

ZMIANY RYNKU LOTNICZYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE PO AKCESJI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Edyta Pijet-Migoń



Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej

Edyta Pijet-Migoń

Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej

Edyta Pijet-Migoń

Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 25

Redaktor serii
Zdzisław Jary

Redaktor techniczny
Marek Kasprzak

Recenzent tomu
Stanisław Kozarski
Tadeusz Palmowski

Skład komputerowy
Marek Kasprzak

Projekt graficzny okładki
Marek Kasprzak

Ilustracja na okładce:
Lotnisko we Wrocławiu, autor fotografii: Piotr Migoń.

Zalecane cytowanie
Pijet-Migoń E., 2012, Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 25, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

Afiliacja autora:
Edyta Pijet-Migoń,
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, ul. Fabryczna 29-31, 53-609 Wrocław

©Copyright 2012 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 978-83-62673-23-0

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
Plac Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław



Uniwersytet
Wrocławski

Druk i oprawa
I-BIS s.c., ul. Lelewela 4, 53-505 Wrocław

Spis treści

1. WSTĘP	7
2. CELE I METODY PRACY. ŹRÓDŁA DANYCH	9
2.1. Cele pracy	9
2.2. Źródła danych i metody badań	10
3. PASAŻERSKI TRANSPORT LOTNICZY W LITERATURZE GEOGRAFICZNEJ I EKONOMICZNEJ	13
3.1. Pasażerski transport lotniczy w literaturze światowej	13
3.2. Pasażerski transport lotniczy w literaturze polskiej	16
4. DEREGULACJA I LIBERALIZACJA TRANSPORTU LOTNICZEGO	21
4.1. Zagadnienia ogólne	21
4.1.1. <i>Przyczyny wprowadzania regulacji na rynku usług transportowych</i>	21
4.1.2. <i>Deregulacja i liberalizacja rynku usług transportowych</i>	24
4.2. Deregulacja transportu lotniczego na rynku amerykańskim	26
4.2.1. <i>Airline Deregulation Act</i>	26
4.2.2. <i>Konsekwencje deregulacji na rynku amerykańskim</i>	27
4.3. Deregulacja i liberalizacja transportu lotniczego na rynku europejskim	33
4.3.1. <i>Liberalizacja transportu lotniczego UE w ujęciu historycznym. Zmiany regulacji prawnych</i>	33
4.3.2. <i>Pakiety liberalizacyjne</i>	35
4.3.3. <i>Procesy integracyjne w sektorze transportu lotniczego Unii Europejskiej</i>	37
4.3.4. <i>Konsekwencje liberalizacji transportu w Unii Europejskiej</i>	38
5. PROBLEM KONKURENCYJNOŚCI NA ZDEREGULOWANYCH RYNKACH LOTNICZYCH	41
5.1. Linie niskokosztowe – geneza i rozwój	41
5.1.1. <i>Powstanie koncepcji „taniego latania”</i>	41
5.1.2. <i>Model działalności przewoźników niskokosztowych</i>	42
5.1.3. <i>Przewoźnicy niskokosztowi na zderegulowanym rynku USA</i>	48
5.1.4. <i>Linie niskokosztowe w Europie</i>	54
5.1.5. <i>Przewoźnicy niskokosztowi na innych rynkach</i>	57
5.1.6. <i>Ewolucja modelu przewoźników niskokosztowych</i>	57
5.1.7. <i>Reakcja tradycyjnych przewoźników na powstanie i rozwój przewoźników niskokosztowych</i>	61
5.2. Alianse lotnicze	63
5.2.1. <i>Pojęcie aliansu</i>	63
5.2.2. <i>Rodzaje aliansów lotniczych</i>	64
5.2.3. <i>Korzyści z przynależności do aliansu lotniczego</i>	64
5.2.4. <i>Fazy rozwojowe strategicznych aliansów lotniczych</i>	66
5.2.5. <i>Alianse globalne</i>	68
6. ZMIANY PRAWNE I ORGANIZACYJNE TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE	73
6.1. Uwarunkowania prawne i ekonomiczne transportu lotniczego w Polsce przed akcesją do Unii Europejskiej	73
6.2. Przystosowanie polskiego transportu lotniczego do norm i standardów Unii Europejskiej	74
6.3. Udział PLL LOT w aliansach lotniczych	76
6.4. Przewoźnicy niskokosztowi na polskim rynku	78
6.5. Zmiany struktury udziału w rynku przewoźników	81
7. ROZWÓJ POLSKICH PORTÓW LOTNICZYCH W LATACH 2003–2009	85
7.1. Port centralny – Warszawa Okęcie	85
7.1.1. <i>Rys historyczny</i>	85
7.1.2. <i>Infrastruktura portu</i>	87

7.1.3. <i>Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej</i>	87
7.1.4. <i>Wielkość przewozów pasażerskich</i>	93
7.1.5. <i>Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne</i>	95
7.2. <i>Porty regionalne</i>	96
7.2.1. <i>Port lotniczy w Bydgoszczy</i>	96
7.2.2. <i>Port lotniczy w Gdańsku</i>	100
7.2.3. <i>Port lotniczy w Katowicach</i>	106
7.2.4. <i>Port lotniczy w Krakowie</i>	112
7.2.5. <i>Port lotniczy w Łodzi</i>	119
7.2.6. <i>Port lotniczy w Poznaniu</i>	124
7.2.7. <i>Port lotniczy w Rzeszowie</i>	129
7.2.8. <i>Port lotniczy w Szczecinie</i>	133
7.2.9. <i>Port lotniczy Szczytno-Szymany</i>	138
7.2.10. <i>Port lotniczy we Wrocławiu</i>	139
7.2.11. <i>Port lotniczy w Zielonej Górze</i>	146
7.3 <i>Plany rozwoju sieci lotnisk w Polsce</i>	148
7.3.1. <i>Planowane nowe lotniska regionalne</i>	148
7.3.2. <i>Rozpoczęte inwestycje</i>	153
7.3.3. <i>Nowy centralny port lotniczy dla Polski</i>	154
8. ZMIANY ILOŚCIOWE I PRZESTRZENNE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W LATACH 2003–2009	159
8.1. <i>Zmiany wielkości lotniczych przewozów pasażerskich</i>	159
8.2. <i>Wzrost znaczenia portów regionalnych</i>	162
8.3. <i>Zmiany sieci połączeń i ich przyczyny</i>	164
8.3.1 <i>Polskie porty w sieci połączeń przewoźników tradycyjnych</i>	164
8.3.2. <i>Sieć połączeń linii niskokosztowych</i>	170
8.4. <i>Typologia polskich portów lotniczych według kryteriów powiązań przestrzennych i udziału przewoźników niskokosztowych</i>	178
9. ZMIANY RYNKU LOTNICZYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE NA TLE INNYCH NOWYCH KRAJÓW UNIJNYCH EUROPY ŚRODKOWEJ I WSCHODNIEJ	189
9.1. <i>Wielkości przewozów pasażerskich</i>	189
9.2. <i>Linie niskokosztowe</i>	193
9.3. <i>Porty centralne i regionalne</i>	195
9.4. <i>Podsumowanie</i>	201
10. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	203
BIBLIOGRAFIA	213
Źródła internetowe	222

1. Wstęp

Transport lotniczy, mimo że jest stosunkowo młodą formą transportu, której historia sięga niewiele ponad sto lat wstecz, jest współcześnie bardzo istotnym elementem światowej gospodarki. Jeszcze niedawno, do lat 80. XX w., lotniczy transport pasażerski był traktowany jako elitarny. Obecnie stał się bardzo powszechny i przyczynił się do zwiększenia mobilności mieszkańców wielu regionów świata. Coraz częściej mówi się nie tylko o globalnych firmach czy korporacjach, ale także – w nawiązaniu do łatwości przemieszczania, podejmowania pracy czy nauki w różnych częściach świata, z dala od rodzinnego kraju – o „globalnych rodzinach” w odniesieniu do rodzin, których członkowie mieszkają w różnych państwach i często się przemieszczają, najczęściej drogą lotniczą.

Do wzrostu popularności podróżowania drogą lotniczą przyczyniło się wiele czynników. Wśród nich był postęp techniczny i zastosowanie nowych rozwiązań technologicznych w transporcie lotniczym, ale również zmiany prawne i organizacyjne. Przez wiele lat transport lotniczy należał do najbardziej regulowanych dziedzin gospodarki. W transporcie międzynarodowym dominowały umowy bilateralne. Regulacje ekonomiczne i w większości państw monopolistyczna pozycja tzw. przewoźników narodowych przyczyniały się do bardzo wysokich cen podróży lotniczych i w konsekwencji – do relatywnie niewielkiego zainteresowania nimi. Nie inaczej było w Polsce, gdzie dodatkową rolę odgrywały względy polityczne. W rezultacie problematyka lotnicza pojawiała się marginalnie w badaniach geograficznych prowadzonych w Polsce.

Proces deregulacji transportu lotniczego, który rozpoczął się w Stanach Zjednoczonych w 1978 r. od ustawy *Airline Deregulation Act*, podpisanej przez prezydenta Jimmy’ego Cartera, przyniósł ogromne zmiany ilościowe i jakościowe. Zmiany, które nastąpiły w wyniku deregulacji na rynku amerykańskim, a zwłaszcza wzrost liczby przewoźników i zwiększenie konkurencyjności prowadzące do obniżenia cen biletów lotniczych i w konsekwencji do zwiększenia popytu i liczby pasażerów, stały się inspiracją i zachętą do przeprowadzenia deregulacji transportu lotniczego w innych częściach świata.

W Europie Zachodniej idea wspólnego rynku lotniczego pojawiła się wraz z ideą wspólnego rynku gospodarczego. Jednak deregulację transportu, która w odróżnieniu od Stanów Zjednoczonych miała międzynarodowy charakter (deregulacja na rynku amerykańskim obejmowała wyłącznie przeloty krajowe), przeprowadzono w trzech etapach, zwanych pakietami liberalizacyjnymi, dopiero w latach 90. XX w. Za datę zakończenia procesu liberalizacji transportu lotniczego w Unii Europejskiej, w którym wzięły udział także Norwegia, Islandia i Szwajcaria, uznaje się kwiecień

1997 r., kiedy na terenie wymienionych państw obowiązywać zaczęło również prawo do dziewiętej wolności lotniczej, czyli kabotażu.

Wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej ta swoista rewolucja w pasażerskim transporcie lotniczym objęła nowe państwa członkowskie Europy Środkowej i Wschodniej, w tym i Polskę. Jej najbardziej widocznym przejawem było pojawienie się na polskim rynku przewoźników niskokosztowych. Po roku 2004 gwałtownie wzrosła liczba podróżujących drogą lotniczą, zwiększyła się liczba połączeń międzynarodowych z Polski i to nie tylko z Warszawy, ale również z portów regionalnych. Ten dynamiczny rozwój spowodował konieczność rozbudowy infrastruktury lotniczej. Transport lotniczy w Polsce, podobnie jak w Europie Zachodniej, przestał być elitarny. Zaczęto wręcz mówić o „demokratyzacji” transportu lotniczego.

Procesy deregulacji i liberalizacji transportu lotniczego i ich konsekwencje były przedmiotem badań prowadzonych zarówno przez ekonomistów, jak i geografów. Badano zmiany w zakresie zarządzania przedsiębiorstwami lotniczymi w warunkach zwiększonej konkurencji, modele działania nowych przewoźników, zwanych potocznie „taniami liniami” oraz zmiany sieci połączeń. Przedmiotem zainteresowania stały się również procesy związane z globalizacją transportu lotniczego, w tym powstanie i rozwój aliansów lotniczych. W rezultacie powstała obszerna literatura, dotycząca jednak głównie rynku amerykańskiego i zachodnioeuropejskiego.

Zmiany, które miały miejsce w Polsce nie doczekały się jeszcze szczegółowego, całościowego opracowania w literaturze geograficznej. Częściowe przynajmniej wypełnienie tej luki jest głównym zadaniem niniejszej pracy, w której zostaną pokazane i wyjaśnione zmiany pasażerskiego rynku lotniczego w Polsce po przystąpieniu do Unii Europejskiej. Szczególna uwaga zostanie poświęcona aspektom przestrzennym tych zmian – głównie w zakresie sieci połączeń i hierarchii portów regionalnych.

Przeprowadzenie badań nie byłoby możliwe, gdyby nie życzliwe podejście wielu osób, zwłaszcza pracowników działów marketingu portów lotniczych oraz Głównej Biblioteki Komunikacji działającej przy Ministerstwie Infrastruktury. Szczególne podziękowania składam pracownikom portu lotniczego w Poznaniu, Krakowie i Rzeszowie za przyjazne podejście do moich badań i udostępnienie archiwalnych danych statystycznych i archiwalnych rozkładów lotów.

Książka powstała w oparciu o rozprawę doktorską pod tym samym tytułem, obronioną w Instytucie Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego. Serdeczne podziękowania kieruję do promotora rozprawy – prof. dr hab. Jana Łobody za poświęcony czas i cenne uwagi oraz do recenzentów – prof. Tadeusza Palmowskiego i prof. Stanisława Koziarskiego za wnikliwą ocenę pracy i cenne wskazówki redakcyjne. Mojemu mężowi dziękuję za wspólne lotnicze pasje i towarzysztwo w podróżach na polskie i zagraniczne lotniska.

2. Cele i metody pracy. Źródła danych

2.1. Cele pracy

Rozwój bądź regres pasażerskich przewozów lotniczych jest wypadkową wielu czynników – ekonomicznych, politycznych i przyrodniczych, oddziałujących w różnych skalach czasowych. Polski rynek lotniczy przeszedł okres gwałtownego rozwoju i znaczących zmian w latach 2004–2009, a więc w okresie bezpośrednio po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Oznakami tych zmian były m.in. wzrost liczby pasażerów, wzrost liczby przewoźników oferujących połączenia z Polski i rozwój sieci połączeń, zwłaszcza z portów regionalnych.

Celem niniejszej pracy jest udokumentowanie powyższych zmian oraz wyjaśnienie ich przyczyn. Ponieważ transport lotniczy funkcjonuje w pewnych realiach geograficznych, a trendy rozwojowe najwyraźniej ujawniają się w dłuższej perspektywie czasowej, niezbędne jest przedstawienie zmian na rynku polskim w omawianym okresie na tle sytuacji w lotnictwie europejskim i w nawiązaniu do ilościowo-przestrzennych cech transportu lotniczego w Polsce w latach wcześniejszych, niemniej zasadniczy zakres czasowy zjawisk analizowanych w książce dotyczy okresu 2003–2009¹. W szczególności poszukiwane są odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

- a) Jak rozwijał się pasażerski transport lotniczy w Polsce w latach 2003–2009 w ujęciu ilościowym?
- b) Jaką rolę w rozwoju pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce odegrali przewoźnicy niskokosztowi?
- c) Jak zmieniła się sieć połączeń lotniczych?
- d) Czy i jak zmieniła się hierarchia polskich portów?
- e) Jaka jest pozycja polskich portów w sieci aliansów lotniczych?
- f) Jakie są podobieństwa i różnice pomiędzy zmianami zachodzącymi w transporcie lotniczym w Polsce a zmianami, które miały miejsce na rynkach zliberalizowanych wcześniej – głównie amerykańskim i Europy Zachodniej (UE15 + Norwegia, Islandia i Szwajcaria) oraz na rynkach innych nowych członków Unii Europejskiej?

Przedmiotem szczegółowych analiz są: wielkość lotniczych przewozów pasażerskich w podanych latach, zarówno w skali kraju, jak i w poszczególnych por-

¹ Zmiany na polskim rynku przewozów lotniczych w latach 2010–2011 były już znacznie mniej dynamiczne, a rynek wszedł w fazę względnej stabilizacji. Zmiany ilościowe i przestrzenne (zmiany sieci połączeń) w stosunku do roku 2009 były stosunkowo niewielkie (Dziedzic 2011).

tach lotniczych oraz struktura tych przewozów, obejmująca udział poszczególnych przewoźników w podziale na model działania (przewoźnicy tradycyjni i niskokosztowi), wielkość ruchu krajowego i międzynarodowego oraz liczba pasażerów korzystających z poszczególnych kierunków. W zakresie zmian sieci połączeń analizowane są kierunki połączeń oraz ich częstotliwość, również w odniesieniu do całego kraju i poszczególnych portów lotniczych. W książce zawarto również podstawowe informacje o rozwoju infrastruktury lotniskowej polskich portów lotniczych².

Na rozwój transportu lotniczego wpływa wiele czynników ekonomicznych, m.in. wzrost PKB, wzrost zamożności społeczeństwa, ilość i wielkość inwestycji zagranicznych, rozwój określonych gałęzi gospodarki. Równocześnie rozwój portów lotniczych przyczynia się do rozwoju regionów. Wszystkie te powiązania o charakterze ekonomicznym są bardzo istotne, ale nie były przedmiotem badań. W pracy skoncentrowano się na uwarunkowaniach organizacyjnych, przemianach o charakterze przestrzennym i zmianach sieci połączeń.

2.2. Źródła danych i metody badań

Dane podstawowe dotyczące wielkości ruchu lotniczego w Polsce pozyskano z materiałów udostępnianych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, natomiast dla poszczególnych portów skorzystano z danych publikowanych przez porty na stronach internetowych oraz danych uzyskanych bezpośrednio od zarządów i działów marketingu poszczególnych portów lotniczych.

W analizie porównawczej Polski z innymi krajami korzystano także z danych publikowanych przez ministerstwa transportu (Republiki Czeskiej, Rumunii), urzędy lotnictwa cywilnego w poszczególnych krajach, z raportów rocznych portów lotniczych oraz linii lotniczych, raportów i prognoz organizacji lotniczych (European Low Fare Airline Association, Airport Council International) i organizacji do spraw turystyki i podróżowania (raport European Travel Commission, raporty firmy Amadeus – jednego z głównych dostawców systemów informatycznych dla branży lotniczej i turystycznej). Kolejnym źródłem danych podstawowych były roczniki statystyczne Eurostat. Trzeba jednak zaznaczyć, że na tym etapie napotkano pewne problemy. Mianowicie Eurostat podaje inne wartości całkowitego ruchu lotniczego w Polsce niż Urząd Lotnictwa Cywilnego. Różnice te wynikają z innej metody gromadzenia danych. Eurostat zarzuca Urzędowi Lotnictwa Cywilnego podwójne liczenie pasażerów podróżujących z polskich portów regionalnych przez Warszawę. Podobne rozbieżności mają miejsce w przypadku innych państw (m.in. Rumunii, Bułgarii, Czech, Estonii). Ponadto dla niektórych lat Eurostat nie posiada danych dla

² Opisy infrastruktury polskich portów lotniczych odnoszą się do stanu na koniec 2009 r. Zakończenie rozpoczętych lub planowanych inwestycji do września 2012 r. zostało odnotowane w odpowiednich przypisach.

portów regionalnych, tylko dla portu centralnego, w którym ruch pasażerski był dominujący. Tak było w przypadku danych dla Węgier i Estonii za okres 2003–2009 oraz Litwy w okresie 2003–2004.

Aby uniknąć błędów w porównywaniu różniących się danych wyjściowych, pochodzących z różnych źródeł, starano się dokonywać zestawień danych zbieranych tą samą metodą i pochodzących w miarę możliwości z jednego źródła. Dlatego przy porównywaniu portów uwzględniano dane pochodzące od zarządów portów lotniczych i urzędów lotnictwa cywilnego, natomiast przy porównywaniu wielkości ruchu lotniczego dla poszczególnych państw uwzględniano dane Eurostat.

Podczas analizy sieci połączeń, większości obliczeń dokonywano samodzielnie, na podstawie rozkładów lotów poszczególnych portów lotniczych i linii lotniczych, publikowanych w formie papierowej lub udostępnionych na stronach internetowych. Dotyczy to okresu po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W przypadku wcześniejszych lat korzystano z wielu źródeł archiwalnych. Do analizy sieci połączeń zawsze wybierano sezony letnie (kwiecień – październik), ponieważ w sezonie zimowym część połączeń bywa zawieszana. Aby nie zafałszowywać porównań, nie brano pod uwagę połączeń otwieranych pod koniec okresu obowiązywania rozkładów letnich w danym roku kalendarzowym.

Analiza rozkładów lotów umożliwiła sporządzenie map sieci połączeń dla wszystkich portów polskich w badanym okresie. Na ich podstawie można prześledzić, jak zmieniała się sieć połączeń z Polski i które kierunki rozwijały się szczególnie dynamicznie. Dodatkowo, w celu pokazania zmian przestrzennych sieci połączeń w badanym okresie, wyliczono kilka wskaźników, które dodatkowo uwzględniają częstotliwość połączeń. Jednym z nich jest zaproponowany przez autorkę wskaźnik dostępności lotniczej. Wskaźnik ten wyliczony dla poszczególnych portów, jest wyrażony liczbą całkowitą X , która oznacza, że x miast posiada przynajmniej x połączeń do danego portu w ciągu tygodnia³. Po 2004 r. najbardziej popularnymi kierunkami połączeń stały się loty na Wyspy Brytyjskie i do Niemiec. Dlatego dla wszystkich polskich portów wyliczono także wskaźniki informujące o stopniu powiązania z portami brytyjskimi i irlandzkimi oraz miastami niemieckimi.

W oparciu o wyliczone wskaźniki mówiące o powiązaniach przestrzennych portów lotniczych oraz udziale przewoźników niskokosztowych w strukturze ruchu pasażerskiego zaproponowano typologię polskich portów lotniczych.

³ Szczegółowe omówienie tego wskaźnika znajduje się w rozdziale 8.

3. Pasażerski transport lotniczy w literaturze geograficznej i ekonomicznej

Transport lotniczy jest przedmiotem zainteresowania wielu dyscyplin naukowych, między innymi nauk technicznych (konstrukcja i zasady działania statków powietrznych, infrastruktura naziemna, nawigacja, problemy związane z wytwarzaniem hałasu i spalin), prawnych (regulacje międzynarodowe i krajowe), ekonomicznych, w tym ekonomiki transportu i logistyki, a jako zjawisko przestrzenne pozostaje również w sferze zainteresowań geografów. Tematyka niniejszej pracy koncentruje się na zagadnieniach związanych z geografią komunikacji, głównie na przestrzennym wymiarze rozwoju pasażerskiego transportu lotniczego. Jednak zrozumienie przyczyn zmian sieci połączeń nie jest możliwe bez rozpatrzenia ich w szerszym kontekście, głównie w aspekcie zmian prawnych, polityki transportowej państwa w zakresie transportu lotniczego, zmian w organizacji i zarządzaniu przedsiębiorstwami lotniczymi, zarówno liniami, jak i portami lotniczymi oraz procesów zachodzących w światowym lotnictwie – globalizacji, konsolidacji i rosnącego znaczenia przedsiębiorstw niskokosztowych. Dlatego szczególną uwagę w studiach literaturowych poświęcono właśnie tym zagadnieniom.

