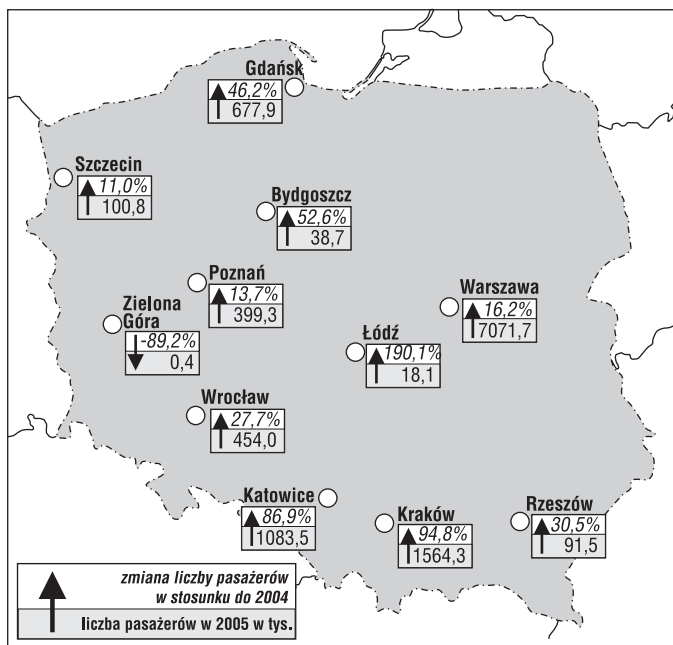


Ryc. 1. Dynamika wzrostu przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2000-2005, z uwzględnieniem udziału regionalnych portów lotniczych w całości przewozów

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego – [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) (25-09-2006).

Szczególnie dynamicznie rozwijają się porty lotnicze Kraków Balice i Katowice Pyrzowice. W 2003 r. lotnisko w Krakowie obsłużyło 593 tys. pasażerów, co stanowiło 8% ogółu pasażerów w Polsce, a w 2005 r. już 1,56 mln (ULC), co stanowiło 14%. We wrześniu 2006 r. połączenia z Krakowa oferowało 20 linii lotniczych. Port lotniczy w Katowicach z 5. miejsca w latach 2000-2003 przesunął się na 3. miejsce po Warszawie i Krakowie, wyprzedzając Gdańsk, Wrocław i Poznań. W 2003 r. katowickie lotnisko obsłużyło 258 tys. pasażerów, w 2005 r. liczba ta wzrosła do prawie 1,1 mln (ULC). W 2005 r. największą dynamikę wzrostu odnotowało lotnisko w Łodzi (190%), kolejne miejsca zajęły: Kraków (95%), Katowice (87%) oraz Bydgoszcz (53%) (ryc. 2), ale w przypadku Łodzi i Bydgoszczy trzeba pamiętać, że przed 2004 r. wielkość pasażerskich przewozów lotniczych była marginalna.

Niewątpliwie do wzrostu udziału portów regionalnych w obsłudze podróżnych w ruchu międzynarodowym przyczyniły się linie niskokosztowe, które wykorzystały szansę wynikającą z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, tj. liberalizację transportu lotniczego w Polsce i otwarcie nowych rynków pracy dla Polaków (tab. 1). Dodatkowo tradycyjni przewoźnicy, zachęceni sukcesem portów regionalnych, a równocześnie walcząc o pasażerów na dalszych trasach dodali połączenia do swoich punktów przesiadkowych (np. Lufthansa zwiększyła liczbę połączeń z Wrocławia do Monachium, dodała z Krakowa, Poznania i z Gdańska, Air France uruchomiła połączenie z Katowic do Paryża), jednak trasy te, obsługiwane małymi samolotami, nie mają aż tak wielkiego znaczenia dla zwiększenia ruchu w portach regionalnych, jak połączenia tanich linii lotniczych.



Ryc. 2. Zmiany liczby pasażerów obsługiwanych przez polskie porty lotnicze w okresie 2004-2005

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego – [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) (25-09-2006).

Tab. 1. Charakterystyka wybranych linii lotniczych niskokosztowych (stan na IX 2006), według danych podawanych przez przewoźników

Przewoźnik	Kod IATA	Rok powstania	Początek działalności w Polsce	Liczba samolotów	Liczba obsługiwanych lotnisk
Air Polonia	4P	2001	08.12.2003 - 05.12.2004	3	14
Wizzair	W6	2003	19.05.2004	10	36
Air Berlin	AB	1978	maj 2004 - marzec 2005	58	80
Sky Europe	NE	XI 2001	14.06.2004	16	37
Germanwings	4U	2002	26.06.2004	23	53
Easy Jet	U2	1995	31.10.2004	118	72
Centralwings	C0	XII 2004	lutym 2005	7	28
Ryanair	FR	1985	26.03.2005	107	95
Norwegian	DY	1993 jako część linii Braathens, samodzielnie od 2002	14.04.2005	20	48

Pierwszym zagranicznym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął działalność w Polsce (19 V 2004) był węgierski Wizzair, który wybrał na swoją bazę lotnisko w Katowicach. Kolejnymi były linie lotnicze Sky Europe z bazą w Krakowie, Air Berlin i Niki (obie działały tylko czasowo), Germanwings i Easy Jet.