3.1. Pasażerski transport lotniczy w literaturze światowej

Transport lotniczy, podobnie jak inne formy transportu, może być omawiany w ujęciu regionalnym, problemowym i metodologicznym (Potrykowski, Taylor 1982). Pierwsze prace dotyczące ekonomiki i geografii transportu lotniczego powstały w latach 30. XX w. (Vowles 2006b) i miały charakter regionalny, a w ujęciu historycznym przedstawiały rozwój transportu lotniczego. Również prace powstające w okresie powojennym dotyczyły głównie rozwoju tras lotniczych oraz lokalizacji lotnisk (Sealy 1957, 1967). Prace problemowe zaczęły powstawać głównie w latach 80. i 90. XX w. w Stanach Zjednoczonych i dotyczyły problemów związanych z deregulacją transportu lotniczego. Analizowano zarówno pozytywne (m.in. znaczący spadek cen, powstanie wielu nowych przedsiębiorstw lotniczych, zwiększenie podaży, otwarcie nowych tras), jak i negatywne skutki deregulacji, zwracając uwagę na takie zjawiska, jak wyniszczająca walka konkurencyjna, prowadząca do wielu bankructw, obniżenia jakości usług, a nawet bezpieczeństwa podróży w przypadku niektórych linii lotniczych, fuzje i przejęcia, konsolidacja rynku i w konsekwencji ponowny wzrost cen biletów lotniczych na niektórych trasach (Sealy 1992,

Reynolds-Feighan 1998, Goetz, Graham 2004, Ben-Yosef 2005, Debbage 2005, Goetz, Vowles 2009).

Wielu autorów omawiało zmiany w organizacji i modelu funkcjonowania nowych firm transportowych, w tym tzw. tanich linii oraz nowe rozwiązania marketingowe (Mason 2001, Doganis 2002, 2006). Przedmiotem badań stały się również zmiany sieci połączeń lotniczych (Reynolds-Feighan 2001, Swan 2002), a szczególnie nowa koncepcja rozwoju sieci dużych przewoźników oparta na głównym punkcie przesiadkowym i trasach dolotowych (*hub and spokes system*) (O'Kelly 1998, Derudder i in. 2007). Zaprezentowane zostały również późniejsze konsekwencje rozwoju tego systemu, a mianowicie nadmierna koncentracja w punktach przesiadkowych, która przyczyniła się do ponownego wzrostu cen (Vowles 2006a) i poszukiwań nowych rozwiązań organizacyjnych, w tym powrotu do sieci połączeń opartej na przelotach „z punktu do punktu” (Swan 2002, Doganis 2006) lub tworzenia kilku punktów przesiadkowych w ramach jednej sieci (Hanlon 2007). Przykładowo, po deregulacji rynku lotniczego w Stanach Zjednoczonych linie American Airlines swój system połączeń opierały na lotnisku w Dallas Fort Worth International i Chicago O'Hare, później dodatkowo o Miami i Nowy Jork JFK. Dla linii Delta głównym lotniskiem przesiadkowym była Atlanta, a dodatkowymi Cincinnati, Nowy Jork JFK i Salt Lake City (Holloway 2008). W Europie przykładem tworzenia sieci połączeń, opartej na dwóch punktach przesiadkowych mogą być lotniska w Madrycie i Barcelonie dla sieci linii Iberia, Frankfurt i Monachium dla Lufthansy, Berlinie Tegel i Palma de Mallorca dla linii Air Berlin (Burghouwt 2007, Hanlon 2007, Cento 2009).

Gwałtowny wzrost liczby przewoźników zaostrzył konkurencję pomiędzy liniami lotniczymi, ale również spowodował, że konkurować zaczęły ze sobą także lotniska położone w stosunkowo małej odległości od siebie, a obsługujące ten sam obszar metropolitalny (Bennett, Craun 1993, Vowles 2001). Dotyczyło to np. lotnisk obsługujących Chicago, Nowy Jork, Waszyngton, czy obszar metropolitalny nad Zatoką San Francisco.

Wraz z liberalizacją transportu lotniczego w innych państwach, powstały prace omawiające zmiany sieci połączeń w Europie (Graham B. 1998, Burghouwt, Hakford 2001, Frenken i in. 2004, Burghouwt i in. 2003, Dobruszkes 2006, Burghouwt 2007), Australii (Forsyth 2003), Azji (O'Connell 2008) i w innych regionach (Francis i in. 2006, Santo 2008). A. Cento (2009) przeprowadził bardzo interesującą analizę porównawczą sieci połączeń wewnątrz Europy czterech największych europejskich przewoźników tradycyjnych (Lufthansy, Air France, British Airways i Iberii) i czterech niskokosztowych (Ryanair, Easy Jet, Air Berlin i Virgin Express) wykorzystując wskaźniki Giniego i Freemana. Badania wykazały, że generalnie sieci połączeń linii tradycyjnych cechują się wyższymi wskaźnikami koncentracji przestrzennej i czasowej niż linie niskokosztowe, ale równocześnie występują duże różnice w obrębie obu wymienionych grup.

Linie niskokosztowe, oferując niskie ceny biletów, wpłynęły znacząco na wzrost popytu na podróże drogą lotniczą. Linie tradycyjne nie chcąc tracić pasażerów na rzecz linii niskokosztowych, podjęły również działania zmierzające do obniżenia kosztów działalności (Dennis 2007, Graham M. 2009). Z czasem doszło w przypadku wielu linii do zmiany tradycyjnego modelu działania i zatarcia się wyraźnych różnic pomiędzy liniami tradycyjnymi a niskokosztowymi, dlatego niektórzy autorzy mówią o powstaniu przedsiębiorstw „hybrydowych”, łączących model działania charakterystyczny dla linii tradycyjnych z rozwiązaniami typowymi dla przewoźników niskokosztowych (Groß, Schröder 2007, Holloway 2008).

Szczególną uwagę poświęcano „ikonom” linii niskokosztowych – amerykańskim liniom Southwest Airlines (Button 2004, Hanlon 2007, Knorr 2007) i irlandzkiemu przewoźnikowi Ryanair (Evans, Campbell 2003, O’Connell, Williams 2005). Analizowano model działania tych linii i jego ewolucję (Williams 2001, Graf 2005, Francis i in. 2006), sieć połączeń, wpływ na rozwój regionów (Wells 2000), a zwłaszcza rozwój turystyki (Evans i in. 2003, Debbage 2005, Widmann 2007). Najbardziej kompleksowym opracowaniem dotyczącym powiązań pomiędzy transportem lotniczym a turystyką oraz wzajemnej synergii pomiędzy tym branżami jest książka *Aviation and Tourism* pod redakcją A. Graham, A. Papatheodorou i P. Forsytha (2008).

Wyniki prowadzonych prac nad wpływem linii niskokosztowych na całą branżę lotniczą zostały podsumowane w książce *Handbook of Low Cost Airlines* pod redakcją S. Grobą i A. Schrödera (2007).

Przedmiotem badań były także czynniki wpływające na rozwój transportu pasażerskiego, w tym wpływ cen (Brons i in. 2002, Holloway 2008) oraz poziom rozwoju gospodarczego państw i regionów (Button, Taylor 2000, Graham A. 2008). Zauważono, że transport lotniczy podlega tym samym cyklom koniunkturalnym, co cała gospodarka (Doganis 2006). Rozwój transportu lotniczego przyczynia się w znacznym stopniu do procesów globalizacji, ale równocześnie sam tym procesom podlega, czego przejawem jest od kilkunastu lat rozwój globalnych aliansów strategicznych (Weber, Dinwoodie 2000, Kleymann, Seristö 2001, Oum, Zhang 2001, Cento 2009) oraz proces konsolidacji rynku przewoźników lotniczych (Pels 2001).

Nie tylko na rynku amerykańskim, ale również w Europie bardzo silnie konkurują ze sobą nie tylko przewoźnicy niskokosztowi, ale również przewoźnicy tradycyjni z niskokosztowymi (Franke 2004) oraz lotniska, których obszary ciężenia chociaż częściowo ze sobą się pokrywają lub lotniska, które obsługują tę samą aglomerację miejską (Francis i in. 2003). N. Pantazis i I. Liefner (2006) wykazali na przykładzie lotnisk niemieckich w Hanowerze i Kolonii/Bonn, że uruchomienie połączeń przez przewoźnika niskokosztowego na dane lotnisko może przyczynić się do zwiększenia jego obszaru ciężenia. W wielu państwach doszło do prywatyzacji tzw. flagowych (narodowych) przewoźników oraz częściowej lub całkowitej prywatyzacji portów lotniczych. Zmiany własności wymagały nowego podejścia w zarzą-

dzaniu tymi podmiotami, ale także zaowocowały zmianą polityki marketingowej (Wells 2000, Shaw 2007, Graham A. 2008). Rozwój linii niskokosztowych przyczynił się do podjęcia decyzji przez władze lokalne o zamianie funkcji dawnych lotnisk wojskowych czy sportowych na lotniska obsługujące także regularny ruch pasażerski (Behnen 2004, Widmann 2007, Graham A. 2008). Podejmowane działania marketingowe w warunkach wolnorynkowych i silnej konkurencji zostały opisane m.in. w kilku opracowaniach monograficznych (Shaw 2007, Graham A. 2008, Starkie 2008). Zmienił się także model działania lotnisk nastawionych na obsługę przewoźników niskokosztowych. Lotniska te zostały niejako zmuszone do poszukiwania dodatkowych źródeł dochodów, także z działalności pozalotniczej (Francis i in. 2003, Gillen, Lall 2004, Graham, Dennis 2007, Forsyth i in. 2010).

Większość przeprowadzanych badań sieci połączeń w Europie *de facto* dotyczyła państw tzw. starej Unii Europejskiej. Praktycznie opracowania anglojęzyczne, publikowane w czasopismach o zasięgu międzynarodowym nie obejmują przykładów z nowo zliberalizowanych rynków Europy Środkowej i Wschodniej. Wyjątkiem na tym tle jest praca F. Dobruszkesa (2009).

3.2. Pasażerski transport lotniczy w literaturze polskiej

W porównaniu do bardzo bogatej literatury amerykańskiej i zachodnioeuropejskiej dotyczącej pasażerskiego transportu lotniczego tematyka ta nie była zbyt często podejmowana w polskich pracach naukowych do końca lat 80. XX w. W opracowaniach geograficznych dominowało ujęcie regionalne. Rozdziały dotyczące transportu lotniczego w monografiach dotyczących komunikacji i transportu (Berezowski 1975, Lijewski 1977) były stosunkowo skromne, szczególnie natomiast została zaprezentowana historia polskiego lotnictwa w opracowaniu M. Mikulskiego i A. Glassa (1980) *Polski transport lotniczy 1918–1978*. Niektóre metodologiczne aspekty geografii transportu lotniczego zostały omówione przez M. Potrykowskiego i Z. Taylora (1982). W latach 80. powstało również kilka prac dotyczących ekonomiki transportu lotniczego (m.in. Czownicki 1982, Januszkiewicz 1985). Mała ilość prac badawczych związanych z geografią i ekonomiką pasażerskiego transportu lotniczego mogła wynikać w tamtym okresie z faktu, że transport ten nie pełnił w Polsce tak ważnej roli, jak np. transport kolejowy i w porównaniu do państw Europy Zachodniej był słabo rozwinięty. Poza tym, przez wiele lat był on powiązany z lotnictwem wojskowym i z systemem obronnym kraju, dlatego też odpowiednie informacje i dane statystyczne nie były publikowane i objęto je klauzulą tajności.

Sytuacja znacząco zmieniła się wraz ze zmianą systemu gospodarczo-politycznego. Powstały prace związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstw lotniczych w warunkach wolnego rynku i charakteryzujące specyfikę rynku usług lotni-

czych (Czownicki i in. 1993, Ruciński 1998). Przedmiotem badań stała się analiza ekonomiczno-finansowa firm, efektywność transportu, popyt i podaż, a także znaczenie dostępności cenowej w zwiększeniu popytu na usługi lotnicze (Hawlana 2000, 2005, Gądek-Hawlana 2008). Podjęto także próby prognozowania wielkości przewozów lotniczych (Stanek, Żurowska 2008, Stefanek 2008).

Przedmiotem analiz stały się także aspekty prawne transportu lotniczego, zwłaszcza w okresie przygotowań Polski do akcesji do Unii Europejskiej i konieczności zmian w polskim prawie lotniczym (Myszona 2000, Szymajda 2002b, Żylicz 2002). Transport, w tym również transport lotniczy, zaczęto traktować zarówno jako przedmiot, jak i czynnik integracji europejskiej (Bąk 1997). Próbowano również przewidzieć wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na kierunki dalszego rozwoju transportu w Polsce (Burniewicz, Szałucki 2003). Ponieważ w wyniku liberalizacji transportu lotniczego w Polsce spodziewano się zwiększenia konkurencji, przedmiotem opracowań stały się również prawne aspekty konkurencji, zarówno przewoźników lotniczych (Teichmann 1995, Szymajda 2002a), jak i portów lotniczych (Czernecki, Skoczny 2010). W warunkach silnej konkurencji i dążenia do obniżania kosztów działalności firm przewozowych, zwłaszcza przewoźników niskokosztowych, istotnym zagadnieniem była ochrona praw pasażerów lotniczych (Szymajda, Polkowska 2002, Polkowska, Szymajda 2004).

Kolejnym problemem badawczym była polityka transportowa (Grzywacz i in. 2003), w tym deregulacja i liberalizacja transportu (Maciuk 2004, Olipra 2008, 2009) oraz procesy konsolidacji i demonopolizacji usług infrastruktury transportu lotniczego (Kaliński 2005, Krzemiński, Marciszewska 2005). Postępująca globalizacja usług transportu lotniczego dotyczyła oczywiście również Polski. Powstały prace poświęcone analizie tych procesów oraz ich konsekwencji dla polskiego rynku (Marciszewska 2001, 2005, Markiewicz 2004). Wiele z tych rozważań miało charakter aplikacyjny, zwłaszcza w świetle rozszerzania lotniczych aliansów strategicznych, porażce związania się Polskich Linii Lotniczych LOT z aliansem Qualiflyer i podjęciu decyzji o wyborze Lufthansy jako partnera strategicznego i wstąpieniu do aliansu Star. P. Kobel (2005) w pracy *Pomiar efektów aliansu strategicznego jednostek gospodarczych* pokazał, że związanie się Polskich Linii Lotniczych LOT z aliansem Star daje szanse na najlepsze wyniki ekonomiczne, a tym samym było najlepszym wyborem dla polskiego przewoźnika.

Przedmiotem badań stały się również organizacja i zarządzanie przedsiębiorstwami lotniczymi. Analizowano pod tym kątem zarówno światowe przedsiębiorstwa lotnicze, jak i polskie firmy transportowe (Ruciński 2006b, Radomyski 2007). Całkowicie nowymi problemami w literaturze polskiej były działania marketingowe linii lotniczych (Ruciński 2000, Filipczyk, Fuchs 1998, Marciszewska 2008) oraz portów lotniczych, które zaczęły działać w warunkach silnej konkurencji (Ruciński 2006a, Tłoczyński 2008, 2009, Huderek-Głapska 2009). Bardzo silna walka o pozyskanie i utrzymanie klienta wpłynęła na rozwój marketingu relacji

i zwiększenie zastosowania programów lojalnościowych przez przedsiębiorstwa lotnicze. Zagadnienia te omawiane są w pracach E. Marciszewskiej (2003) oraz I. Dudek-Michalskiej i R. Przeorek-Smyki (2010), a także przez autorkę (Pijet-Migoń 2010).

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego, szczególnie widoczny w portach regionalnych, był inspiracją do podjęcia badań na temat wpływu portów lotniczych na gospodarkę regionów (Gołębska 2008, Kłos, Milewski 2008, Ćwikliński, Pawłowski 2009, Huderek-Glapska 2010, Olipra 2010). Autorzy tych prac wyróżniają wpływ bezpośredni, obejmujący liczbę miejsc pracy oraz przychody firm bezpośrednio związanych z portem lotniczym oraz wpływ pośredni, odnoszący się do zatrudnienia i przychodów generowanych w obrębie łańcucha dostawców towarów i usług, obejmujących m.in. placówki handlowe, gastronomiczne, wypożyczalnie samochodów, hotele, przedstawicielstwa banków, firmy porządkowe. Dodatkowo wyróżnia się wpływ indukowany i stymulowany (katalityczny). Efekty indukowane, wzbudzone wtórnie, powstają dzięki wydatkom ponoszonym przez zatrudnionych na rzecz działalności bezpośredniej i pośredniej portu lotniczego. Wpływ stymulowany odnosi się do zatrudnienia oraz przychodów generowanych w obrębie gospodarki regionu, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności oraz efektywności podmiotów gospodarczych znajdujących się w obszarze oddziaływania danego portu lotniczego. Istnienie portu lotniczego i konkretnych kierunków połączeń lotniczych są ważnymi czynnikami przyciągającym potencjalnych inwestorów oraz wpływają na rozwój turystyki. Jednak o ile wpływ bezpośredni jest stosunkowo łatwy do wyliczenia, to pozostałe rodzaje są znacznie trudniejsze do oszacowania, gdyż wpływa na nie bardzo dużo czynników, które powinny być uwzględnione przy wyliczeniach (Marciszewska, Kaliński 2009, Olipra 2010).

Wzrost ruchu pasażerskiego w polskich portach był nie tylko wynikiem wzrostu mobilności obywateli Polski, ale również był związany ze zwiększeniem liczby turystów zagranicznych odwiedzających polskie miasta drogą lotniczą. Szacuje się, że około 30% pasażerów linii niskokosztowych, przybywających do takich miast jak Kraków, Gdańsk czy Wrocław, to osoby przyjeżdżające w szeroko rozumianych celach turystycznych (Bartoszewicz, Skalska 2006). Badania nad wpływem rozwoju połączeń niskokosztowych na rozwój turystyki prowadzili E. Dziezic (2008), Ł. Olipra (2010) i M. Rudnicki (2010).

Grupa geografów z Polskiej Akademii Nauk wróciła do problemu lokalizacji nowych portów lotniczych, ich dostępności transportowej oraz wyznaczania obszaru ciężenia portu z uwzględnieniem różnych czynników (Komornicki, Śleszyński 2009a, 2009b, Komornicki i in. 2010). Badania te dotyczyły głównie regionalnych portów lotniczych na Mazowszu oraz wyboru lokalizacji dla nowego centralnego portu dla Polski. Możliwościami rozwoju portów regionalnych w zależności od uwarunkowań popytowych zajmował się P. Śleszyński (2004, 2007). Autor ten w swojej pracy uwzględnił wpływ dostępności przestrzennej, czynników demogra-

ficznych, popytu ekonomicznego i turystycznego. P. Trzepacz (2008a,b) analizował wpływ portów lotniczych na sieć osadniczą, a zwłaszcza rynek nieruchomości oraz na środowisko przyrodnicze a także dostępność czasową portów w skali lokalnej i regionalnej. K. Kondratowicz (2007) zajął się pozycją polskich portów regionalnych w sieci połączeń linii tradycyjnych i ich powiązaniem z globalnymi aliansami lotniczymi.

Zmiany w infrastrukturze transportu lotniczego były przedstawione również w opracowaniach monograficznych poświęconych zagospodarowaniu przestrzennemu Polski (Węclawowicz i in. 2006) oraz opracowaniach dotyczących całości infrastruktury transportowej w Polsce (Koziański 2010) i na tle całej Unii Europejskiej (Rydzkowski, Wojewódzka-Król 2009). Powstało także szereg opracowań przyczynkowych pokazujących rozwój poszczególnych portów regionalnych po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej (Kopeć 2004, Kozłowska 2006, Weiss 2006, Góralewicz-Drozdowska, Leśniak-Johann 2009, Szpara 2010). Nie powstała natomiast praca, która przedstawiałaby zmiany, które zaszły w pasażerskim transporcie lotniczym w ujęciu kompleksowym dla całego kraju, dla wszystkich portów.

4. Deregulacja i liberalizacja transportu lotniczego

4.1. Zagadnienia ogólne

4.1.1. Przyczyny wprowadzania regulacji na rynku usług transportowych

Transport w XX wieku był najbardziej regulowaną gałęzią gospodarki (Grzywacz i in. 2003). Regulacje te miały najczęściej dwie formy – regulacji ekonomicznych i regulacji nieekonomicznych. Regulacje ekonomiczne dotyczyły dostępu do rynku – możliwości rozpoczęcia działalności, zakresu tej działalności, możliwości rozwoju, łączenia się firm oraz taryf i stawek przewozowych. Regulacje nieekonomiczne związane są z bezpieczeństwem, ochroną środowiska, dopuszczalnym poziomem hałasu wywoływanym przez samoloty w pobliżu lotnisk. Regulacje pozaekonomiczne były i nadal są charakterystyczne dla wielu działów gospodarki, natomiast regulacje ekonomiczne w największym stopniu dotyczyły właśnie transportu.

Początek regulacji sięga końca XIX i początków XX wieku, kiedy to transport, najpierw kolejowy, a następnie samochodowy, zaczął się dynamicznie rozwijać. Pod koniec XIX wieku koleje amerykańskie były oskarżane o wykorzystywanie swojej dominującej pozycji na rynku transportowym, wymuszanie wysokich opłat za usługi oraz działania zmierzające do eliminacji konkurencji (Grzywacz i in. 2003). Rząd amerykański zareagował wprowadzeniem stawek maksymalnych na kolei oraz kar za niedopuszczalne praktyki wobec konkurencji. W latach 30. XX w., kiedy bardzo gwałtownie rozwijał się na rynku amerykańskim transport samochodowy i dochodziło do bardzo silnej walki konkurencyjnej pomiędzy firmami transportowymi, przedstawiciele tej branży sami zwrócili się do rządu o ustalenie z kolei stawek minimalnych za usługi transportowe.

Według A. Koźlak (2008) działania ingerencyjne państwa sprowadzały się lub sprowadzają do kształtowania określonej struktury gospodarki lub określonych sektorów, hamowania niekorzystnych tendencji w określonych dziedzinach gospodarki lub przyspieszenia ich rozwoju. Zaangażowanie państwa może przybierać trzy formy (Koźlak 2008) – udziału kapitału państwowego w przedsiębiorstwach transportowych, regulacji bezpośredniej (ustawowej i administracyjnej) oraz regulacji pośredniej (instrumenty ekonomiczne i prawne).

Przyczynami regulacji w sektorze transportu były najczęściej zbyt mała konkurencja i dominująca pozycja jednej gałęzi transportu lub bardzo duża i silna konkurencja, przy równoczesnym dużym rozproszeniu przedsiębiorstw transportowych. Po latach ugruntowała się opinia, że transport jest tą gałęzią gospodarki narodowej, gdzie interwencja państwa jest niezbędna. W rezultacie działalność firm

transportowych mocno odbiegała od zasad wolnej konkurencji, a nadmierne regulacje, ograniczenia i skomplikowane procedury biurokratyczne nie tylko przyczyniały się do wysokich kosztów działalności, ale także powodowały niezadowolenie samych przewoźników, jak i ich klientów.

Niemal od początku działalności przedsiębiorstwa lotnicze były postrzegane przez rządy państw niemal jak firmy użyteczności publicznej (Hanlon 2007). Narodowe linie lotnicze, często nazywane liniami flagowymi, były często symbolem prestiżu, miały zachęcać do wymiany handlowej i turystycznej z danym krajem. Popularne były powiedzenia, że o „suwerenności danego kraju świadczy fakt, czy posiada on swoją linię lotniczą” albo „wizyta w danym kraju zaczyna się od pobytu na pokładzie samolotu jego linii lotniczej”. Dążenie do maksymalizacji udziału narodowego transportu lotniczego w międzynarodowych przewozach lotniczych do/z danego kraju było kolejną przyczyną wprowadzania regulacji o charakterze międzynarodowym (Szymajda 2002a).

Regulacje dotyczące transportu lotniczego były wprowadzane głównie tuż po II wojnie światowej, kiedy to transport lotniczy i przelot samolotów nad terytorium obcego kraju był kojarzony z możliwością zakłócenia bezpieczeństwa i suwerenności danego kraju (Szymajda 2002b). Uważa się, że najczęściej regulacji w transporcie lotniczym międzynarodowym wprowadziła Konwencja Chicagowska z 7 grudnia 1944 (Żylicz 2002, Rydzkowski, Wojewódzka-Król 2006). Postanowienia Konwencji Chicagowskiej dotyczyły m.in.: zamknięcia przestrzeni powietrznej państw i uznania zasady suwerenności każdego państwa w swojej przestrzeni powietrznej, układu o międzynarodowym transporcie lotniczym, zwanym też układem o pięciu wolnościach oraz umów bilateralnych, opartych na wolnościach lotniczych, które stały się podstawowym instrumentem międzynarodowej regulacji przewozów na tym rynku.

Wśród określonych w Konwencji Chicagowskiej pięciu wolności (przywilejów) lotniczych pierwsza (I) i druga (II) mają charakter techniczny, a pozostałe (III, IV i V) – handlowy (Żylicz 2002). Zostały one sformułowane w następujący sposób:

- I wolność – przywilej przelotu nad terytorium innego państwa bez lądowania,
- II wolność – przywilej lądowania dla celów niehandlowych (np. lądowanie techniczne),
- III wolność – przywilej przewożenia (wyładowania) pasażerów, towarów i poczty zabranych z państwa, do którego należał statek powietrzny,
- IV wolność – przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów z przeznaczeniem do przewozu na terytorium państwa, do którego przynależy statek powietrzny,
- V wolność – przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów do państw trzecich oraz prawo przywożenia pasażerów, poczty i towarów z tych państw.

Wolności techniczne bywają również nazywane wolnościami tranzytowymi. Wolność piąta ma charakter liberalny i oznacza prawo do przemieszczania pasażerów i ładunków handlowych do i z krajów trzecich.

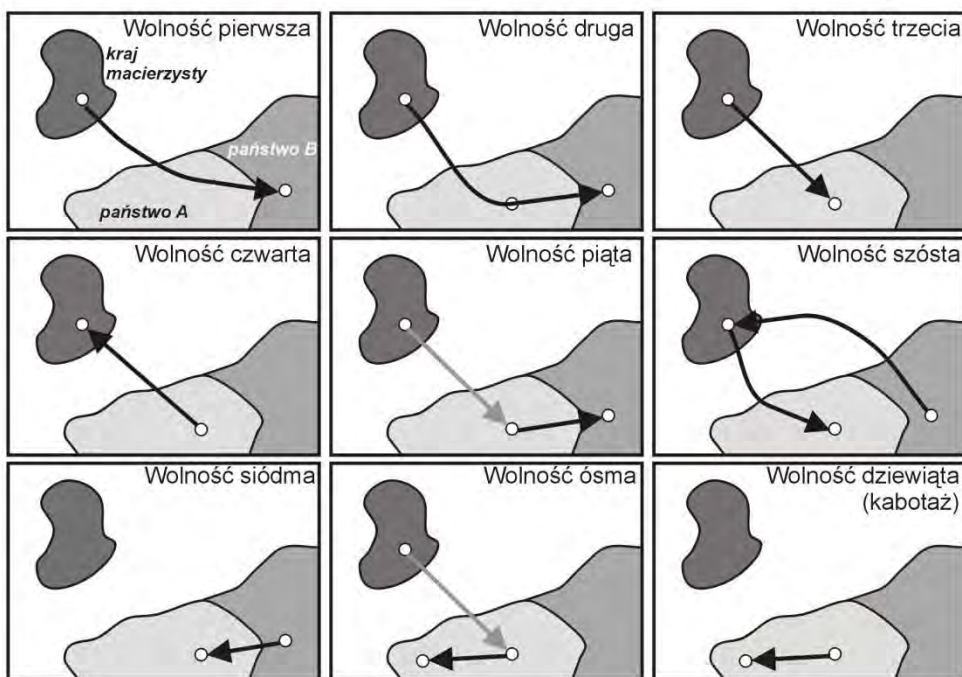
W późniejszych latach zostały ustanowione cztery kolejne wolności o charakterze handlowym:

- VI wolność – przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów przez przewoźnika lotniczego jakiegoś państwa, między terytoriami dwóch innych państw, przez terytorium państwa, do którego przynależy przewoźnik lotniczy,
- VII wolność – przywilej wykonywania przewozu lotniczego na jednej linii, rozpoczynającej się i kończącej na terytorium dwóch państw, z których żadne nie jest państwem przynależności przewoźnika lotniczego,
- VIII wolność – przywilej przewozu pasażerów, poczty i towarów między portami położonymi na terytorium tego samego obcego państwa, jednak przewóz rozpoczyna się w państwie przynależności przewoźnika. Przewóz taki nazywany jest kabotażem,
- IX wolność – jest rozszerzeniem VIII wolności i również dotyczy kabotażu. Jest przywilejem przewozu pasażerów, poczty i towarów między dwoma punktami na terytorium tego samego państwa, nie będącego państwem przynależności przewoźnika. Wolność ta bywa czasem nazywana czystym kabotażem (Szymajda 2003).

Tak zdefiniowane przywileje (ryc.1) były nazywane wolnościami lotniczymi (*freedoms of the air*), należy jednak pamiętać, że pełnej swobody lotów nie było i nadal nie ma (Grzywacz i in. 2003). Wolności lotnicze stanowią przywileje, które państwa przyznają sobie wzajemnie i które dają podstawę do wykonywania lotów i przewozów w przestrzeniach powietrznych państw na zasadzie wyjątków od ogólnej zasady – braku wolności w przestrzeni powietrznej (Szymajda 2003).

Układ o Dwóch Wolnościach (I i II) został przyjęty na Konferencji Chicagowskiej przez 118 państw i spełniał ważną rolę w ułatwianiu międzynarodowego transportu lotniczego, rolę tę jednak poważnie ograniczało nieprzyjęcie układu przez kilka państw o dużych terytoriach, istotnych w ruchu tranzytowym, takich jak Brazylia, Chiny, Kanada czy Rosja (Żylicz 2002). Układ o Pięciu Wolnościach został przyjęty przez zaledwie 12 państw z różnych części świata. Wycofały się z niego Stany Zjednoczone, które początkowo były jego głównym orędownikiem.

W związku z bardzo ograniczonym zakresem zastosowania Układu o Pięciu Wolnościach, określonych na Konferencji Chicagowskiej, transport lotniczy, a szczególnie połączenia regularne musiały stać się przedmiotem dwustronnych umów lotniczych. Dlatego system prawa rządzącego międzynarodowym transportem lotniczym często określa się nazwą Systemu Chicagowsko-Bilateralnego (Żylicz 2002, 2003). Na świecie podpisano ponad 3 tysiące umów dwustronnych, Polska podpisała ich około siedemdziesięciu (Grzywacz i in. 2003). Podpisane umowy



Ryc. 1. Wolności lotnicze. Źródło: Rodrigue i in. (2007), zmodyfikowane.

ograniczały liczbę tras, na których mogły być wykonywane przewozy wynikające z zasady trzeciej i czwartej wolności, liczbę upoważnionych przewoźników do obsługi danej trasy, zdolność przewozową (liczbę rejsów w tygodniu) oraz swobodę ustalania taryf. Taryfy międzynarodowe musiały być zgodne z ustaleniami Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Lotniczych IATA.

Regulacje w lotnictwie pasażerskim wynikały z jednej strony z dbałości o suwerenność i bezpieczeństwo państw, co zapewniały głównie regulacje pozaekonomiczne, ale przede wszystkim z dążenia do ochrony interesów narodowych linii lotniczych, które najczęściej należały do skarbu państwa. Etatyzm i protekcjonizm wpływały na utrzymywanie wysokich cen w transporcie lotniczym, co powodowało między innymi, że podróże lotnicze miały charakter dość elitarny. Regulacyjna rola państwa była najczęściej uzasadniana nadrzędnym interesem publicznym natury społeczno-ekonomicznej.

4.1.2. Deregulacja i liberalizacja rynku usług transportowych

Deregulacja oznacza wycofywanie się państwa z regulowania pewnych sfer działalności gospodarczej, a w szczególności dostępu do rynku, regulowania cen,

ilości oferowanych usług lub produktów, liczby działających na danym rynku konkurujących przedsiębiorstw, a także rezygnację z wpływania na działalność przedsiębiorstw za pomocą instrumentów finansowych, takich jak dotacje lub subwencje (Kozłak 2008). Podstawowym celem deregulacji jest zwiększenie swobody działalności gospodarczej, zintensyfikowanie konkurencji, a tym samym zwiększenie efektywności gospodarowania.

W przypadku transportu lotniczego, deregulacja dotyczyła głównie znoszenia ograniczeń związanych z zakładaniem nowych firm transportowych, dostępu przewoźników do wykonywania przewozów lotniczych na wybranych przez nich trasach, oferowanej zdolności przewozowej, sprzedaży usług przewozowych, ustalania taryf oraz innych warunków wykonywania działalności handlowej (Szymajda 2002a).

Pojęcie liberalizacji, używane często zamiennie z deregulacją, oznacza w kontekście transportu zniesienie barier dostępu do wewnętrznych rynków transportowych, co jest warunkiem wolnej konkurencji (Bentkowska-Senator, Kordel 2007). Można więc uznać, że deregulacja i liberalizacja oznaczają ten sam proces, jednak w stosunku do transportu lotniczego utarło się stosowanie pojęcia „deregulacja” do rynku amerykańskiego, gdzie miała ona charakter niemal rewolucyjny – została wprowadzona wręcz z dnia na dzień, jednym aktem prawnym. Natomiast termin „liberalizacja” częściej stosuje się do rynku europejskiego, gdzie proces ten był rozłożony na 10 lat, a pakiety liberalizacyjne były wprowadzane stopniowo. Jednocześnie Unia Europejska, bogatsza o wcześniejsze doświadczenia amerykańskie, liberalizując rynek transportowy wprowadzała pewne regulacje, głównie mające na celu ochronę konkurencji poprzez harmonizację przepisów o konkurencji, czyli wyrównywania jej warunków na całym obszarze wspólnotowym (Szymajda 2002b, Bentkowska-Senator, Kordel 2007).

Przez wiele lat zdania na temat regulacji i deregulacji w transporcie były podzielone. Zwolennicy deregulacji oczekiwali, że spowoduje ona zmiany w strukturze gałęziowej rynku i jej dostosowanie do potrzeb użytkowników, obniżenie cen transportu oraz usprawnienie administracji i ograniczenie biurokracji w transporcie (Teichmann 1995). Przeciwnicy deregulacji argumentowali, że może ona spowodować zakłócenia w alokacji i wynikające z tego niepożądane następstwa – nadmiar potencjału przewozowego na lokalnym rynku usług transportowych zwiększa ryzyko upadłości firm. Jako negatywny skutek deregulacji podawano często przykłady bankructw wielu przewoźników amerykańskich, w tym ikony amerykańskiego transportu lotniczego – linii Pan American (Szymajda 2002b). Obawiano się, że nadmierne oszczędności związane z redukcją kosztów działalności i dążeniem do obniżki cen spowodują obniżenie jakości świadczonych usług, wpłyną na bezpieczeństwo podróżowania, na pogorszenie warunków pracy personelu obsługującego transport oraz mogą mieć niekorzystny wpływ na zanieczyszczenie środowiska naturalnego.

Aby zapobiec tym niekorzystnym zjawiskom pozostawiono lub przywrócono regulacje pozaekonomiczne dotyczące m.in. dostępu do rynku w postaci licencji lub koncesji zezwalającej na świadczenie usług przewozowych, rygorystycznych norm technicznych zapewniających bezpieczeństwo przewozu czy norm ekologicznych lub socjalnych (np. dotyczących długości czasu pracy i wypoczynku pilotów).

4.2. Deregulacja transportu lotniczego na rynku amerykańskim

4.2.1. Airline Deregulation Act

Do roku 1978 r. lotnictwo pasażerskie w Stanach Zjednoczonych było częścią sektora użyteczności publicznej. Nadrzędną organizacją była Civil Aeronautic Board (CAB), powołana w 1938, która nadzorowała trasy międzystanowe przelotów każdej linii i kontrolowała ceny (Hanlon 2007). Jednak wielu ekonomistów amerykańskich popierało ideę deregulacji, szczególnie gdy w latach 70. XX w. sformułowana została teoria rynku rywalizującego (inaczej spornego lub kontestowalnego) (Debbage 2008). Zgodnie z tą teorią, aby zaistniała sytuacja rywalizacyjna, rynek nie musi spełniać warunków konkurencji doskonałej, gdyż wystarczy sama groźba (możliwość) wejścia nowych konkurentów. Zdaniem zwolenników tej teorii nawet rynek połączeń między dwoma miastami obsługiwany przez tylko jednego przewoźnika pozostaje konkurencyjny, ponieważ w przypadku zderegulowanego rynku może w każdej chwili wkroczyć inna linia, jeśli dotychczasowy przewoźnik oferuje zbyt wygórowane ceny. Zwolennicy deregulacji często zwracali uwagę na istnienie znacznie niższych cen połączeń wewnątrzstanowych w stosunku do połączeń międzystanowych, mimo że odnosiły się do podobnych odległości i argumentowali, że tylko deregulacja może przyczynić się do obniżenia taryf na rynku (Maciuk 2004, Hanlon 2007, Debbage 2008). Jako przykład podawano często tzw. doświadczenia kalifornijskie (*Californian experience*). Ceny na połączenia wewnątrzstanowe San Francisco – Los Angeles były znacznie niższe niż ceny na połączenia między portami położonymi na wschodnim wybrzeżu USA, znajdującymi się w różnych stanach (np. Chicago, Boston czy Detroit). Ceny połączeń wewnątrzstanowych nie podlegały regulacji, natomiast ceny międzystanowe były regulowane przez CAB. Zwolennicy koncepcji deregulacji twierdzili, że stanie się ona najlepszym środkiem poprawienia efektywności transportu lotniczego, rozszerzenia możliwości wyboru przewoźników i linii lotniczych oraz obniżenia cen usług w warunkach konkurencji. Zakładano również, że antymonopolowe ustawodawstwo amerykańskie stanowić będzie zabezpieczenie przed nadmierną koncentracją w lotnictwie.

Filarem procesów liberalizacyjnych na rynku amerykańskim był Airline Deregulation Act (ADA), zatwierdzony przez Kongres Stanów Zjednoczonych 24 października 1978 i podpisany 28 października 1978 przez prezydenta Jimmy'ego Car-

tera. Ustawa ta zniósła wszelkie regulacje ekonomiczne, czyli dotyczące międzystanowych pasażerskich przewozów lotniczych w zakresie lotów, tras i cen (Szymajda 2002b, Żylicz 2002, Hanlon 2007, Debbage 2008). Sprawy związane z bezpieczeństwem lotów pozostały pod kontrolą Federalnego Urzędu Lotnictwa, a ochrona antymonopolowa w gestii Departamentu Transportu i Departamentu Sprawiedliwości. Z początkiem 1982 r. anulowano federalne przepisy dotyczące wejścia na rynek, konkurencji na poszczególnych trasach i polityki cenowej. W roku 1985 na mocy tzw. klauzuli wygaśnięcia Civil Aeronautic Board przestał istnieć.

4.2.2. Konsekwencje deregulacji na rynku amerykańskim

4.2.2.1. Zwiększenie liczby przewoźników i wzrost konkurencyjności

Analitycy rynku lotniczego i przedstawiciele sektora lotniczego różnie oceniali wpływ deregulacji na intensywność konkurencji i poziom cen, jednak wszyscy są zgodni, że deregulacja spowodowała istotne zmiany w tym sektorze.

Do najważniejszych zmian spowodowanych deregulacją należało pojawienie się na rynku wielu nowych przewoźników lotniczych. Liczba przewoźników na kluczowych trasach wzrosła z 36 w 1978 do 120 w roku 1985 (Hanlon 2007). Zwiększenie dostępności cenowej oraz wzrost gospodarczy na początku lat 80. XX wieku spowodowały znaczący wzrost przewozów pasażerskich.

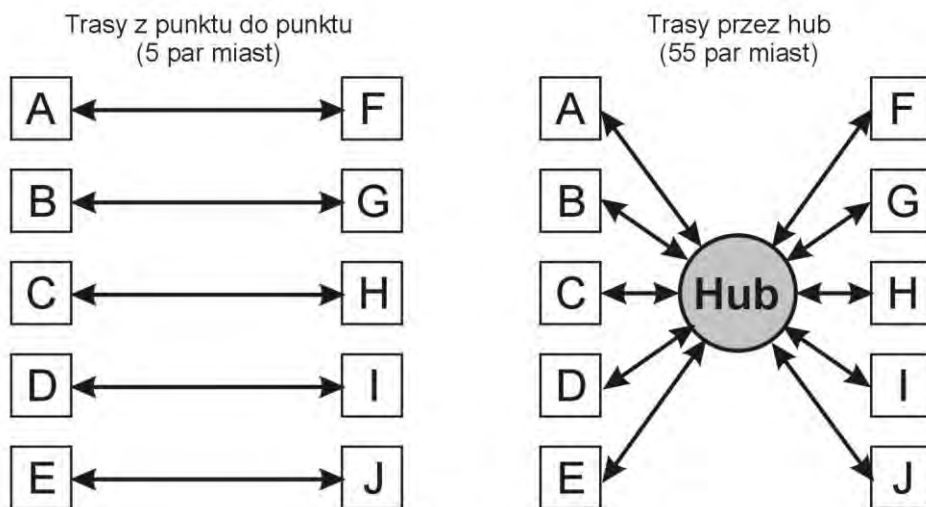
Działalność rozpoczęli przewoźnicy, których zgodnie z dzisiejszymi podziałami można określić jako niskokosztowych. Do nich należały przedsiębiorstwa People Express, New York Air, Air Florida czy Southwest Airlines. Linie te wprowadziły nowy model działania, oferując przeloty bez dodatkowych wygód i nastawione były głównie na klientów niebiznesowych. Pojawienie się nowych przewoźników i zwiększenie konkurencyjności doprowadziło w konsekwencji do obniżenia cen. Spadek cen biletów lotniczych to niewątpliwie największa z zasług deregulacji w oczach klientów linii lotniczych. W wyniku wzrostu konkurencji ceny na niektórych trasach obniżone zostały nawet o 80% (Gowrisankaran 2002, Hanlon 2007). Ceny na przeloty wewnątrz Stanów Zjednoczonych były znacznie niższe niż ceny na przeloty na podobne odległości w Kanadzie, gdzie procesy deregulacyjne wprowadzono znacznie później i gdzie konkurencja na rynku przewozów pasażerskich była znacznie mniejsza (Gowrisankaran 2002)

4.2.2.2. Zmiany sieci połączeń. Rozwój sieci typu „hub and spokes”

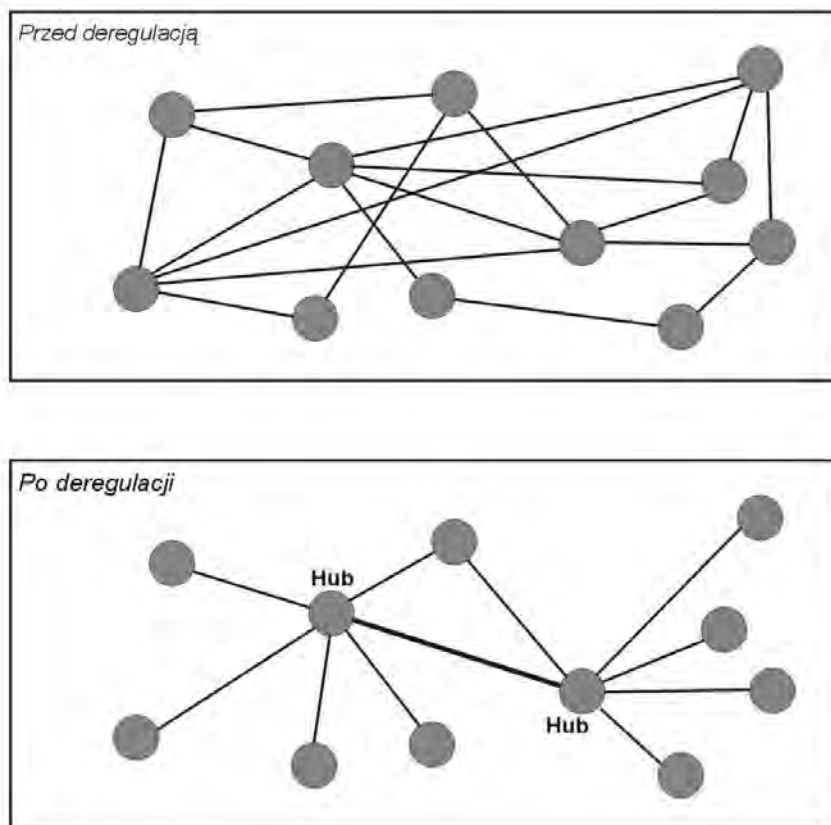
W wyniku wzrostu konkurencji na rynku wewnętrznym USA również duże, tradycyjne linie podjęły działania w celu obniżenia cen i zdobycia nowych lub utrzymania stałych pasażerów.