W 2004 r. przewoźnicy niskokosztowi obsłużyli 985 244 pasażerów (dane ULC), co stanowiło 13% ogółu pasażerów w ruchu regularnym w polskich portach lotniczych.

W marcu 2005 r. na polski rynek wkroczył największy europejski przewoźnik niskokosztowy – Ryanair, otwierając połączenie Wrocław – Stansted. Obecnie oferuje on połączenia z 8 polskich regionalnych portów lotniczych na 32 trasach. W tym samym roku działalność podjęły linie Centralwings, należące do PLL LOT, oraz Norwegian. W wyniku otwarcia nowych połączeń liczba pasażerów tanich linii w Polsce wzrosła w 2005 r. do 3 234 058, stanowiąc 31,4% ogółu pasażerów w ruchu regularnym (dane ULC).

Linie niskokosztowe rozwijają się bardzo dynamicznie. Już w drugim roku działalności Wizzair zajął drugie miejsce pod względem liczby obsłużonych pasażerów w Polsce, po PLL LOT, mając 12-procentowy udział w rynku i wyprzedzając m.in. Lufthansę i British Airways. W tym czasie linie niskokosztowe wygenerowały aż 95,34% ogólnego wzrostu w przewozach regionalnych (dane ULC).

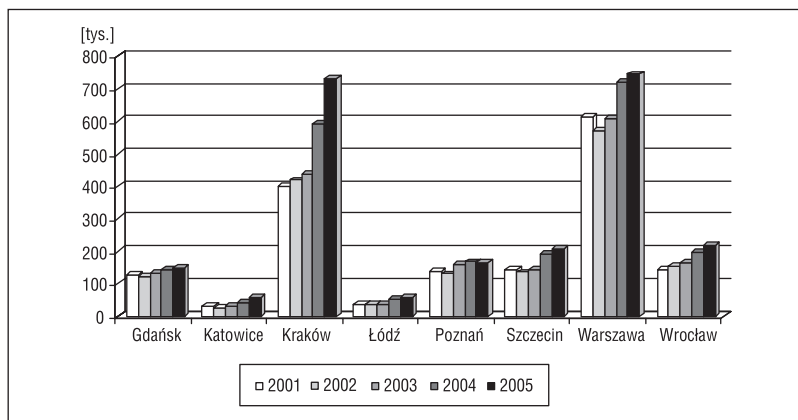
Z analizy połączeń oferowanych przez przewoźników niskokosztowych wynika, że zdecydowanie najbardziej popularnym kierunkiem jest Londyn – 150 połączeń tygodniowo (stan na IX 2006). Kolejne miasta to Dublin (34 połączenia), Dortmund (33), Kolonia/Bonn (27), Sztokholm (26) oraz Liverpool (20). Kierunki te są odzwierciedleniem podróży Polaków do państw, które otworzyły rynki pracy dla obywateli nowych państw Unii, powiązań biznesowych i handlowych, kontaktów z Polonią, ale także zainteresowań turystycznych. Zwiększenie dostępności podróży lotniczych (zwłaszcza cenowej) spowodowało wzrost zainteresowania tą formą podróży oraz uaktywnienie nowych segmentów rynku konsumenckiego. Ze względu na nowe motywacje do podjęcia podróży, analitycy rynku usług transportowych proponują zamianę tradycyjnego podziału polskiego rynku na segment turystyczny i służbowy, na segment „*business travel*” (podróży służbowych), „*leisure travel*” (podróży dla przyjemności) i „*job travel*” (podróży do miejsca pracy) (Dziezdzic 2006).

## Zmiany w sektorze turystyki przyjazdowej do Polski

Z badań Instytutu Turystyki (Bartoszewicz, Skalska 2006) i danych prezentowanych przez Główny Urząd Statystyczny i Straż Graniczną wynika, że po znacznym spadku przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2002 r. nastąpił wyraźny wzrost w latach 2004 (61 918 tys.) i 2005 (64 606 tys.). Szacuje się (Bartoszewicz, Skalska 2006), że wśród odwiedzających Polskę w 2005 r. było ok. 15,2 mln turystów za-

granicznych. Było to o 6,4% więcej niż w 2004 r. Rośnie procentowy udział cudzoziemców, przybywających do Polski drogą lotniczą. Zmianie uległa także struktura udziału przedstawicieli różnych narodowości. Nadal najliczniejszą grupę przyjeżdżających do Polski stanowią Niemcy, wyraźnie jednak rośnie liczba cudzoziemców z Wielkiej Brytanii (w 2005 wzrost o 39,7% w stosunku do 2004), Irlandii (w 2005 wzrost aż o 48%) i Hiszpanii (wzrost o 26%). Zmienia się również struktura udziału przyjazdów cudzoziemców do poszczególnych dużych miast Polski. W przypadku Krakowa (*Badanie ruchu...* 2005) turyści z Wielkiej Brytanii stanowili w 2003 r. 9,7% ogółu turystów zagranicznych, a w 2005 r. aż 18,12%.