W sposób istotny zmieniła się struktura przestrzenna połączeń. Duże linie lotnicze przeszły z liniowego systemu połączeń na system gwiazdzisty (Rydzkowski 2006, Debbage 2008). System ten nazwano „hub and spokes”, czyli dosłownie „piasty i szprychy”. Opiera się on na wyborze portu lotniczego o największym potencjale ruchu, który staje się równocześnie najważniejszym punktem przesiadkowym dla danej linii lotniczej (tzw. hub) oraz na połączeniach do tego punktu. Linie American Airlines wybrały na swój hub Dallas, United Airlines – Chicago, a Delta Airlines – Atlantę. Centralny punkt przesiadkowy pozwala wielokrotnie zwiększyć liczbę połączeń pomiędzy portami lotniczymi (ryc. 2), co przy równoczesnej synchronizacji rozkładu lotów wydatnie zwiększa szansę na wypełnienie samolotów na głównych trasach. Poza tym ekonomia skali i zasięgu wynikająca z posiadania rozbudowanego zaplecza przesiadkowego zapewnia dominującemu przewoźnikowi wyraźną przewagę konkurencyjną i regionalny monopol (Derudder i in. 2007, Debbage 2008).

W kolejnych latach rozbudowywania sieci połączeń opartych na systemie gwiazdzistym (ryc. 3), w tzw. twierdzach przesiadkowych co najmniej 60% odprawianych pasażerów korzystało z połączeń przewoźnika głównego dla danego hubu. Cechą systemu „hub and spokes” była nie tylko koncentracja przestrzenna sieci połączeń, ale również czasowa. Oparcie systemu połączeń na głównym punkcie przesiadkowym powoduje „falową” strukturę odlotów i przylotów (Reynolds-Feighan 2001, Maciuk 2004). Jest to związane z próbą skrócenia łącznego czasu podróży pasażera przez minimalizację czasu na przesiadkę w punkcie przesiadkowym.



Ryc. 2. Schemat przedstawiający połączenia „z punktu do punktu” i połączenia wykorzystujące punkt przesiadkowy (hub). Źródło: Hanlon (2007), zmodyfikowane.



Ryc. 3. Schemat połączeń na rynku amerykańskim przed deregulacją rynku i po deregulacji.
Źródło: Rodrigue i in. (2007), zmodyfikowane.

Badania zmiany sieci połączeń na rynku amerykańskim, wykorzystujące indeks koncentracji Gini'ego (Reynolds-Feighan 1998), wykazały, że w kolejnych latach po wprowadzeniu deregulacji procesy zmierzające do koncentracji ruchu pasażerskiego w punktach przesiadkowych wyraźnie się nasiliły. Z czasem, kiedy dochodziło do zjawiska zbyt dużego zatłoczenia w hubie danej linii lotniczej, przewoźnicy często decydowali się na oparcie części połączeń o hub drugiego rzędu. Dla przykładu dla linii lotniczych Delta Airlines hubem drugorzędnym zostało Cincinnati, dla American Airlines Miami i Chicago O'Hare a dla Continental Airlines Nowy Jork Newark.

Z czasem w wielkich punktach przesiadkowych doszło do niekorzystnego zjawiska nadmiernego zatłoczenia i wzrostu ceny za korzystanie z takich lotnisk, co oczywiście wpłynęło na wzrost cen biletów. Zjawiska tego nie przewidzieli wcześniejsi zwolennicy deregulacji.

4.2.2.3. Globalne systemy dystrybucji i początki zarządzania wpływami

Duże amerykańskie linie lotnicze zaczęły tworzyć złożone strategie cenowe oparte na zarządzaniu wpływami (Yield Management), wykorzystując do tego celu informacje dostarczane przez komputerowe systemy rezerwacyjne (Hawlena 2005). W latach 80. XX w. przewoźnicy rozwinęli globalne systemy dystrybucji (tzw. GDS – Global Distribution System), pozwalające nie tylko na automatyzację sprzedaży biletów, zwiększenie dostępności sprzedaży, zarządzanie wpływami i gromadzenie informacji o klientach najczęściej podróżujących, ale także na sprzedaż usług komplementarnych, takich jak rezerwacje hotelowe, samochodowe i inne (Evans i in. 2003). Do najprężniej rozwijających się w tamtych czasach globalnych systemów dystrybucji należał system Sabre, wprowadzony przez American Airlines, Apollo, należący do United Airlines i Worldspan, utworzony przez Delta Airlines. Dzięki systemom informatycznym możliwe było coraz doskonalsze zarządzanie wpływami i obniżanie cen tylko na tych trasach, które przewoźnik uznał za kluczowe dla swojej działalności i na których była największa konkurencja, w tym konkurencja z tzw. tanimi liniami, równocześnie zachowując wyższe marże w przypadku pozostałych połączeń. Umiejętne zarządzanie wpływami, połączone z analizą zapewnienia samolotów na konkretnych rejsach i promocją cenową rejsów najmniej popularnych, przyczyniały się do zwiększenia wskaźnika wykorzystania miejsc w samolocie – tzw. load factor, a tym samym większych zysków przewoźnika.

4.2.2.4. Wprowadzenie programów lojalnościowych

Kolejnym nowym elementem strategii walki o klienta w wyniku zwiększonej konkurencji, spowodowanej przez deregulację, było wprowadzenie programów lojalnościowych (Frequent Flyer Programmes), początkowo tylko przez duże tradycyjne linie lotnicze. Pierwszy taki program został wprowadzony w 1981 r. przez linie American Airlines (Marciszewska 2003, Hanlon 2007). Programy lojalnościowe miały przyczynić się do zatrzymania najczęściej podróżujących klientów i nakłaniać ich do korzystania z połączeń danej linii lotniczej, a nie z połączeń konkurencji (Horner, Swarbrooke 2004).

Początkowo programy lojalnościowe były oparte na bardzo prostym schemacie działania: za określoną liczbę przelecianych mil pasażer otrzymywał darmowy bilet. Później ofertę rozszerzano o szereg usług i udogodnień. Obecnie do najbardziej popularnych przywilejów uczestników programów lojalnościowych należy wymienić: pierwszeństwo w odprawie biletowo-bagażowej, dostęp do specjalnych poczekalni, prawo do bezpłatnego przewozu dodatkowej ilości bagażu. W ślad za American Airlines większość amerykańskich przewoźników wprowadziła własne programy lojalnościowe.

4.2.2.5. Porozumienia handlowe, wspólne działania marketingowe i początki procesu konsolidacji rynku

W połowie lat 80. doszło do stanu nasycenia rynku. Wiele przedsiębiorstw nie podołało bardzo silnej konkurencji cenowej. Doszło do wielu bankructw, a najwięksi przewoźnicy rozpoczęli proces konsolidacji rynku, polegający na licznych fuzjach i przejęciach (Szymajda 2002b, Żylicz 2002, Debbage 2008). Największe firmy przewozowe zaczęły wykupywać swoich mniejszych i młodszych rywali. W latach 1985–1987 doszło do konsolidacji amerykańskiego rynku przewozów wewnętrznych. Przykładowo, w 1986 r. linie TWA połączyły się z Ozark, Delta przejęła Western, a Alaska Airlines przejęła linie Jet America i Horizon Air. W 1987 r. doszło do fuzji Continental Airlines z New York Air, People Express i Frontier. W tym samym roku przewoźnik US Air przejął linie PSA i Piedmont. Według K.G. Debbage (2008), konsolidacja ta okazała się jedną z najistotniejszych zmian strukturalnych w historii branży lotniczej i wynikała raczej z chęci wykorzystania ekonomii skali i zdobycia kontroli nad rynkiem niż z dążenia do rozwoju sieci połączeń. Dla przykładu, po przejęciu Ozark Airlines przez TWA czy fuzji Republic Airlines z Northwest Airlines, firmy te tylko w niewielkim stopniu rozszerzyły zasięg działania. Wyjątkiem były działania Delta Airlines. Linia ta po przejęciu Western Airlines stworzyła ogólnokrajową sieć połączeń z hubami w Atlancie, Salt Lake City i Cincinnati. W konsekwencji konsolidacji, pięciu głównych przewoźników amerykańskich (United Airlines, American Airlines, Delta, Northwest i Continental Airlines) obsługiwało aż 70% rynku przewozów wewnętrznych (Hanlon 2007).

Deregulacja przewozów lotniczych na rynku amerykańskim przyczyniła się do ilościowych i jakościowych zmian na rynku wewnętrznym Stanów Zjednoczonych. Pamiętać jednak należy, że po przyjęciu Aktu Deregulacji prawo nadal nie zezwalało nie amerykańskim przewoźnikom na przeloty wewnątrz USA (Goetz, Graham 2004), a przewozy międzynarodowe wciąż podlegały głównie bilateralnym regulacjom. Proces liberalizacji transportu międzynarodowego rozpoczęły dopiero porozumienia typu Open Market i Open Sky. Według niektórych autorów (Szymajda 2002b, Zagrajek 2004), zliberalizowane dwustronne umowy lotnicze zawierane pod koniec lat 70. i w latach 80. XX w. miały ułatwić ekspansję amerykańskich przewoźników na rynkach międzynarodowych.

Pierwsze porozumienie typu Open Market (Otwarty Rynek), zezwalające na otwarcie połączeń na określonych trasach, zostało zawarte pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Holandią w 1978 r. Kolejne porozumienia podpisane zostały z Niemcami i Belgią. Jednak przez wiele lat Stany Zjednoczone w celu ochrony interesów swoich przewoźników nie zezwalały liniom europejskim na wykonywanie lotów na Zachodnie Wybrzeże, a przewoźnikom azjatyckim na Wschodnie Wybrzeże.

W latach 90. zaczęto zawierać porozumienia typu Open Sky (Otwarte Niebo). Porozumienia te są bardziej liberalne niż porozumienia Open Market i zapew-

niąją ruch międzynarodowy bez ograniczeń odnośnie tras, liczby przewoźników lub oferowanych miejsc, liberalne zasady odnośnie wprowadzanych cen, czy wspólnych działań marketingowych i handlowych. Porozumienia tego typu zawarto pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Kanadą, Nową Zelandią, Stanami Zjednoczonymi a Singapurem i Malezją oraz pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Australią. W Europie partnerami Stanów Zjednoczonych w Open Sky zostały Austria, Belgia, Czechy, Dania, Finlandia, Niemcy i Polska (Szymajda 2002a). Według P. Zagrajka (2004) umowy typu Open Sky pozostawały klasycznymi umowami bilateralnymi, ponieważ rezerwowały prawa przewozowe wyłącznie dla przewoźników stron umowy. Ograniczały też niektóre prawa przewozowe, w tym prawo do kabotażu.

Od 30 marca 2008 r. obowiązuje porozumienie Open Sky pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Unią Europejską. Porozumienie to zezwala przewoźnikom europejskim na obsługiwanie połączeń transatlantyckich z jakiegokolwiek portu Unii Europejskiej do jakiegokolwiek portu Stanów Zjednoczonych. Żadna ze stron porozumienia nie może ograniczać częstotliwości połączeń ani też modeli samolotów używanych przez drugą stronę.

4.2.2.6. Podsumowanie

Niewątpliwie deregulacja na rynku amerykańskim przyczyniła się do wzrostu konkurencji, obniżki cen na usługi transportowe na rynkach wewnętrznych Stanów Zjednoczonych i zwiększenie ruchu pasażerskiego na wewnętrznym rynku amerykańskim. Intensyfikacja konkurencji przyczyniła się do poszukiwania nowych rozwiązań w zarządzaniu i organizacji przedsiębiorstw lotniczych. Doszło do poważnych zmian w sieci połączeń wielu przewoźników. Największe linie lotnicze zaczęły opierać swój system połączeń na systemie gwiazdzistym „hub and spokes”. W celu obniżenia kosztów zarządzania i zwiększenia jego efektywności wprowadzono komputerowe globalne systemy dystrybucji, które umożliwiały nie tylko lepszą dystrybucję produktów, ale również efektywniejsze zarządzanie cenami biletów lotniczych. Linie lotnicze zaczęły rozbudowywać marketing relacji z klientem, wprowadzając, a następnie rozbudowując system nagród dla stałych klientów, jakim były programy lojalnościowe dla często podróżujących.

Wśród zarzutów stawianych procesowi deregulacji najczęściej podkreśla się fakt, że może on w późniejszym etapie, po okresie konsolidacji rynku prowadzić do oligopolu, który z kolei wiedzie do dyktowania cen w transporcie lotniczym oraz nadmiernej koncentracji ruchu na największych lotniskach.

Deregulacja na rynku amerykańskim w pierwszym etapie dotyczyła wyłącznie rynku wewnętrznego. Regulacji nadal podlegał międzynarodowy transport lotniczy z i do Stanów Zjednoczonych oraz nadal pozostawał ograniczony dostęp do krajowego rynku przewozów lotniczych dla zagranicznych przewoźników. Żaden z zagranicznych przewoźników nie miał prawa obsługiwać tras krajowych na we-

wewnętrzny rynek amerykański. W późniejszym okresie przewoźnicy zagraniczni uzyskali prawo do otwierania połączeń do dowolnych portów amerykańskich, ale nadal obowiązują ograniczenia w obsłudze przez nich tras na wewnętrznym rynku amerykańskim.

4.3. Deregulacja i liberalizacja transportu lotniczego na rynku europejskim

4.3.1. Liberalizacja transportu lotniczego UE w ujęciu historycznym. Zmiany regulacji prawnych

W Europie amerykańska polityka deregulacyjna była początkowo śledzona z dużą rezerwą (Grzywacz i in. 2003). Dużą zmienność sieci połączeń, liczne fuzje i bankructwa linii lotniczych w wyniku rujnującej konkurencji cenowej postrzegano jako chaos. Jednak niewątpliwy fakt obniżenia cen przelotów wewnątrz Stanów Zjednoczonych spowodował, że polityka deregulacyjna również w Europie zaczynała mieć coraz więcej zwolenników, szczególnie wśród polityków i ekonomistów popierających idee zjednoczonej Europy.

Zasadnicza różnica pomiędzy deregulacją amerykańską a europejską polegała na tym, że deregulacja w Stanach Zjednoczonych miała charakter wewnętrzny, natomiast deregulacja w Unii Europejskiej, ze względu na etapowe wprowadzanie nazywana zwykle liberalizacją (Szymajda 2002b), miała charakter międzynarodowy, gdyż dotyczyła wszystkich państw członkowskich. Liberalizacja europejska przeprowadzona została na bazie doświadczeń deregulacji amerykańskiej, której skutki, choć różnie oceniane, były już widoczne. Tworzone przepisy Wspólnoty Europejskiej⁴ miały zapobiec negatywnym doświadczeniom amerykańskim, w tym głównie wyniszczającej konkurencji. Wolna konkurencja zmusza przewoźników do ciągłego poszukiwania redukcji kosztów. Nie może jednak odbywać się kosztem obniżania poziomu bezpieczeństwa, praw pasażerów linii lotniczych czy aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego. Dlatego uzupełnieniem przepisów liberalizujących rynek przewozów lotniczych miały być przepisy zapewniające ujednoczenie standardów technicznych i bezpieczeństwa w lotnictwie, w tym przepisy wprowadzające zasady badania wypadków lotniczych, a także wzajemne uznawanie licencji personelu lotniczego przez wszystkie państwa Wspólnoty (Szymajda 2002a, Żylicz 2002, Brodecki 2004).

Zgodnie z celem polityki transportowej Unii Europejskiej, którym jest stworzenie wspólnego, spójnego rynku usług transportowych, procesy liberalizacyjne

⁴ Przejęte przez Unię Europejską na mocy Traktu Lizbońskiego 1 grudnia 2009, kiedy to Unia Europejska nabrała osobowość prawną i zastąpiła Wspólnotę Europejską, przejmując wszystkie jej kompetencje.

musiały być połączone z działaniami zmierzającymi do integracji rynków transportowych (Bąk 1997, Burnewicz, Szałucki 2003). Spodziewano się, że procesy integracyjne w transporcie będą stymulować procesy integracyjne w całej gospodarce Unii Europejskiej.

Pierwsze idee związane z liberalizacją usług transportowych pojawiły się wraz z ideami tworzenia zjednoczonej Europy (Burnewicz, Szałucki 2003, Kłos, Milewski 2008). W 1956 r. państwa Europy Zachodniej podpisały wielostronny układ o prawach handlowych dla nieregularnych przewozów lotniczych w Europie. Były to pierwsze rozporządzenia liberalizujące funkcjonowanie wyodrębnionego segmentu przewozów czarterowych.

Pozostałe rodzaje działalności lotniczej prowadzone były na podstawie Konwencji Chicagowskiej z 1944 r. i uwzględniały następujące postanowienia (Ruciński 2006a):

- decyzję o zamknięciu przestrzeni powietrznej państw i uznawaniu zasad suwerenności każdego państwa o swojej przestrzeni powietrznej,
- układ o międzynarodowym transporcie lotniczym, zwanym też układem o pięciu wolnościach,
- umowy bilateralne, które stały się podstawowym instrumentem międzynarodowej regulacji przewozów lotniczych.

W 1957 r. zawarto Traktaty Rzymskie powołujące EWG, ale nie obejmowały one transportu lotniczego. Do idei wspólnej polityki lotniczej powrócono w 1979, kiedy problem ten poruszono na forum Komisji Europejskiej. Znalazł on odzwierciedlenie w Memorandum z 1984 r., w którym określano podstawowe reguły następujących procesów i zjawisk:

- liberalizacji międzynarodowych przewozów lotniczych,
- kontroli ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Wspólnoty,
- zwiększenia przepustowości portów lotniczych,
- harmonizacji wykonywania przewozów nieregularnych,
- kontroli pomocy finansowej państw dla przewoźników lotniczych.

W praktyce, do końca 1987 r., a więc do czasu pierwszego pakietu liberalizacyjnego, funkcjonowanie transportu lotniczego w Europie opierało się na postanowieniach konwencji chicagowskiej i bilateralnych umowach zawieranych między rządami państw. Były one o tyle niekorzystne, że nie uwzględniały zasad konkurencyjności, ograniczały liczbę przewoźników i oferowanych przez nich połączeń, a przy braku konkurencji linie lotnicze nie były zainteresowane obniżaniem taryf lotniczych (Rydzkowski, Wojewódzka-Król 2006).

Proces liberalizacji transportu lotniczego w Unii Europejskiej przebiegał etapowo i związany był z przyjmowanymi pakietami liberalizacyjnymi. Kształtowanie rynku usług lotniczych oznaczało znoszenie ograniczeń w zakresie III, IV i V wolności lotniczej.

4.3.2. Pakiety liberalizacyjne

4.3.2.1. Pierwszy pakiet liberalizacyjny

Za pierwszy etap procesów liberalizacyjnych uznaje się wprowadzenie 1 stycznia 1988 r. pierwszego pakietu liberalizacyjnego, opartego na Dyrektywie nr 87/602 (Żylicz 2002). Przyznawał on prawo wykonywania V wolności (prawo zabierania i przewożenia pasażerów, poczty i towarów z/do państwa trzeciego) z ograniczeniem do tras stanowiących przedłużenie połączeń z/do kraju przynależności statku powietrznego, jeśli :

- jeden z portów lotniczych na obsługiwanej trasie ma przepustowość powyżej 2 milionów pasażerów rocznie,
- dana linia lotnicza miała do dyspozycji nie więcej niż 30% oferowanych w skali rocznej zdolności przewozowych na tej trasie.

Według wielu autorów (Grzywacz i in. 2003, Polkowska 2004, Ruciński 2006a) wprowadzenie pierwszego pakietu liberalizacyjnego wpłynęło na uelastyczenie zasad stosowania taryf lotniczych, zwiększenie dostępu do połączeń lotniczych, szczególnie regionalnych i zwiększenie swobody w zakresie oferowania zdolności przewozowej.

Przyjęte postanowienia zostały uzupełnione przez projekt mający na celu podniesienie bezpieczeństwa lotów, które stało się integralną częścią ogólnej polityki lotniczej. Przedstawiono projekt powołania europejskiego systemu kontroli ruchu powietrznego, który ograniczyłby brak spójności związany z istnieniem ośmiu ośrodków kontroli lotów.

4.3.2.2. Drugi pakiet liberalizacyjny

Ponad dwa lata później – 1 listopada 1990 na podstawie rozporządzeń Rady Europy (2342/90, 2343/90 i 2344/90) zaczął obowiązywać drugi pakiet liberalizacyjny (Żylicz 2002). Jego głównym zadaniem było dalsze znoszenie ograniczeń w ramach V wolności. Zadaniem wprowadzenia drugiego pakietu było m.in.:

- dalsze otwieranie wspólnotowego rynku przewozów lotniczych,
- zmniejszenia restrykcji zasad stosowanych taryf lotniczych,
- ułatwienia dostępu do połączeń lotniczych w ramach III i IV wolności,
- zwiększenia swobody oferowania rocznych zdolności przewozowych na danej trasie z 30 do 50%,
- rozszerzania wspólnotowych zasad konkurencji i zwiększenie spójności podejmowanych działań na rynku usług lotniczych.

4.3.2.3. Trzeci pakiet liberalizacyjny

1 stycznia 1993 r., na mocy rozporządzenia nr 2408/92, wszedł w życie trzeci pakiet liberalizacyjny, znoszący ograniczenia w przewozach międzynarodowych i krajowych w państwach Wspólnoty. Po okresie przejściowym, od 1 kwietnia 1997 r., pakiet ten znosił także ograniczenia w zakresie kabotażowych przewozów dla wszystkich przewoźników unijnych wewnątrz terytorium państw Unii Europejskiej. Na podstawie tego rozporządzenia, ustanowiono także warunki licencjonowania i certyfikowania przewoźników, producentów sprzętu lotniczego i baz obsługi technicznej oraz licencjonowania usług pozaprzewozowych.

Trzeci pakiet liberalizacyjny formalnie kończył proces wewnętrznej liberalizacji w transporcie lotniczym. Za datę pełnego otwarcia rynku przewozów lotniczych w Unii Europejskiej uznaje się zatem datę 1 kwietnia 1997 (Grzelakowski 2004), kiedy to zniesiono ograniczenia w zakresie przewozów kabotażowych, a więc po ponad czteroletnim okresie przejściowym, jaki pozostawiono wspólnotowym przewoźnikom lotniczym na dostosowanie się do wprowadzonych jednolitych, podwyższonych reguł konkurencji w tym sektorze gospodarki.

Wprowadzone trzy pakiety liberalizacyjne dały podstawy wspólnej polityki zjednoczonej Europy obejmującej transport lotniczy pod nazwą „polityki otwartego nieba”, czyli wolności bezpiecznych lotów, wolności przewożenia pasażerów i ładunków oraz wolności operacji handlowych w granicach tego, co nie jest zakazane (Rucińska, Tłoczyński 2006). Upraszczając można powiedzieć, że każdy przewoźnik posiadający licencję otrzymaną w państwie Wspólnoty miał odtąd prawo do wykonywania operacji handlowych na dowolnej trasie pomiędzy portami Unii Europejskiej z dowolną częstotliwością, także na trasach wewnętrznych (krajowych) innego kraju UE.

W późniejszym okresie trzeci pakiet został uzupełniony dodatkowymi aktami prawnymi (Polkowska 2004). Były to m.in. rozporządzenie Rady UE 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji lotniczych w portach WE, dyrektywa Rady 96/67 w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach WE, rozporządzenie Rady 3089/93 w sprawach skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych, rozporządzenie 2027/97 oraz 889/2002 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Szymajda, Polkowska 2002). W celu poprawy ochrony praw pasażera linii lotniczych 11 lutego 2004 wprowadzono w życie rozporządzenie 261/2004, ustanawiające wspólne zasady odszkodowań i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu.

Największe znaczenie dla zmian w układzie przestrzennym sieci połączeń lotniczych miało jednak pierwotne rozporządzenie Rady 2408/92, na mocy którego unijni przewoźnicy lotniczy uzyskali prawo do swobodnego dostępu do tras wewnątrz Wspólnoty.

Wprowadzone rozporządzenia miały na celu zapewnienie prawidłowego rozwoju rynku poddanemu procesowi liberalizacji i działania silnej konkurencji (Szymajda 2002a). Wolność konkurowania została poddana różnorodnym ograniczeniom ustanowionym w interesie publicznym. Dotyczyły one głównie wymagań technicznych związanych z bezpieczeństwem lotów, odpowiedzialności cywilnej przewoźników, określenia obowiązków przewoźników w przypadku nie wywiązania się z umowy przewozu oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska.

Kolejnym ważnym dokumentem dla procesów integracyjnych w transporcie była Strategia Lizbońska z 2000 r., której jednym z celów było wprowadzenie reform ekonomicznych na rzecz w pełni funkcjonującego rynku wewnętrznego (Bieleński 2005). Uznała ona utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Lotniczej (Single European Sky) za jedno z narzędzi zmierzające do realizacji zadań dotyczących transportu lotniczego.

W 2001 r. Komisja Europejska przyjęła propozycje legislacyjne dotyczące zarządzania ruchem lotniczym w obrębie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Lotniczej. Miało się ono opierać na następujących zasadach:

- wspólne zarządzanie przestrzenią,
- ustanowienie wspólnotowego regulatora przepisów prawnych,
- stopniowa integracja zarządzania sferą cywilną i wojskową,
- instytucjonalne współdziałanie Unii Europejskiej i organizacji EUROCONTROL,
- wprowadzanie nowoczesnych technologii w transporcie lotniczym,
- lepsza koordynacja polityki w zakresie zasobów ludzkich w sektorze kontroli ruchu lotniczego.

4.3.3. Procesy integracyjne w sektorze transportu lotniczego Unii Europejskiej

Wprowadzenie pakietów liberalizacyjnych nie dawało gwarancji pełnego rozwoju tego sektora transportu bez rozpoczęcia procesów integracyjnych. Wieloletni proces regulacji usług transportowych w państwach europejskich i często odmiennie prawo wewnętrzne w poszczególnych państwach spowodowały, że przepisy dotyczące standardów technicznych czy organizacyjnych były w obrębie państw Unii Europejskiej bardzo zróżnicowane.

W celu stworzenia wspólnego europejskiego rynku transportu lotniczego, ujednotaczono wiele procedur administracyjnych i standardów technicznych, takich jak: wspólne standardy sprawności samolotów, uznawanie licencji osób pracujących w lotnictwie cywilnym, czy możliwość zatrudniania pilotów z dowolnego kraju członkowskiego Unii Europejskiej. Wyznaczone też zostały procedury dotyczące konkurencji przewoźników i różnych typów umów oraz wspólnych praktyk. Przyjęto też dyrektywę o dostępie do rynku usług lotniskowych (Polkowska 2004).

Wspólnej polityce poddano następujące obszary działalności lotniczej:

- zasady licencjonowania przewoźników lotniczych,
- regulacje dotyczące ochrony konkurencji (zasady uczciwej konkurencji w lotnictwie),
- dostęp do rynków lotniczych i lotnisk,
- taryfy lotnicze,
- działania związane z ochroną środowiska (ograniczenie hałasu, emisji spalin),
- źródła finansowania portów lotniczych.

Podjęte procesy integracyjne w transporcie lotniczym, mające na celu stworzenie spójnego rynku lotniczego według J. Burnewicza i K. Szałuckiego (2003) dotyczą:

- zmiany traktowania przestrzeni powietrznej, nie jako dobra państwowego ale jako dobra wspólnego o wolnym dostępie, co powinno mieć odzwierciedlenie w szerszej współpracy między organami UE a EUROCONTROL, współpracy lotniczych władz cywilnych z wojskowymi, wprowadzaniu nowych technologii zwiększających bezpieczeństwo tego środka transportu,
- realizacji idei „Single European Sky” (Jednolitei Europejskiej Przestrzeni Powietrznej),
- dalszych działań legislacyjnych dotyczących swobody świadczenia usług lotniczych,
- wykorzystania w lotnictwie funkcji programu nawigacji satelitarnej Galileo,
- przystąpienia wszystkich państw europejskich do European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL),
- zwiększenie roli Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA – European Aviation Safety Agency),
- zapewnienia funkcjonowania transportu lotniczego w systemach multimodalnych, powiązanych z transportem kolejowym, drogowym i miejskim,
- zwiększania skuteczności ochrony środowiska naturalnego przed oddziaływaniem lotnictwa,
- dalszego eliminowania lotniczych umów bilateralnych państw członkowskich UE z państwami trzecimi.

4.3.4. Konsekwencje liberalizacji transportu w Unii Europejskiej

Skutki liberalizacji transportu lotniczego w Europie nie były widoczne od razu. Na proces liberalizacji nakładały się inne zjawiska gospodarcze, które miały znaczący wpływ na kondycję przedsiębiorstw transportowych, takie jak wzrost cen paliw, kryzysy gospodarcze, sytuacja polityczna czy zamachy terrorystyczne. Dlatego bardzo trudno jest jednoznacznie ocenić wpływ tylko jednego czynnika. Niewątpliwie proces liberalizacji transportu lotniczego w UE zwiększył konkurencję

w lotnictwie pasażerskim, spowodował powstanie i rozwój nowych przewoźników (głównie niskokosztowych) i wpłynął na obniżenie taryf lotniczych, a tym samym na zwiększenie popytu na przewozy lotnicze (Graham 1998, Szymajda 2002a, *Liberalisation ...* 2004, *The social ...* 2004, Rucińska, Tłoczyński 2006).

Nastąpił gwałtowny rozwój połączeń średniodystansowych, w szczególności do atrakcyjnych miejscowości turystycznych Hiszpanii, Francji i Włoch (Thompson 2002, Rucińska, Tłoczyński 2006), a w kolejnych latach do nowych rynków pracy, otwartych dla obywateli nowych państw unijnych. Liczba tras łączących państwa członkowskie wzrosła o około 30%, porównując stan na rok 1993 i 2000 (Szymajda 2002c). Wskutek zwiększenia dostępności do rynku i rozwoju procesów konkurencyjności popularne połączenia były obsługiwane przez wielu przewoźników, a nie jak w okresie obowiązywania umów bilateralnych, co najwyżej przez dwóch. Dla przykładu trasa Mediolan – Rzym była w roku 2001 obsługiwana aż przez 7 przewoźników (Alitalia, Air One, British Airways, Gandalf, Air Europe, Azzura, Air Lauda) a trasa Amsterdam – Londyn m.in. przez linie British Airways, KLM, KLM UK, British Midland i Easy Jet. W 2003 r. połączenia pomiędzy Wielką Brytanią a Hiszpanią obsługiwało aż 26 przewoźników (Rucińska, Tłoczyński 2006).

Nastąpił dynamiczny rozwój regionalnych portów lotniczych i portów drugorzędnych lub wspomagających wokół dużych aglomeracji miejskich. W Europie, w przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych, nie doszło do tak wyraźnej zmiany przestrzennej sieci połączeń i powstania systemu gwiazdzystego „hub and spokes”, ponieważ istniał on już wcześniej, przed procesami liberalizacyjnymi. Nie wynikał on tak jak w USA z przesłanek ekonomicznych, ale był niejako wymuszony przez system międzynarodowych umów bilateralnych. Europejscy przewoźnicy narodowi od lat opierali siatkę połączeń na swoim głównym lotnisku, który równocześnie stanowił punkt przesiadkowy w dalszych podróżach (Frenken i in. 2004). Po deregulacji rynku lotniczego przewoźnicy europejscy, chcąc pełniej wykorzystać rolę swoich głównych lotnisk jako punktów przesiadkowych (hubów), a tym samym zapewnić maksymalne wykorzystanie samolotów, zaczęli ustalać tak połączenia, aby zgodnie z główną zasadą systemu „hub and spokes” w hubach dochodziło nie tylko do koncentracji przestrzennej połączeń, ale również czasowej. Dla większości hubów europejskich charakterystyczna stała się „falowa” struktura połączeń, cechująca się podwyższoną koncentracją przylotów i odlotów w pewnych porach dnia (Hanlon 2007, Rodrigue i in. 2007). System gwiazdzysty pozostał nadal charakterystyczny dla sieci połączeń tradycyjnych przewoźników, natomiast przewoźnicy niskokosztowi, zgodnie ze swoim modelem działania, rozbudowali system połączeń bezpośrednich.

Deregulacja rynku przyczyniła się do zmiany hierarchii lotnisk europejskich (Graham 1998, Burghouwt, Hakfoort 2001, Thompson 2002, Burghouwt i in. 2003, Frenken i in. 2004, Trzepacz 2007). Lotniska regionalne zyskały sieć połączeń międzynarodowych, ale także powstało szereg nowych portów lotniczych, głównie wy-

korzystających dawną infrastrukturę lotnisk wojskowych (np. Hahn, Weeze, Stansted, Skavsta) (Behnen 2004). Obniżka cen wpłynęła na zmianę motywacji podjęcia podróży lotniczych. Większego znaczenia nabrał segment podróży turystycznych i dla przyjemności. Podróże lotnicze straciły swój elitarny charakter i stały się powszechnie dostępne, co bardzo wpłynęło na intensyfikację ruchu turystycznego.

Po okresie znacznego wzrostu liczby europejskich przewoźników lotniczych, głównie o niskokosztowym modelu działania i przewoźników regionalnych, można mówić o pewnej koncentracji i konsolidacji rynku przewozów pasażerskich w Europie. Różni się ona jednak zasadniczo od koncentracji na rynku amerykańskim i sprowadza się głównie do zawierania aliansów (Burghouwt, Hakfoort 2001, Szymajda 2002a). Przewidywany kolejny kryzys w branży lotniczej, związany głównie z bardzo gwałtownym wzrostem cen paliwa lotniczego przy dużej konkurencji na rynku może spowodować pogorszenie sytuacji finansowej wielu europejskich przewoźników i dalszą konsolidację rynku ⁵.

Proces liberalizacji rynku przewozów lotniczych w Europie znacząco różnił się od deregulacji na rynku amerykańskim. Po pierwsze, był procesem rozłożonym na kilkanaście lat. Liberalizacja była przeprowadzana stopniowo. Po drugie, deregulacja w USA dotyczyła rynku przewozów wewnętrznych i tylko częściowo działalności zagranicznych przewoźników w tym kraju. Liberalizacja w Europie dotyczyła rynku międzynarodowego i można powiedzieć, że poszła nawet dalej niż deregulacja amerykańska, gdyż zezwalała na kabotaż (połączenia lotnicze obcego przewoźnika na rynkach krajowych), podczas gdy kabotaż w Stanach Zjednoczonych pozostał zakazany.

Liberalizacja europejska miała umożliwić utworzenie wspólnego rynku lotniczego, obejmującego wiele państw o bardzo zróżnicowanych regulacjach prawnych dotyczących transportu lotniczego. Dlatego też osiągnięcie nadrzędnego celu, jakim jest stworzenie wspólnego rynku lotniczego wymagało wielu zmian o charakterze integracyjnym. W 2000 r. 15 krajów członkowskich Unii Europejskiej, Norwegia i Islandia były częścią wspólnego, europejskiego rynku lotniczego. W 2002 r. dołączyła do niego Szwajcaria, a w 2004 r. nowe państwa członkowskie Europy Środkowej i Wschodniej, uzupełnione o Rumunię i Bułgarię w 2007 r.

⁵ W rozdziale 4.3.4. wskazano tylko niektóre przykłady zmian, do których doszło na zliberalizowanym rynku europejskim. Zmiany rynku usług pasażerskiego transportu lotniczego zachodzące w ostatnich latach zostaną szczegółowo omówione w kolejnych rozdziałach dotyczących linii niskokosztowych, aliansów lotniczych oraz na przykładzie zmian zachodzących na zliberalizowanych rynkach nowych państw Unii Europejskiej ze szczególnym uwzględnieniem Polski-

5. Problem konkurencyjności na zderegulowanych rynkach lotniczych

5.1. Linie niskokosztowe – geneza i rozwój

5.1.1. Powstanie koncepcji „taniego latania”

Powstanie i rozwój przewoźników niskokosztowych kojarzone jest najczęściej z procesami deregulacji i liberalizacji rynku przewozów lotniczych. Jednak idea taniego latania pojawiła się już wcześniej i za jej pioniera uznaje się często znanego pilota Freddiego Lakera, założyciela Laker Airways, przedsiębiorstwa początkowo specjalizującego się w połączeniach czarterowych z Wielkiej Brytanii na południe Europy (Ruciński 2000, Petrykowski 2005, Bjelicic 2007). W roku 1977, mimo obowiązywania umów bilateralnych pomiędzy Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi, Freddie Laker uzyskał zgodę na otwarcie połączenia na trasie Londyn Gatwick – Nowy Jork lotnisko JFK pod nazwą Sky Train (Podniebny Pociąg). Nazwa miała za zadanie informować o charakterze tego połączenia – podróż samolotem miała być tak prosta i powszechnie dostępna jak podróż pociągiem. Freddie Laker jako pierwszy na trasach międzykontynentalnych wprowadził oszczędności w serwisie pokładowym, posiłki i napoje na pokładzie były dodatkowo płatne. Nie było wcześniejszych rezerwacji miejsc na samolot, pasażerowie przybywali bezpośrednio na lotnisko, a jeśli wszystkie miejsca były już wykupione, czekali na następny rejs. Połączenie Sky Train cieszyło się dużą popularnością, jednak rozpoczęcie wojny cenowej przez głównych konkurentów na tej trasie – linii British Airways i Pan Am przyczyniło się do bankructwa Laker Airways.

Innymi liniami, które często wymienia się jako prekursorów tanich przewoźników, były amerykańskie regionalne linie dyskontowe Pacific Southwest i Air California (Knorr 2007). To właśnie z modelu działalności tych linii czerpał wzorce Southwest Airlines, aktualnie największy przewoźnik niskokosztowy na świecie. Linie Pacific Southwest Airlines (PSA) zostały założone w San Diego w 1949 r., a Air California (zwane później Air Cal) w Orange County, także w Kalifornii i do 1978 r., czyli do czasu wprowadzenia deregulacji działały jako linie regularne obsługujące kalifornijskie porty. Obie linie oferowały połączenia z mniej popularnych lotnisk i otwierały połączenia pomiędzy miastami, pomiędzy którymi wcześniej nie było regularnych połączeń. Obie słynęły z bardzo niskich cen, znacznie niższych niż oferowały duże linie amerykańskie (Hanlon 2007). Pacific South Airlines znane były z umiejętności budowania pozytywnych relacji z klientami. Po ogłoszeniu Airline Deregulation Act zarówno linie Pacific Southwest Airlines jak i Air California

zaczęły otwierać nowe połączenia do sąsiednich stanów i dynamicznie rozwijać sieć połączeń. Jednak w latach osiemdziesiątych, w okresie bardzo silnej konkurencji i konsolidacji rynku nie przetrwały jako samodzielne przedsiębiorstwa. W 1987 r. Pacific Southwest Airlines zostały przejęte przez US Air, a Air Cal (Air California) przez American Airlines (Debbage 2008).

Pod koniec lat 80. zostały wypracowane podstawowe zasady działania przewoźników niskokosztowych (Low Cost Carriers lub w skrócie LCC). Koncepcja działania tych przewoźników, zwanych także tanimi liniami, liniami budżetowymi (budget airlines) lub liniami „bez wygód”, czy „bez fanaberii” („no-frills” airlines) polegała głównie na założeniu, że potencjalnego zysku należy szukać nie poprzez podnoszenie cen usług, ale poprzez redukcję kosztów działalności. Niższe koszty pozwalają na obniżanie taryf lotniczych i zwiększenie popytu na te usługi, a w konsekwencji prowadzą do zwiększenia obrotów i większych zysków. Kluczem do modelu niskokosztowego była prostota, która dotyczyła zarówno produktu, metod działania, jak i modelu organizacyjnego linii lotniczej (Hanlon 2007).

5.1.2. Model działalności przewoźników niskokosztowych

5.1.2.1. Strategia niskich kosztów działalności

Podstawowym założeniem pierwszych linii niskokosztowych oraz wszystkich późniejszych naśladowców było dążenie do obniżenia kosztów działalności w stosunku do istniejących przedsiębiorstw lotniczych. Od początku funkcjonowania transportu lotniczego, podróże pasażerskie były postrzegane jako ekskluzywne i drogie. Linie niskokosztowe próbowały to zmienić i „uczynić latanie bardziej dostępnym” („to make flying more affordable”) (Doganis 2002, Kaliński 2002, Jaremen 2008). Redukcja kosztów działalności miała spowodować obniżenie cen biletów lotniczych i w konsekwencji zwiększyć popyt na transport lotniczy.

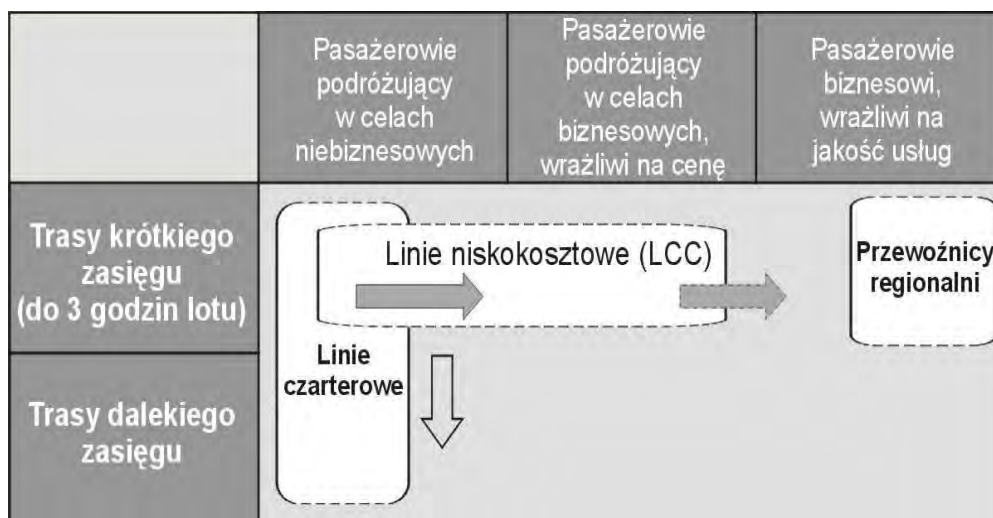
Strategia niskich kosztów obejmowała prawie wszystkie obszary funkcjonowania przedsiębiorstwa lotniczego, z wyjątkiem bezpieczeństwa. Żadne z podjętych działań mających na celu obniżenie cen biletów lotniczych nie mogło przyczynić się do obniżenia standardów związanych z bezpieczeństwem lotów. Opinia na temat poziomu bezpieczeństwa bardzo wpływa na wizerunek firm lotniczych (Rucińska i in. 2005, Groß, Schröder 2007). Historia lotnictwa pasażerskiego pokazuje, że katastrofa lotnicza samolotu danych linii lotniczych bardzo negatywnie wpływa na ich wizerunek oraz zaufanie klientów i w konsekwencji powoduje spadek popytu na usługi, który może doprowadzić nawet do bankructwa przedsiębiorstwa. Taka sytuacja miała miejsce po katastrofie samolotów przedsiębiorstw Air Florida i Valu Jet (Doganis 2002).

5.1.2.2. Źródła oszczędności

Produkt. Linie niskokosztowe zwane są liniami „bez wygód”, ponieważ wprowadziły oszczędności w serwisie pokładowym. Najczęściej linie niskokosztowe oferują tylko jedną klasę serwisową, rezygnując z klasy pierwszej i klasy biznes. Zrezygnowano z bezpłatnych posiłków i napojów serwowanych w czasie lotu (w tym alkoholi), a także z bezpłatnych czasopism i gazet. Samoloty linii niskokosztowych mają zmienioną konfigurację układu foteli. Zmniejszenie odległości pomiędzy rzędami umożliwiło zwiększenie liczby miejsc pasażerskich na pokładzie. Linie niskokosztowe nie oferują komfortowych poczekalni dla osób często podróżujących (frequent traveller lounges) oraz skomplikowanych, a zarazem drogich programów lojalnościowych. Tylko niektóre z nich proponują bardzo proste sposoby nagradzania osób często podróżujących darmowym lub ulgowym biletem po skorzystaniu z określonej liczby przelotów (Klophaus 2005).