Z analizy danych dotyczących liczby turystów zagranicznych korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania wynika, że najbardziej dynamicznie rośnie liczba turystów zagranicznych w Krakowie (ryc. 3). W 2004 r. ich liczba wyniosła prawie 592 tys., czyli aż o 35,4% więcej niż w 2003 r., w 2005 r. wzrosła o dalsze 23,7% osiągając prawie 732 tys., a więc niewiele mniej niż liczba turystów zagranicznych korzystających z noclegów w Warszawie (744,6 tys.). Szybko rośnie również liczba turystów zagranicznych korzystających z noclegów w Katowicach i Wrocławiu. Nieco niższy wzrost cechuje Poznań i Gdańsk.



Ryc. 3. Turyści zagraniczni korzystający z obiektów zbiorowego zakwaterowania w wybranych miastach Polski

Źródło: dane Głównego Urzędu Statystycznego.

Można przypuszczać, że obserwowany wzrost zainteresowania dużymi polskimi miastami wśród turystów z Europy Zachodniej jest przynajmniej częściowo skutkiem rozwoju połączeń lotniczych i związaną z tym większą dostępnością tych miast jako celów podróży. Dzięki strukturze połączeń „z punktu do punktu” skraca się efektywny czas podróży, co pozostawia więcej czasu na pobyt w miejscu docelowym. Duże znaczenie ma również niska cena biletów lotniczych. Świadczą o tym wyniki badań ankietowych na temat ruchu turystycznego w Małopolsce i w Krakowie (*Badanie ruchu...* 2005), w Gdańsku (*Badania opinii...* 2004) i w Poznaniu (*Ruch turystyczny...* 2004). W przypadku krótkich wyjazdów i turystyki miejskiej

czynniki ceny i dostępności transportowej okazują się bardzo istotne. Badania te pokazały również, że bardzo ważnym źródłem informacji o celu podróży jest rodzina i znajomi, przewodniki i katalogi biur podróży oraz media. Aż 28% turystów zagranicznych wskazało strony internetowe jako główne źródło informacji.

## Podsumowanie

W ostatnich latach w Polsce obserwuje się szybki rozwój lotniczego ruchu pasażerskiego. Bardzo prężnie rozwijają się lotniska regionalne, głównie za sprawą linii niskokosztowych. Zwiększenie dostępności transportowej i cenowej może wpływać na rozwój turystyki przyjazdowej. Zgodnie z tendencjami w Europie Zachodniej rozwija się turystyka o charakterze poznawczym, w tym krótkoterminowa turystyka miejska (często weekendowa), tzw. *city breaks*. Jednak o tym, czy ten rodzaj turystyki będzie nadal się rozwijać zadecyduje nie tylko dostępność transportowa, ale również szeroko rozumiana promocja miast obsługiwanych przez porty regionalne na arenie międzynarodowej. Działania marketingowe podejmowane przez zarządy portów lotniczych z jednej strony, a władze miejskie i regionalne z drugiej, muszą więc być ze sobą ściśle powiązane i koordynowane.

## Literatura

- Badanie opinii turystów przyjeżdżających do Gdańska w sezonie letnim 2004 roku, 2004, Euroest, Instytut Usług Marketingowych, Gdańsk.
- Badanie ruchu turystycznego w Krakowie w roku 2005. Małopolska Organizacja Turystyczna, Kraków 2005 (raport dostępny pod adresem [www.mot.krakow.pl](http://www.mot.krakow.pl), 25-09-2006).
- Bartoszewicz W., Skalska T., 2006, *Zagraniczna turystyka przyjazdowa do Polski w roku 2005*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Creaton S., 2004, *Ryanair. How a small Irish airline conquered Europe*, Aurum Press, London.
- Dziedzic T., 2006, *Rynek lotniczy – podglądanie żywiolu*, Wiadomości Turystyczne, 120 (18).
- Dziedzic T., Łopaciński K., 2005, *Rynek lotniczy 2005*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa.
- Ruch turystyczny przyjazdowy krajowy i zagraniczny oraz wykorzystanie bazy konferencyjnej Poznania i aglomeracji*. Q-Market Research, Poznań 2004.
- Ruciński A., 2006, *Transport lotniczy*, [w:] W. Rydzikowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport*, PWN, Warszawa.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC – [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) (25-09-2006).