Za coraz więcej usług, które przez przewoźników niskoosztowych nie są uznane za podstawowe, pasażer musi dodatkowo zapłacić. Do usług tych zaliczana jest np. rezerwacja konkretnego miejsca w samolocie, przewóz bagażu w luku samolotu czy nawet odprawa na lotnisku zamiast odprawy internetowej.

Przewoźnicy niskokosztowi adresują swoje produkty głównie do pasażerów podróżujących w celach niebiznesowych (Mason 2001), na krótkich trasach (ryc. 4), którzy przy bardzo niskiej cenie transportu są w stanie zaakceptować niższą jakość usług.



Ryc. 4. Modele biznesowe linii lotniczych. Źródło: opracowanie własne na podstawie prezentacji W.Kurth (2007), *Aviation in Transition – Future of LCC and Charter*, dostępnej na stronie www.hamburg-aviation-conference.de (data dostępu 08.03.2010).

Linie niskokosztowe od początku swojej działalności korzystają głównie z mniej popularnych, a tym samym tańszych lotnisk, często lotnisk drugorzędnych lub zapasowych dla dużych aglomeracji miejskich (Francis i in. 2003). Tak było w przypadku Southwest Airlines i wyboru lotniska Love Fields w Dallas, Hobby w Houston, lotniska Midway w Chicago, Fort Lauderdale i West Palm Beach na Florydzie. Podobną strategię przyjął europejski naśladowca linii Southwest i aktualnie największy europejski przewoźnik niskokosztowy Ryanair. Linia ta często wybierała na swoje bazy dawne lotniska wojskowe lub lotniska regionalne. Przykładem mogą być Stansted pod Londynem, Hahn w Niemczech, Charleroi pod Brukselą, Torp (Oslo)⁶ czy Skavsta (Sztokholm). Linie lotnicze w przeciwieństwie do tradycyjnych linii lotniczych zrezygnowały z sieci połączeń opartej na centralnym punkcie przesiadkowym (hub and spokes system), wracając niejako do rozwiązań sprzed deregulacji rynku, czyli połączeń z punktu do punktu (point to point system) (Swan 2002). Rezygnacja z korzystania z najbardziej zatłoczonych, a tym samym najdroższych lotnisk z równoczesną rezygnacją z organizacji połączeń transferowych (pasażer mógł kupić bilet tylko na dany odcinek, dalsza podróż nawet tą samą linią wiązała się z ponowną odprawą i ponownym nadaniem bagażu, a przewoźnik nie ponosił odpowiedzialności za utratę dalszego połączenia w przypadku opóźnienia pierwszego rejsu) pozwoliła na skrócenie czasu postoju na lotniskach.

Linie niskokosztowe, zwłaszcza europejskie, obsługują głównie krótkie trasy do 2–3 godzin lotu. Fakt ten, połączony ze skróceniem czasu operacji naziemnych do 25 minut, pozwala na lepsze wykorzystanie maszyn. Szacuje się, że samoloty linii niskokosztowych są średnio w powietrzu od 14 do 16 godzin na dobę, natomiast linii tradycyjnych tylko 12 godzin (Doganis 2006). Skrócenie czasu operacji naziemnych zmniejsza koszty opłat postojowych na lotniskach.

Flota. Duże oszczędności udało się uzyskać przewoźnikom niskokosztowym poprzez ujednoczenie posiadanych typów samolotów. Linie Southwest Airlines i Ryanair posiadają wyłącznie Boeingi 737, a linie Wizzair wyłącznie Airbusey A320. Posiadanie jednego typu maszyn pozwoliło na skrócenie czasu szkoleń mechaników i personelu pokładowego. Równocześnie składanie większych zamówień u głównych producentów samolotów, Boeinga czy Airbusa, dawało lepszą pozycję negocjacyjną. Dodatkowo Ryanair, licząc na dalszy szybki rozwój firmy, zamawiał samoloty w okresach największych kłopotów branży lotniczej. Po wydarzeniach 11 września 2001, kiedy większość firm redukowałą liczbę połączeń i unieruchomiła wiele samolotów, Ryanair negocjował z zakładami Boeinga ceny na zakup 100 samolotów do końca 2005 r. Podobną politykę stosował w czasie recesji gospodarczej w 2009 r., negocjując zarówno z Boeingiem jak i Airbusem ceny na zakup 200 nowych samolotów (Gazeta Wyborcza z dnia 08.12.2009).

⁶ W 2010 Ryanair przeniósł większość swoich lotów na lotnisko Rygge, również obsługujące aglomerację Oslo.

Linie niskokosztowe podjęły również działania zmierzające do obniżki kupowanego paliwa stosując tzw. fuel hedging, czyli kupowanie paliwa z dużym wyprzedzeniem po wynegocjowanej jednakowej cenie na cały okres zamówienia bez względu na aktualną cenę rynkową. W celu zmniejszenia zużycia paliwa samoloty Southwest Airlines oraz Ryanair posiadają „blended winglets” (winglety – specjalne zakończenia skrzydeł samolotów) oraz silniki typu „pressure-washing”.

Dystrybucja. Przewoźnicy niskokosztowi byli pionierami w zastosowaniu nowych technologii informatycznych w dystrybucji swoich usług (Bley, Büermann 2007). Linie niskokosztowe jako pierwsze zastosowały internet do sprzedaży bezpośredniej, rezygnując tym samym z udziału w globalnych systemach rezerwacyjnych typu Worldspan, Sabre czy Amadeus. Linie te jako pierwsze zaczęły stosować bilety elektroniczne, elektroniczne karty pokładowe czy samodzielną odprawę przez internet. Przewoźnicy typu LCC rzadko współpracują z biurami podróży i najczęściej nie posiadają agentów (Pender 2005).

Personel. Linie niskokosztowe zatrudniają mniejszą liczbę pracowników do obsługi pasażerów (w przeliczeniu na 1000 tysięcy) niż linie tradycyjne. Bardzo często zatrudnieni pracownicy mają do wykonania dodatkowe zadania. Na przykład personel pokładowy może być dodatkowo zobowiązany do pomocy przy odprawie pasażerów czy pracach porządkowych na pokładzie. Według raportu ELFAA (European Low Fares Airline Association), organizacji zrzeszającej europejskich przewoźników niskokosztowych, na jednego pracownika obsługi naziemnej linii niskokosztowych przypadało 6 tysięcy pasażerów. Natomiast w przypadku linii tradycyjnych było to znacznie więcej, dla przykładu w hiszpańskiej Iberii – 1000 pasażerów, w British Airways – 800, w Air France – 600, a w Lufthansie – 500 pasażerów (Raport *Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, 2004).

Niższe niż w tradycyjnych liniach, często posiadających silne związki zawodowe, jest średnie wynagrodzenie pracowników. Do wielu zadań linie niskokosztowe wykorzystują firmy zewnętrzne (tzw. outsourcing). Do prac tych należą między innymi księgowość, obsługa naziemna (tzw. handling) i reprezentacja w obsługiwanych portach, prowadzenie centrów obsługi klienta czy biur reklamacji.

Cena. Cena jest kluczowym elementem strategii marketingowej i jest wykorzystywana we wszelkich działaniach promocyjnych. Linie niskokosztowe zrezygnowały ze skomplikowanej struktury taryf opartych na międzynarodowych porozumieniach IATA i stosują bardzo prostą strukturę cen. Cena podróży jest sumą cen za poszczególne odcinki podróży i jest uzależniona od czasu kupowania biletów. Im wcześniej są kupowane bilety, tym ich cena jest niższa. Linie LCC, podobnie jak linie tradycyjne, w zarządzaniu cenami stosują Yield Management (zarządzanie wpływami), czyli cena biletu jest uzależniona od oczekiwanego popytu na dany rejs w danym dniu.

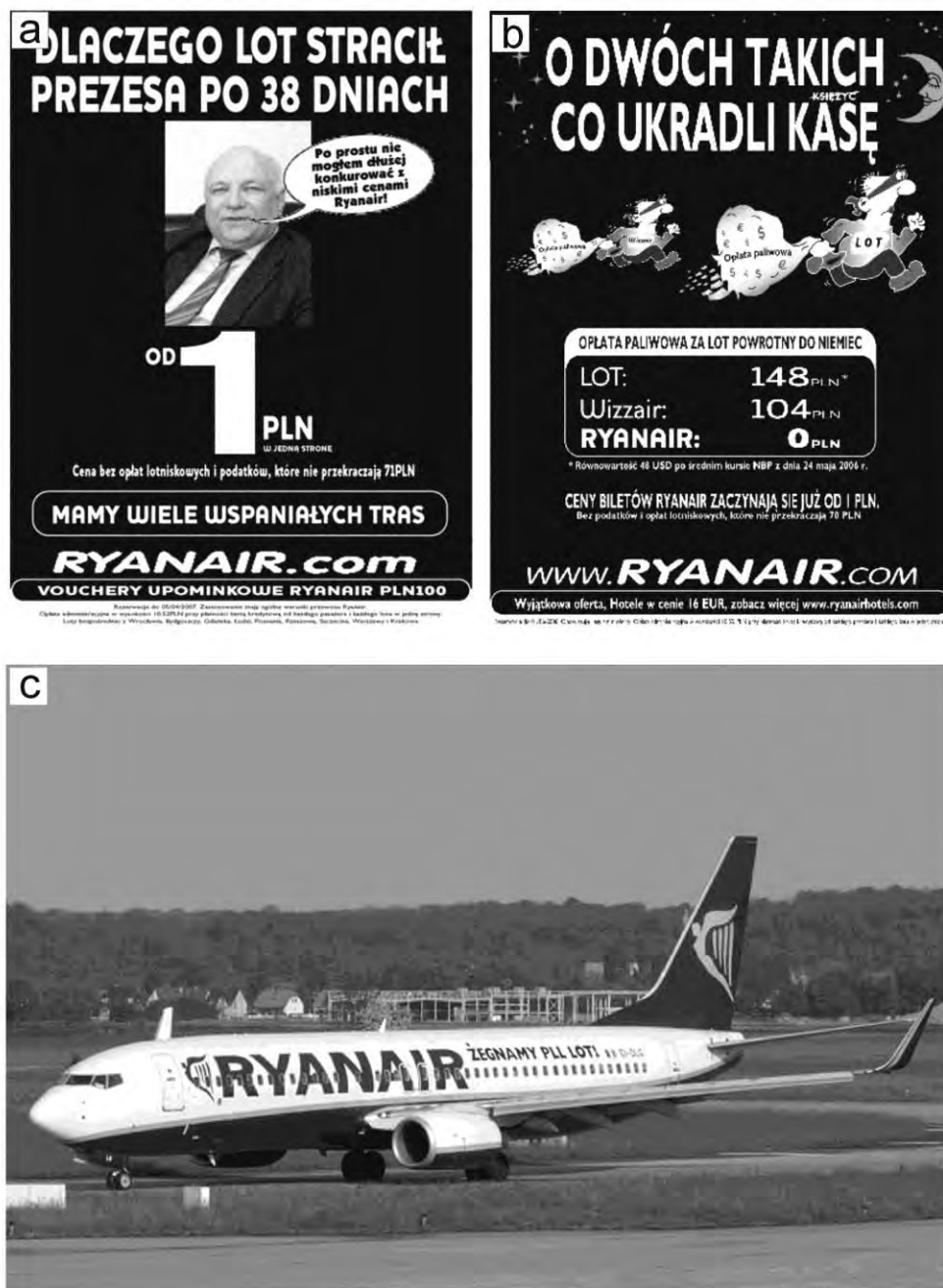
Promocja. W działaniach promocyjnych linie niskokosztowe bardzo często wykorzystują internet jako skuteczne i stosunkowo tanie narzędzie. Często stosują akcje promocyjne polegające na oferowaniu w pewnym okresie, często na określonych trasach, bardzo niskich cen za „1 Euro” czy „1 złotówkę”. Jedną z najsłynniejszych akcji promocyjnych w Europie była promocja linii Ryanair „300 tysięcy darmowych biletów do rozdania”, przeprowadzona jesienią 2001 roku, kiedy to po zamach terrorystycznych 11 września załamał się lotniczy ruch pasażerski – pasażerowie zobowiązani byli tylko do opłacenia podatków lotniskowych. Akcja ta miała za zadanie przełamanie strachu przed lataniem, a równocześnie wypromowanie irlandzkiego przewoźnika.

Niektóre z linii LCC wykorzystują reklamę negatywną, konkurując zarówno z liniami tradycyjnymi, jak i innymi liniami niskokosztowymi. Do najbardziej kontrowersyjnych reklam należą reklamy linii Ryanair (ryc. 5). Firma ta rozpoczynając działalność na nowych rynkach na kadłubach samolotów maluje napisy, które mają podkreślać, że rozpoczyna się ostra walka konkurencyjna i znany jest jej zwycięzca – Ryanair. Na samolotach tego przewoźnika pojawiały się takie napisy jak: „Bye, bye Easy Jet”, „Bye, bye Sky Europe”, „Arrivederci Alitalia!”, „Żegnamy PLL LOT” czy „Bye, bye Latehansa” (nazwa celowo zniekształcona).

Do innych kontrowersyjnych reklam należą te, które wykorzystują wizerunki znanych polityków czy nawet przedstawicieli najwyższej władzy państwowej. Kontrowersyjność przygotowanych reklam powoduje najczęściej dyskusję w mediach i w konsekwencji przyczynia się do lepszej rozpoznawalności marki wśród konsumentów.

Przedstawiony model działania w ujęciu marketingu mix jest modelem bardzo uproszczonym. Trudno mówić o jednym uniwersalnym modelu działalności dla wszystkich przedsiębiorstw niskokosztowych, gdyż pomiędzy nimi istnieją spore różnice. Zmieniał się on wraz z rozwojem nowych technologii, głównie informatycznych i wraz z warunkami rynkowymi na różnych obszarach (Graham 2009). Zmiany wprowadzone przez linie niskokosztowe wpłynęły na zmiany w działalności całej branży lotniczej, zarówno innych przedsiębiorstw lotniczych, jak i portów. Stały się także inspiracją dla innych przedsiębiorstw z sektora transportu i szeroko rozumianej branży turystycznej. Na wzór LCC powstały niskokosztowe hotele, statki wycieczkowe, wypożyczalnie samochodów, przedsiębiorstwa oferujące transport autokarowy i kolejowy (Horner, Swarbrooke 2004, Groeneveld-Deussen 2007, Groß i in. 2007).

W kolejnych podrozdziałach przedstawiono powstanie i rozwój przewoźników niskokosztowych na deregulowanych i liberalizowanych rynkach oraz pokazano, jak zmieniał się ich model działania.



Ryc. 5. Przykłady negatywnych reklam porównawczych stosowanych przez linie niskokosztowe Ryanair. (a), (b) – reklamy prasowe, (c) – napis „Zegnamy PLL LOT” namalowany na kadłubach samolotów, obsługujących m.in. połączenia do Łodzi (źródło: www.airlinerphotos.com).

5.1.3. Przewoźnicy niskokosztowi na zderegulowanym rynku USA

5.1.3.1. People Express

Linia, która na trwałe zapisała się w historii „taniego latania” była amerykańska linia People Express. Powstał już na zderegulowanym rynku amerykańskim w 1981 r., a w 1985 r. była już piątą linią USA pod względem ilości przewiezionych pasażerów. Oferowała połączenia do głównych miast amerykańskich, ale także dalekiego zasięgu, w tym od 1983 r. połączenie na trasie Nowy Jork – Londyn (Bjelcic 2007). Za swoją bazę przyjęła wtedy mało znane lotnisko nowojorskie Newark i w oparciu o nie zbudowała system połączeń gwiazdzystych (Hanlon 2007). W 1983 r. linia People Express oferowała codziennie aż 125 połączeń z niezbyt ruchliwego wcześniej Newark do północno-wschodniej części USA oraz mniej popularnych miejscowości na Florydzie – Jacksonville, Melbourne, Sarasota czy Palm Beach, z których rocznie korzystało ponad 3 miliony pasażerów (Debbage 2008). Linia ze względu na swoje niskie ceny, a tym samym znacznie większą dostępność dla przeciętnych obywateli, była często nazywana „lotniczym modelem T”. Podobnie jak model T samochodu Ford, wymyślony przez Henry’ego Forda przyczynił się do ekspansji przemysłu samochodowego w wyniku obniżki cen samochodów, tak linie People Express upowszechniły ideę taniego latania, dostępnego dla wszystkich.

Od roku 1985 linie People Express zaczęły stosować strategię fuzji i przejąć mniejszych linii, konkurujących na tych samych trasach. W listopadzie 1985 r. doszło do fuzji z Frontier Airlines, w 1986 r. People Express przejął linie Britt i Provincetown-Boston (Debbage 2008). Jednak bardzo silna konkurencja na rynku oraz błędy w decyzjach o przeprowadzonych przejęciach, a tym sama znacząca nadwyżka podaży nad popytem w okresie nasycenia rynku spowodowały złą sytuację finansową firmy i w konsekwencji jej przejęcie w 1987 r. przez Texas Air Corporation, a następnie przez linie Continental (Debbage 2008).

5.1.3.2. Southwest Airlines

W wielu opracowaniach dotyczących transportu lotniczego linie Southwest Airlines wymieniane są jako prekursor linii niskokosztowych, gdyż stały się one ikoną taniego latania i wzorem dla większości europejskich linii niskokosztowych, w tym irlandzkich linii Ryanair (Evans, Campbell 2003, Creaton 2004, Doganis 2006). Jednak nawet zarząd linii Southwest podkreśla, że to nie one były pierwszymi tanimi liniami, oddając pierwszeństwo liniom Pacific Southwest i Air California (Creaton 2004, Knorr 2007).

Niewątpliwym jest jednak fakt, że to linie Southwest Airlines osiągnęły największy sukces, stając się największą linią niskokosztową na świecie (tab. 1). W 2007 r. posiadały one 539 samolotów, przewiozły 101 milionów 911 tysięcy pa-

sażerów i oferowały połączenia do 64 portów lotniczych, wykonując ponad 3500 lotów dziennie⁷. Z aktualnie głównego lotniska linii – Mc Carran w Las Vegas – oferowane są 243 loty dziennie. Southwest Airlines stały się równocześnie trzecim co do wielkości przewoźnikiem amerykańskim pod względem liczby posiadanych samolotów, pierwszym pod względem liczby przewiezionych pasażerów na trasach krajowych i jedynym dużym przewoźnikiem amerykańskim, który nadal przynosi zyski finansowe. Linie te szczycą się, że są firmą przynoszącą zyski od 37 lat z rzędu, czyli tylko w pierwszych dwóch latach działalności ponosiły straty.

W czym tkwi sukces działalności tego przewoźnika? Dlaczego nie wszystkim jego naśladowcom udało się odnieść podobny sukces na rynku? Poszukiwania odpowiedzi na te pytania stały się przedmiotem badań wielu ekonomistów i analityków rynku lotniczego nie tylko amerykańskich, ale również z innych części świata. Wśród nich można wymienić R. Doganisa (2002, 2006), P. Forsytha (2003), P. Hanlona (2007) czy A. Knorra (2007).

Początki działalności. Firma Southwest Airlines została założona w roku 1967 w Dallas w Teksasie, ale aż cztery lata trwały procedury umożliwiające rozpoczęcie połączeń lotniczych. 14 czerwca 1971 r., czyli w dniu rozpoczęcia operacji lotniczych przedsiębiorstwo posiadało zaledwie cztery samoloty i obsługiwało trzy miasta w Teksasie – Dallas, Houston i San Antonio. Zwiększenie oferty na przeloty poza stan Teksas było możliwe dopiero po roku 1978, po wprowadzeniu Airline Deregulation Act.

Bazą Southwest Airlines było lotnisko Love Fields, położone 10 km od centrum Dallas, które utraciło na znaczeniu po otwarciu lotniska Dallas-Fort Worth International w latach 70. XX w. Wybór lotnisk drugorzędnych i tym samym mniej

Tab. 1. Rozwój potencjału linii Southwest.

	1971	2002	2006
Liczba posiadanych samolotów	4	375	481
Liczba zatrudnionych pracowników (pełen etat)	195	33 705	32 664
Liczba obsługiwanych pasażerów	108 554	63 045 988	83 814 823
Liczba obsługiwanych lotnisk i (stanów)	3 (1)	59 (29)	62 (32)
Przychody netto (straty)	(3,8 mln \$)	240,9 mln \$	587,0 mln \$
Udział w rynku przewozów krajowych USA	0%	12,1%	16,0%

Źródło: Knorr 2007.

⁷ Dane na podstawie Southwest Airlines Company Report 2007, dostępny na stronie www.southwestairlines.com, data dostępu 31.01.2010.

zatłoczonych, gdyż obsługiwanych przez mniejszą liczbę przewoźników, stał się w późniejszych latach jednym z kluczowych elementów strategii rozwoju tego przewoźnika (Doganis 2006, Knorr 2007).

Linia Southwest tak ustalała ceny za przelot na krótkich dystansach, aby były one na tym samym poziomie lub niewiele wyższym niż ceny za przejazd autobusem na danej trasie. Było to później wykorzystywane w reklamach tej linii, a dyrektor wykonawczy linii Herb Kelleher podkreślał w wywiadach – „my nie konkurujemy z innymi liniami lotniczymi, my konkurujemy z firmami oferującymi transport naziemny” (Doganis 2006).

Model działalności. Linie Southwest są często w skrócie prezentowane jako typowy przewoźnik niskokosztowy, ze wszystkimi atrybutami tego typu przedsiębiorstw lotniczych. W rzeczywistości jest to ujęcie bardzo uproszczone i nie do końca prawdziwe (tab. 2), gdyż jak wykazały badania, na niektórych trasach aż 40 % pasażerów stanowili ludzie podróżujący służbowo, którzy wybrali Southwest ze względu na dużą częstotliwość połączeń i punktualność (Doganis 2006). Dodatkowo linie Southwest oferują połączenia nie tylko do portów drugorzędnych dla wielkich aglomeracji, ale również portów głównych, jak to ma miejsce na przykład w przypadku Los Angeles czy San Francisco.

Model organizacyjny linii Southwest ulegał pewnej ewolucji w miarę rozwoju firmy, postępu technologicznego, czy innych zmian zachodzących na rynku przewozów lotniczych, ale wiele cech pozostało niezmiennych i jest nadal kojarzonych z tym przewoźnikiem. Od początku działalności jednym z założeń zarządu firmy była chęć wyróżniania się na tle innych linii nie tylko ceną, ale również wizerunkiem. W tym celu wprowadzono program „Latanie jest przyjemnością” („Flying is fun”). W celu jego realizacji specjalnie przeszkolono personel firmy, który miał zapewniać obsługę na najwyższym poziomie, a w czasie lotów wprowadzono program rozrywkowy. Stewardesy linii Southwest uznawane były za wyjątkowo atrakcyjne, a wyróżniały się dodatkowo się na tle pracowników innych linii awangardowymi uniformami. Firma wprowadziła nowy styl reklam i nietypowe malowania samolotów, reklamując m.in. atrakcje turystyczne stanu Teksas, w którym miała swoją siedzibę.

W sposób typowy dla LCC linie Southwest obsługują głównie drugorzędne lotniska i trasy, na których wcześniej nie było połączeń lub była mała konkurencja. Przykładem może być wybór lotnisk w Oakland i San Jose jako drugorzędnych lotnisk obsługujących region San Francisco, Long Island i Hartford-Springfield dla aglomeracji Nowego Jorku czy Baltimore dla Waszyngtonu.

Linie Southwest były liderem wśród amerykańskich linii w zastosowaniu internetu do rezerwacji biletów (Gillen, Lall 2004), stosowaniu biletów elektronicznych i stanowisk do samodzielnej odprawy pasażerów. Natomiast w odróżnieniu od większości LCC linie te posiadają program lojalnościowy zwany „Natychmiastowe nagrody” („Rapid Rewards”), ale jest on bardzo prosty, a tym samym mało kosz-

towny. W przeciwieństwie do linii tradycyjnych, takich jak American Airlines czy United Airlines, linie nie oferują dodatkowych przywilejów dla swoich stałych klientów, nagradzając ich tylko darmowym przelotem po kupieniu określonej ilości biletów.

Do wprowadzonych nowości przez Southwest Airlines zdążyliśmy już się przyzwyczać, ponieważ zostały one skopiowane przez wielu przewoźników, także przewoźników tradycyjnych, ale należy pamiętać, że takie zmiany jak np. tak obecnie powszechne bilety elektroniczne, które zastąpiły bilety papierowe, w latach 90. miały charakter rewolucyjnej nowości na rynku amerykańskim. Podobnie było z wprowadzonymi w późniejszym okresie stanowiskami do samodzielnej odprawy przed wylotem.

Tab. 2. Najważniejsze cechy aktualnego modelu linii niskokosztowych Southwest Airlines.

PROSTY PRODUKT	
Taryfy	niskie ceny, prosta struktura taryf, taryfy nierestrykcyjne (możliwość zmiany daty lub rejsu), ceny za jeden przelot (z punktu do punktu), brak umów z innymi liniami (<i>no interlining</i>), brak możliwości zamiany biletu na innego przewoźnika, czy możliwość zakupu jednego biletu, na trasę składającą się z kilku odcinków
Dystrybucja	głównie bezpośrednia, wyłącznie bilety elektroniczne,
Serwis	jedna klasa serwisowa, zmniejszona odległość między rzędami w samolocie, brak posiłków, wyłącznie przekąski i napoje
Częstotliwość połączeń	duża
Punktualność	duża
MODEL OPERACYJNY	
Flota	jeden typ samolotów (Boeing 737 – trzy warianty), duże wykorzystanie maszyn (średnio 11 godzin na dobę),
Przeloty	krótkiego zasięgu, ale w ostatnich latach również dalsze (średnia długość lotów w 1994 wynosiła 394 mile, w 2003 – 566 mil),
Lotniska	drugorzędne lub stosunkowo mało zatłoczone (skrócenie czynności naziemnych do 20 – 25 minut)
Wzrost	zakładany wzrost 10% w skali roku, maksymalny 15%
Personel	konkurencyjne wynagrodzenie, duża wydajność, łączenie obowiązków kilku stanowisk pracy

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Doganis (2006).

Rozwój sieci połączeń. Linie Southwest zaczynały od połączeń wewnątrz stanu Teksas, początkowo konkurując głównie z liniami Braniff i Texas International. Po deregulacji rynku przewozów pasażerskich w USA, Southwest zaczęły rozszerzać swoją siatkę połączeń poza Teksas, można jednak powiedzieć, że rozwój był bardzo ostrożny. Linie Southwest, zgodnie z nazwą, początkowo ograniczały swoją sieć połączeń do południowo-zachodniej części Stanów, dodawały do swojej sieci zaledwie po kilka połączeń rocznie i ewentualnie zwiększały częstotliwość na trasach o największym popycie. W ciągu 12 lat działalności linie te zwiększyły swoją flotę do 50 samolotów (Doganis 2006). Dopiero w 1990 r. do sieci połączeń zostało włączone Chicago. Lotnisko Midway stało się bazą dla połączeń linii Southwest na Środkowym Zachodzie. W 1993 r. firma otworzyła kolejną bazę w Baltimore, a 1996 r. ekspandowała na Florydę. Dopiero w 1999 r. do swojej siatki połączeń dodała Nowy Jork, obsługując mało znane lotnisko Mac Arthur w Islip na Long Island, położone około 70 km od centrum Manhattanu. W 2004 r. zostały zapoczątkowane połączenia z Filadelfii. W lipcu 2008 r. linie Southwest rozpoczęły współpracę z kanadyjską linią niskokosztową West Jet, opartą na marketingowych umowach typu „code-share”, czyli wspólną obsługę niektórych połączeń. W planach na najbliższe lata jest rozwinięcie podobnej współpracy z meksykańską linią Volaris.

„Efekt Southwest”. Zjawiskiem „Southwest Effect” określono zmiany zachodzące na danym rynku po rozpoczęciu działalności linii niskokosztowej (Bennett, Craun 1993, Hanlon 2007, Knorr 2007). W wyniku wprowadzenia niskich cen na przeloty na nowej trasie dochodziło do zwiększenia popytu i wzrostu ilości pasażerów zarówno w porcie lotniczym, jak i na trasie obsługiwanej przez linie Southwest. W krótkim okresie miał miejsce tzw. efekt „halo” – w wyniku wzrostu konkurencji obniżane były ceny przez innych przewoźników, także przez przewoźników tradycyjnych operujących na tych samych trasach. W rezultacie taryfy na podróże lotnicze ulegały obniżeniu nawet do 50% (Bennett, Craun 1993, Vowles 2001, Hanlon 2007). Efekt „halo” polegający na obniżaniu cen dotyczył nie tylko tras, ale również obejmował pobliskie lotniska w regionie, w którym linie Southwest rozpoczynały działalność. Wyniki badań przeprowadzonych przez Vowlesa (2001) pokazały, że „efekt Southwest” dotyczył takich regionów, które posiadały wiele lotnisk, jak np. regionu Chicago (rozpoczęcie działalności przez Southwest na lotnisku Midway wpłynęło na obniżenie cen na przeloty z lotniska O’Hare), Waszyngton D.C.- Baltimore czy regionu południowej Florydy (lotniska w Miami, Fort Lauderdale, West Palm Beach).

5.1.3.3. Inne linie niskokosztowe działające na amerykańskim rynku

Sukces rynkowy linii Southwest spowodował, że na rynku amerykańskim powstało wiele firm lotniczych przyjmujących niskokosztowy model działania. Linie te często nazywane były „klonami Southwest Airlines” (Knorr 2007). Do naj-

bardziej znanych należały New York Air, Air Floryda czy Valu Jet. Linie New York i Air Florida zbankrutowały. Linie Valu Jet pod zmienioną nazwą – Air Tran Airways funkcjonują nadal. Decyzja o zmianie nazwy zapadła po połączeniu z AirWays Corporation i była związana z próbami poprawy wizerunku linii po katastrofie rejsu 592, która miała miejsce 11 maja 1996 r.

Za kolejny etap w historii „taniego latania” na rynku amerykańskim można uznać okres po kryzysie lotniczym spotęgowanym wydarzeniami 11 września 2001 r., kiedy to użyto samolotów jako narzędzia w ataku terrorystycznym. Panowało wtedy przekonanie, że są dwa sposoby na wyjście z kryzysu i poprawę sytuacji finansowej przedsiębiorstw lotniczych. Pierwszy sposób to globalizacja sektora transportu lotniczego poprzez alianse lotnicze. Drugi to poprawa efektywności przedsiębiorstw lotniczych dzięki zastosowaniu niskokosztowego modelu działania. Dlatego też tradycyjni przewoźnicy amerykańscy zaczęli chętnie przystępować do aliansów lotniczych, ale również tworzyć własne przedsiębiorstwa niskokosztowe. Do linii niskokosztowych założonych przez tradycyjnych przewoźników należały m.in. TED i Song. Linie lotnicze TED, z główną bazą w Denver, zostały utworzone w listopadzie 2003 r. jako odrębna marka przez United Airlines, głównie ze względu na chęć konkurowania z największymi liniami niskokosztowymi na rynku amerykańskim, takimi jak Southwest Airlines, Jet Blue czy Frontier. Linie Song, z główną bazą na lotnisku Orlando International, zostały wyodrębnione przez innego tradycyjnego amerykańskiego przewoźnika – Delta Airlines. Jako odrębne niskokosztowe marki linie te funkcjonowały zaledwie kilka lat. Ostatni lot w barwach linii Song miał miejsce 1 maja 2006, a samoloty linii TED ponownie latają pod szyldem United Airlines od stycznia 2009 r.

Stosunkowo młodą linią niskokosztową, która osiągnęła sukces na rynku amerykańskim jest linia Jet Blue. Powstała ona w 2000 r. i bardzo szybko zdobyła popularność. Jet Blue, mimo że w swojej działalności wzorowała się na liniach Southwest Airlines, wprowadziła szereg zmian do modelu przewoźnika niskokosztowego (Doganis 2006, Graham 2009). Oprócz połączeń krajowych linia obsługuje porty położone na Karaibach, Bahamach, Bermudach i w Meksyku. Wykorzystuje dwa modele samolotów – Embraery na krótszych trasach i Airbusy A320 na dłuższych. Jet Blue, nominalnie linia niskokosztowa, konkuruje z innymi liniami serwisem pokładowym, wprowadzając pewne wygody dla swoich pasażerów – skórzane siedzenia i telewizję satelitarną na pokładzie (indywidualne monitory telewizyjne w oparciu foteli). Inną zmianą w modelu działania tego przewoźnika jest oferowanie połączeń nie tylko z drugorzędnych lotnisk, ale również z głównych lotnisk obsługujących aglomeracje miejskie. Jet Blue posiada bazy na lotniskach JFK w Nowym Jorku, Orlando International i Waszyngton Dulles, czyli w przeciwieństwie do linii Southwest Airlines wybrała główne lotniska dużych aglomeracji we wschodniej i południowej części Stanów Zjednoczonych.

5.1.4. Linie niskokosztowe w Europie

Za pierwszą europejską linię niskokosztową uznaje się irlandzkiego przewoźnika Ryanair, założonego przez Tony'ego Ryana w 1985 r. W pierwszych latach działalności Ryanair nie miał jednak modelu niskokosztowego, raczej można by go nazwać linią niskich cen (Doganis 2006). Oprócz konkurencyjnych cen w stosunku do swoich głównych konkurentów – irlandzkich linii Aer Lingus i British Airways, linie te posiadały dwie klasy serwisowe, opierały sprzedaż na sieci agentów i ogólnie niewiele różniły się od tradycyjnych przewoźników (Evans, Campbell 2003). Ryanair nastawiony był głównie na obsługę irlandzkich pasażerów podróżujących pomiędzy Irlandią a Wielką Brytanią. Był to przeważnie ruch związany z podróżami do/z pracy (Creaton 2004). Obniżka cen biletów pomiędzy Irlandią a Wielką Brytanią spowodowała znaczące zwiększenie popytu na podróże drogą lotniczą, jednak w pierwszych latach działalności linia Ryanair ponosiła straty.

Dopiero wizyta słynnego menedżera Michaela O'Leary w Teksasie w siedzibie Southwest Airlines w 1991 r. zaowocowała przyjęciem modelu linii niskokosztowych przez Ryanair i zwiększeniem przychodów. Równocześnie ze zmianą modelu, zarząd Ryanair zdecydował się na zmianę brytyjskiej bazy z lotniska Londyn Luton na byłe lotnisko wojskowe Stansted, mające dogodniejsze połączenie z centrum Londynu (Creaton 2004).

Charakterystyczną cechą siatki połączeń linii Ryanair stały się nowe trasy między portami regionalnymi, które nie były obsługiwane przez innych przewoźników. W kilku przypadkach Ryanair był jedynym regularnym przewoźnikiem, który oferował połączenia z danym lotniskiem. Pozycję monopolisty przez pewien czas miał ten przewoźnik na takich lotniskach jak Haugesund, Esbjerg, Carcassonne, Kowno czy Bydgoszcz (Hanlon 2007).

W październiku 1995 r. powstał kolejny europejski przewoźnik niskokosztowy – EasyJet, założony przez Steliosa Haji-Ioannou, a 1996 r. Debonair. Obie linie za swoją bazę przyjęły lotnisko Luton. W kolejnym roku powstały linie Virgin Express z główną bazą w Brukseli (Petrykowski 2005).

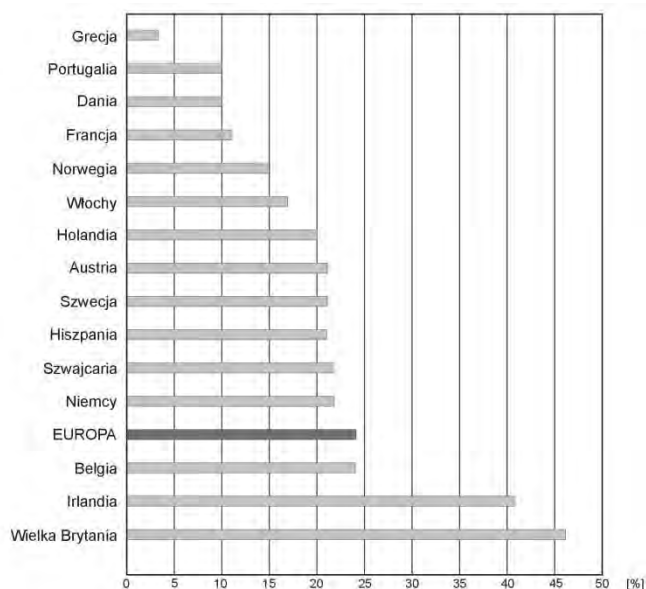
W odpowiedzi na nowe trasy otwierane przez przewoźników niskokosztowych i w obawie przed utratą niektórych rynków, również tradycyjni narodowi przewoźnicy zaczęli zakładać firmy o niskokosztowym modelu działania. British Airways utworzyły firmę Go, holenderski przewoźnik narodowy KLM firmę Buzz (Graf 2005). Jednak brak doświadczenia w zarządzaniu tego typu firmami oraz groźba „kanibalizmu”, czyli przejęcia pasażerów firmy „matki” spowodowały, że linie te nie odniosły sukcesu na rynku i ich firmy macierzyste zdecydowały się na ich odsprzedaż lub ponowne wchłonięcie przez „firmę matkę” (Doganis 2006, Hanlon 2007, Holloway 2008). W maju 2002 r. linie lotnicze Go zostały przejęte przez Easy Jet, a Buzz przez Ryanair (Creaton 2004).

Pod koniec lat 90. i w pierwszych latach XXI wieku, po wprowadzeniu trzeciego pakietu liberalizującego europejski rynek lotniczy, powstało wiele linii lotniczych, a większość z nich przyjęła niskokosztowy model działania. We Włoszech powstały linie Air One, w Norwegii Color Air, w Hiszpanii Air Europa. W roku 2002 brytyjski przewoźnik British Midland utworzył linię niskokosztową BMI baby, rok później SAS otworzył Snowflake. Wielu nowych przewoźników powstało w Niemczech, a część istniejących zmieniła model działalności na niskokosztowy. Wśród nich należy wymienić Germanwings, Germania Express, Air Berlin czy DBA (Doganis 2006). Większość tych linii powstawała w bardzo trudnym okresie dla światowego lotnictwa: w okresie kryzysu ekonomicznego, pogłębionego przez wydarzenia 11 września 2001 r. i epidemię SARS. Nie wszystkim liniom niskokosztowym udało się przetrwać na bardzo trudnym, konkurencyjnym rynku. Niemniej jednak linie niskokosztowe jako zjawisko wpłynęły na istotne zmiany w europejskim lotnictwie pasażerskim. Spowodowały nie tylko wzrost podróży drogą lotniczą, ale również zmiany w sieci połączeń i hierarchii portów lotniczych.

O sukcesie linii niskokosztowych w Europie może świadczyć wzrost liczby pasażerów. W roku 1994 mniej niż 3 miliony osób skorzystało z podróży liniami niskokosztowymi, pięć lat później w 1999 r. – 17,5 miliona, a w 2005 r. ponad 100 milionów (Doganis 2006).

Kolejną szansą dla rozwoju linii niskokosztowych w Europie było przystąpienie nowych państw do Unii Europejskiej i rozszerzenie zliberalizowanego rynku lotniczego (Dobruszkes 2009). Połączenia na nowych zliberalizowanych rynkach otwierały nie tylko linie powstałe w państwach tzw. starej piętnastki, ale również firmy przewozowe, które powstały w nowych państwach unijnych. Wśród nich można wymienić słowacką firmę Sky Europe, węgierską Wizzair, rumuńską Blue Air czy firmy „córki” utworzone przez narodowych przewoźników, takie jak Centralwings, należący do Polskich Linii Lotniczych LOT czy Smart Wings, należący do Czeskich Linii Lotniczych ČSA.

W wyniku wprowadzenia trzeciego pakietu liberalizującego rynek przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej, umożliwiającego otwarcie dowolnych połączeń przez przewoźników działających na terenie Unii Europejskiej, znacząco wzrosła rola linii niskokosztowych. W 1998 r. udział przewoźników niskokosztowych w strukturze przewozów pasażerskich Unii Europejskiej szacowany był na 2%. W 2001 r. wynosił on 7%, w 2005 r. ponad 20% (Doganis 2006, Graham 2009) (ryc. 6). Równocześnie wyraźnie jest widoczna dominacja trzech przewoźników – Ryanair, Easy Jet i Air Berlin, które w 2008 r. przewiozły łącznie ponad 130 milionów pasażerów (tab. 3).



Ryc. 6. Udział przewoźników niskokosztowych w rynku lotniczych przewozów pasażerskich w wybranych krajach europejskich w 2005 r. Źródło: Doganis (2006).

Tab. 3. Ranking europejskich przewoźników LCC według ilości przewiezionych pasażerów (uwzględnione zostały tylko linie lotnicze funkcjonujące jako samodzielne przedsiębiorstwa lotnicze).

Lp.	Linia lotnicza	Liczba przewiezionych pasażerów 2008 w tysiącach	Zmiana 2008/2007 (w %)	Uwagi
1.	Ryanair	58 566	19,8	
2.	Easy Jet	43 656	16,6	
3.	Air Berlin	28 559	1,2	linia hybrydowa
4.	Aer Lingus	10 001	7,5	linia hybrydowa
5.	Germanwings	7 624	-3,4	
6.	Norwegian	7 521	18,2	
7.	Clickair	7 200	56,5	linia przejęta przez Vueling Airlines 16.07.2009
8.	Wizzair	5 900	40,5	
9.	Vueling Airlines	5 886	-5,4	
10.	Transavia	5 530	3,2	
11.	Sky Europe Airlines	3 630	1,5	zbankrutowała 31.08.2009
12.	Jet 2	3 455	-10,5	
13.	Niki	2 100	23,5	linia hybrydowa
14.	Flyglobspan	1 635	-20,7	zawiesiła działalność 16.12.2009
15.	Blue Air	1 618	-10,0	
16.	Island Express	1 417	-11,2	

Źródło: opracowanie na podstawie danych – Air Transport World (www.atwonline.com, data dostępu 31.01.2010).

5.1.5. Przewoźnicy niskokosztowi na innych rynkach

W Australii pierwszymi liniami niskokosztowymi były linie Compass, które zapoczątkowały krajowe połączenia w roku 1990, jednak zbankrutowały po dwóch latach działalności. Dopiero liberalizacja rynku australijskiego była impulsem do powstania kolejnych firm. W sierpniu 2000 r. powstał Virgin Blue na wzór europejskiej Virgin Express (Forsyth 2003). W 2004 r. Qantas utworzył przewoźnika niskokosztowego Jetstar (Bjelicic 2007).

Aktualnie pod względem wzrostu liczby przewożonych pasażerów i nowych firm niskokosztowych bardzo rozwija się rynek azjatycki. Do liderów należy zliberalizowany rynek indyjski, gdzie powstały m.in. linie Air Deccan (2003), Kingfisher (2004), GoAir (2004), IndiGo (2005) i Spice Jet (2005). Dodatkowo tradycyjni przewoźnicy Air India i Indian Airlines utworzyli firmy niskokosztowe Air India Express i Alliance Air (Bjelicic 2007, O'Connell 2008).

Linie niskokosztowe powstały również w Malezji (Air Asia, aktualnie największy przewoźnik niskokosztowy w Azji), Indonezji (Mandala Airlines, Lion Air) i Singapurze (Tiger Airways) (O'Connell, Williams 2005, Creaton 2007). Cechą charakterystyczną połączeń azjatyckich linii niskokosztowych, w przeciwieństwie do większości europejskich przewoźników tego typu, jest oferowanie połączeń z głównych lotnisk wielkich metropolii, takich jak Singapur, Kuala Lumpur czy Dżakarta. Na lotnisku Changi International w Singapurze wybudowano nawet specjalny terminal do obsługi połączeń niskokosztowych (Bjelicic 2007). Podobny terminal do obsługi linii niskokosztowych powstał na lotnisku w Kuala Lumpur.

W Ameryce Południowej największą linią niskokosztową jest brazylijski GOL (tab. 4). Linie te powstały w 2001 r., a już w 2004 r. miały 25-procentowy udział w krajowym ruchu pasażerskim (Santo 2008). Po przejęciu linii Varig, ich udział w rynku przewozów krajowych wzrósł w 2007 r. do 38 %. W 2008 r. linie GOL były drugim co do wielkości przewoźnikiem lotniczym w Brazylii. .

5.1.6. Ewolucja modelu przewoźników niskokosztowych

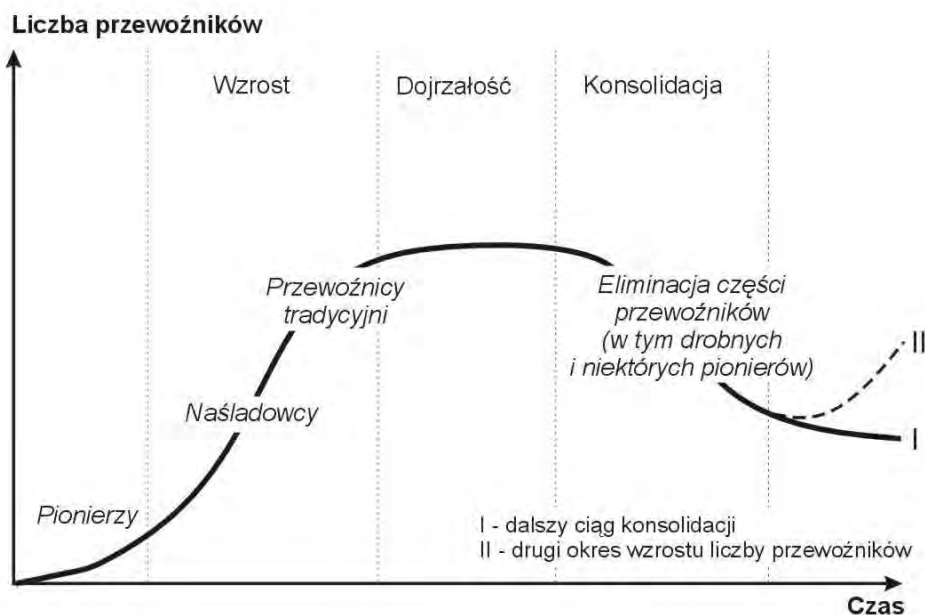
5.1.6.1. Fazy rozwoju rynku

Przewoźnicy niskokosztowi mają różny udział w rynku na różnych obszarach. Przebieg rozwoju ich popularności jest przyrównywany do cyklu życia produktu (Bjelicic 2007), ale wykazuje również istotne analogie do wprowadzonego znacznie wcześniej w geografii modelu dyfuzji innowacji (Łoboda 1983), w którym pionierów na rynku można przyrównać do innowatorów, naśladowców do wczesnej większości, przewoźników tradycyjnych kopiujących innowacje do późnej większości i przewoźników zmieniających model działania w fazie konsolidacji do maruderów.

Tab. 4. Największe linie niskokosztowe na świecie według liczby obsłużonych pasażerów w 2008 r. Ranking uwzględnia tylko linie lotnicze funkcjonujące jako samodzielne przedsiębiorstwa lotnicze.

	Nazwa linii	Kraj rejestracji przedsiębiorstwa	Rok założenia	Liczba pasażerów w tysiącach	Liczba samolotów
1.	Southwest Airlines	USA	1971	101.921	539
2.	Ryanair	Irlandia	1985	58.566	210
3.	Easy Jet	Wielka Brytania	1995	43.656	171
4.	Air Berlin	Niemcy	1978	28.559	125
5.	GOL	Brazylia	2000	25.664	82
6.	Air Tran Airways	USA	1992	24.619	136
7.	Jet Blue Airways	USA	1998	21.920	151
8.	Virgin Blue	Australia	2000	17.748	75
9.	West Jet	Kanada	1996	14.283	88
10.	Air Asia	Malezja	1993	11.808	86

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych – Air Transport World (www.atwonline.com, data dostępu 31.01.2010).



Ryc. 7. Fazy rozwoju rynku pasażerskich przewozów lotniczych na zderegulowanych obszarach. Źródło: opracowanie własne na podstawie B. Bjelicic (2007).

Po okresie bardzo szybkiego wzrostu, w czasie którego zwiększa się liczba przedsiębiorstw o niskokosztowym modelu działania i kiedy często także przewoź-

nicy tradycyjni otwierają niskokosztowe firmy córki, następuje faza dojrzałości i konsolidacji rynku. W fazie konsolidacji gwałtownie zmniejsza się ilość podmiotów oferujących swoje usługi. Następuje to zarówno w wyniku bankructw, wycofania się z rynku, jak i przejęć i fuzji.

Aktualnie różne regiony świata są w różnych fazach rozwoju rynku linii niskokosztowych. Rynek amerykański wszedł w fazę konsolidacji, rynek zachodnio-europejski znajduje się w fazie dojrzałości, natomiast niektóre rynki azjatyckie, jak na przykład rynek indyjski są ciągle w fazie wzrostu (O'Connell 2008).

5.1.6.2. Linie hybrydowe

Linie niskokosztowe zmieniają się wraz ze zmieniającym się rynkiem, na którym działają i wraz z działaniami konkurencji, zarówno ze strony innych firm niskokosztowych jak i przewoźników tradycyjnych. Dlatego na wielu rynkach doszło do powstania przewoźników hybrydowych, którzy w swoich modelach biznesowych posiadają zarówno elementy modelu działania linii LCC, jak i tradycyjnych (Holloway 2008). Wiele linii typowo czarterowych również zmieniło model działania na hybrydowy (Williams 2001) (ryc. 8).

Według analizy przeprowadzonej przez firmę Sabre Airline Solution (www.sabreairlinesolution.com) w 2008 r. na świecie działalność prowadziło 540 linii lotniczych, z których 123 określały siebie jako niskokosztowe. Jednak w ostatnich latach wiele z nich zmieniło swój model biznesowy. Około 7% stało się liniami „pełnoserwisowymi” (full-service airlines), a 52% ma mieszany model działania, stając się liniami hybrydowymi. Tylko 41% linii deklarujących się jako linie niskokosztowe posiada model działania typowy dla linii niskokosztowych, o czym według Sabre decyduje sieć połączeń „z punktu do punktu”, jeden typ maszyn, jedna klasa serwisowa, prosta struktura taryf, dystrybucja wyłącznie przez internet i brak umów typu „interline” czy „codeshare”.

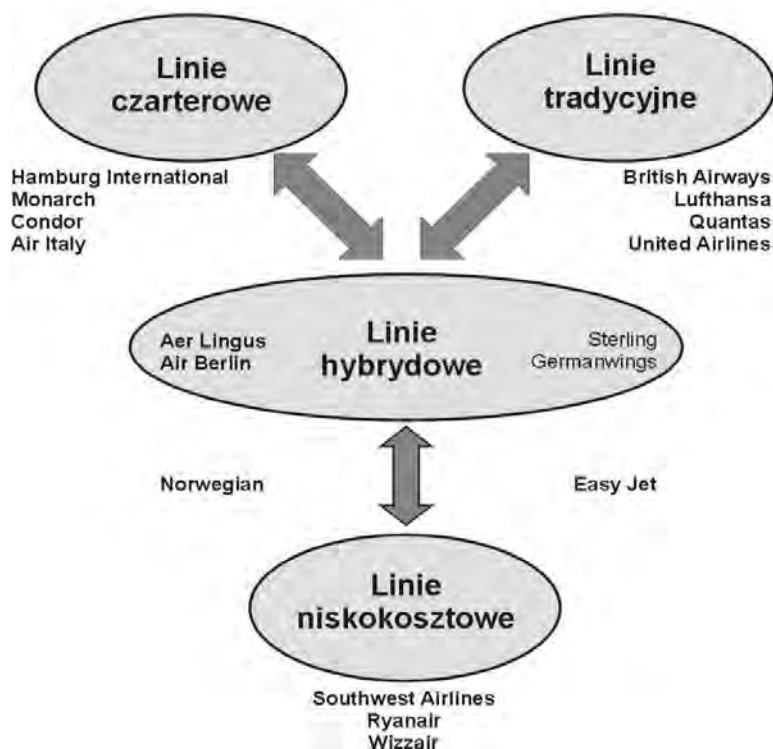
Według Sabre Airline Solution linie hybrydowe wyróżnia wprowadzenie do swego modelu co najmniej trzech z niżej wymienionych elementów:

- korzystanie z globalnych systemów rezerwacyjnych jako dodatkowego kanału dystrybucji (np. Air Berlin, Niki, Air Tran, Southwest Airlines, West Jet),
- podpisywanie umów marketingowych typu „codeshare agreement” (np. Air Berlin, Niki, West Jet),
- stosowanie zróżnicowanych taryf, podobnych do tych stosowanych przez linie tradycyjne,
- używanie kilku typu samolotów (np. Jet Blue, Air Berlin),
- obsługiwane także dalekich połączeń (w przypadku linii niskokosztowych wyłącznie na maksymalną odległość do 3,5 godzin lotu),

A



B



Ryc. 8. Zmiana modeli biznesowych linii lotniczych: A – dawny podział na trzy wyraźne rodzaje, B – późniejszy podział, w którym zacierają się granice podziału i coraz bardziej popularnym modelem staje się model hybrydowy. Źródło: opracowanie własne na podstawie prezentacji W. Kurth (2007), *Aviation in Transition – Future of LCC and Charter*, dostępnej na stronie www.hamburg-aviation-conference.de (data dostępu 08.03.2010).

- możliwość kupienia biletu na trasę z przesiadką, a także dzięki umowom typu „interline agreement” nawet na podróż, której część trasy obsługuje inny przewoźnik (np. Norwegian czy Air Berlin),
- w przypadku rynku Stanów Zjednoczonych operowanie także na trasach międzynarodowych (Jet Blue, Air Tran),
- sieć połączeń oparta o punkt przesiadkowy typu „hub” (Palma de Mallorca dla Air Berlin, Atlanta dla Air Tran),
- oferowanie dodatkowego (bezpłatnego) serwisu w czasie lotu i zwiększenie komfortu podróży (Jet Blue, Air Berlin, Air Arabia),
- zróżnicowanie klas serwisowych na dalekich trasach (Air Tran, Jet Blue, Virgin Blue),
- wprowadzenie programów lojalnościowych dla stałych klientów (Southwest Airlines, Air Berlin).

Wiele linii niskokosztowych zmieniło model na hybrydowy szukając w ten sposób dla siebie niszy rynkowej, dostosowując się do lokalnych warunków lub chcąc pozyskać dla siebie dodatkowo segment pasażerów biznesowych.

5.1.7. Reakcja tradycyjnych przewoźników na powstanie i rozwój przewoźników niskokosztowych

Na zliberalizowanych rynkach lotniczych, na których dynamicznie zaczęły rozwijać się linie niskokosztowe, linie tradycyjne walcząc o klientów zmuszone zostały do obniżenia cen na swoje usługi (ryc. 9), co w konsekwencji doprowadziło również do poszukiwania możliwości obniżenia kosztów działalności tych przedsiębiorstw (Franke 2004, Dennis 2007, Wasilewski 2009). Prawie wszyscy tradycyjni przewoźnicy zrestrukturyzowali swoje firmy, często zmniejszając liczbę zatrudnionych pracowników, szczególnie administracyjnych. Dla przykładu, linie British Airways w 2004 r. zatrudniały o 21% mniej pracowników niż w 1994 r., Lufthansa o 9%, a British Midland aż o 40% mniej (Dennis 2007). Wiele usług przekazano firmom zewnętrznym.

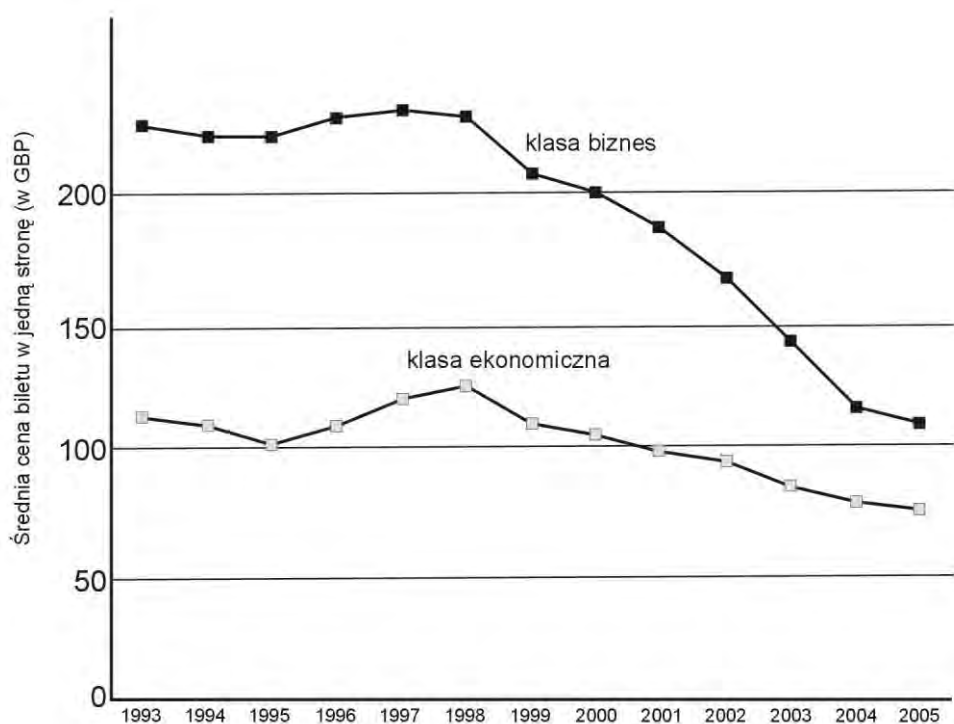
W celu zwiększenia wskaźnika wykorzystania miejsc w samolocie i poprawy wskaźników ekonomicznych najwięksi przewoźnicy europejscy – British Airways i Lufthansa zmodyfikowali wykorzystanie maszyn na różnych trasach. Linie British Airways zastąpiły Boeingi 737 mniejszymi regionalnymi samolotami odrzutowymi na trasach do Dusseldorfu, Frankfurtu czy Paryża. Częstotliwość połączeń pozostała na tym samym poziomie lub trochę wyższym, ale zmniejszyła się w skali dnia liczba oferowanych miejsc na danej trasie (Dennis 2007).

Linie tradycyjne, korzystające głównie z globalnych systemów rezerwacyjnych i rozbudowanej sieci agentów, podobnie jak linie niskokosztowe położyły większy nacisk na sprzedaż internetową, zmniejszyły wysokość wypłacanej prowizji

agentom (z 9 procent do 1 procenta) lub nawet odmówiły agentom prawa do otrzymywania prowizji od sprzedaży, wymuszając tym samym wprowadzenie przez pośredników opłaty serwisowej. Również linie tradycyjne wprowadziły bilety elektroniczne, elektroniczne karty pokładowe oraz stanowiska samodzielnych odpraw przed wylotem (Petrykowski 2005, Hanlon 2007, Holloway 2008).

Niektóre linie tradycyjne (np. linie amerykańskie, SAS, British Midland, Swiss, Iberia) zrezygnowały z serwowania darmowych posiłków na krótszych trasach i zmniejszyły ciężar bezpłatnego bagażu (Dennis 2007, Radomyski 2007). Na wzór linii niskokosztowych zostały uproszczone taryfy lotnicze. Większość linii tradycyjnych zrezygnowała z tzw. Sunday rule, czyli obowiązku pozostania w miejscu docelowym podróży przynajmniej do najbliższej niedzieli w celu możliwości zastosowania taryfy ekonomicznej.

W przypadku rynku europejskiego, linie tradycyjne nie chcą tracić pasażerów wybierających porty regionalne jako miejsce rozpoczęcia swojej podróży, zaczęły również zwiększać ofertę połączeń z portów regionalnych. Jako przykład



Ryc. 9. Średnie ceny biletów w klasie biznes i ekonomicznej pomiędzy Wielką Brytanią a pozostałymi krajami UE w latach 1993–2005. Źródło: opracowanie własne na podstawie CAA International Passenger Survey, za W. Kurth (2007), *Aviation in Transition – Future of LCC and Charter*, prezentacja dostępna na stronie www.hamburg-aviation-conference.de (data dostępu 08.03.2010).

można podać rozwój sieci połączeń Lufthansy, która w ostatnich latach dodała m.in. do swojej oferty połączenia z pięciu polskich (Gdańsk, Kraków, Poznań, Wrocław, Rzeszów) i trzech rumuńskich portów regionalnych (Cluj-Napoca, Sibiu, Timișoara).

5.2. Alianse lotnicze

5.2.1. Pojęcie aliansu

Termin „alians” (z języka francuskiego: alliance) oznacza sojusz, przymierze, koalicję, współdziałanie przeciwników. Często termin ten używany jest do określenia współpracy różnych podmiotów (także przedsiębiorstw) w zakresie walki przeciwko wspólnym konkurentom. W teoriach zarządzania podkreśla się, że główną cechą każdego aliansu jest istnienie określonego stopnia konkurencyjności przedsiębiorstw, skłonnych jednak do współpracy ze sobą w obliczu większego zagrożenia lub w celu zwiększenia korzyści (Marciszewska 2001). Dlatego też alians definiuje się jako formę współpracy między obecnymi lub potencjalnymi konkurentami, mającą wpływ na sytuację innych konkurentów, dostawców lub klientów w obrębie tego samego sektora lub pokrewnych sektorów (Romanowska 2009).

Alians jest formą współpracy przedsiębiorstw działających w konkurencyjnym otoczeniu (Cygler 2002, Chwistecka-Dudek, Sroka 2008, Girszewska, Romanowska 2009). W trakcie tej współpracy nie ustaje całkowicie rywalizacja, ale jest ona świadomie ograniczana w określonym czasie i obszarze działalności. Stosunki między uczestnikami porozumienia zawierają zarówno elementy walki konkurencyjnej, jak i współpracy. Każdy z członków aliansu zachowuje zwykle swoją tożsamość organizacyjną i autonomiczną strategię.

Tworzenie aliansów powoduje różne konsekwencje, zarówno dla przedsiębiorstw je tworzących, jak i dla całego rynku. Alianse prowadzą do zmian układu sił i obrazu rynku. Przyczyniają się do jego konsolidacji, a nawet monopolizacji. Przedsiębiorstwom uczestnictwo w aliansie może w dłuższej perspektywie przynieść skutki zarówno pozytywne, jak i negatywne (Garrette, Dussauge 1996, Romanowska 1997, Drewniak 2004, Rymarczyk 2004).

W lotnictwie pasażerskim aliansy początkowo były zakładane głównie ze względu na możliwość wejścia na nowe rynki, ponieważ ta forma sojuszu umożliwiała obejście umów bilateralnych (Button, Taylor 2000, Weber, Dinwoodie 2000). W późniejszym okresie aliansy były tworzone ze względu na rozwój nowych technologii oraz ze względów handlowych, ale zawsze ich głównym celem było zdobycie przewagi konkurencyjnej (Pels 2001, Krzemiński, Marciszewska 2005).

5.2.2. Rodzaje aliansów lotniczych

W literaturze przedmiotu wyróżnianych jest wiele rodzajów aliansów ze względu na charakter powiązań. Wydziela się m.in. alianse poziome (horyzontalne), pionowe i zewnętrzne (Hanlon 2007, Holloway 2008). Często alianse są dzielone na komplementarne (łączy one przedsiębiorstwa o różnych kompetencjach), alianse oparte na ścisłej integracji (głównym celem tych aliansów jest osiągnięcie korzyści skali) oraz addytywne (partnerzy wnoszą podobne wkłady i kompetencje, a efektem porozumienia ma być wspólny produkt, co oznacza, że konkurencja między nimi zostaje zawieszona, a alians ma charakter quasi-fuzji) (Garrette, Dussauge 1996, Rymarczyk 2004).

Alianse, w tym lotnicze, są często dzielone na handlowe i strategiczne (Żylicz 2002). Alianse handlowe obejmują porozumienia dotyczące wzajemnego przekazywania przewozów (tzw. interline agreement) i podziału wpływów taryfowych (pro-rating), wzajemnej obsługi naziemnej, wspólnych programów lojalnościowych, podziału rejsów (code-sharing), przydzielania puli miejsc na danej trasie (tzw. blocked space). Porozumienia handlowe mogą także obejmować wspólną organizację sprzedaży, wspólną obsługę techniczną czy eksploatację.

Porozumienia strategiczne są formą bardziej zaawansowaną, bo zakładają używanie wspólnej marki handlowej. Przyczynę powstawania aliansów często upatruje się w próbie obejścia ograniczeń narzuconych przez prawo, głównie umów bilateralnych i w tendencjach do globalizacji usług transportu lotniczego (Ruciński 2000, Szymajda 2002a, Maciuk 2004). Jednak utworzenie aliansu zamiast dokonania fuzji, przejęcia czy połączenia, nie musi wynikać jedynie z ograniczeń natury prawnej. Z aliansu znacznie łatwiej można się wycofać, jeśli przestanie on przynosić oczekiwane korzyści (Kobel 2005). Przynależność do aliansu zwiększa elastyczność funkcjonowania przedsiębiorstwa lotniczego oraz umożliwia lepsze i szybsze dostosowanie oferty do zmieniającego się popytu w poszczególnych regionach geograficznych. Inną przyczyną tworzenia aliansów jest uzyskanie korzyści skali i osiągnięcia korzyści z gęstości sieci (Kleymann, Seristö 2001, Pels 2001).

5.2.3. Korzyści z przynależności do aliansu lotniczego

Do najważniejszych korzyści, wynikających z przynależności do aliansu lotniczego można zaliczyć:

- redukcję kosztów działalności poprzez wspólną politykę handlową i działalność organizacyjną (zmniejszenie ilości personelu naziemnego, unifikacja rozwiązań organizacyjnych – np. wspólne dla całego aliansu przedstawicielstwa zagraniczne, wspólna obsługa naziemna na lotniskach itd.),
- stworzenie sieci skoordynowanych połączeń, co znacząco wpływa na konkurencyjność linii,

- zwiększenie dopływu pasażerów, tzw. potoków pasażerskich, co umożliwia większe wypełnienie samolotów odlatujących z głównych lotnisk (hubów) dla danego aliansu oraz zwiększenie efektywności wykorzystania samolotów – mniejszych samolotów na trasach „dowożących” do punktów przesiadkowych oraz większych na dalekich trasach, oferowanych z głównych portów,
- podniesienie jakości usług przez wzrost częstotliwości połączeń, dogodny rozkład lotów, łatwość przesiadek i skrócenie wymaganego czasu na przesiadkę, dzięki rozwiązaniom logistycznym w portach lotniczych – możliwym m.in. dzięki grupowaniu linii należących do jednego aliansu na jednym terminalu. Powyższe cechy są uznawane za wyznaczniki jakości usług lotniczych,
- korzyści marketingowe, wynikające z jednej strony ze wspólnych działań promocyjnych, reklamowych, wspólnych kanałów dystrybucji (systemy rezerwacyjne i serwisy internetowe), wspólnych programów lojalnościowych i przywilejów dla osób najczęściej podróżujących, jak i z przenoszenia wizerunku wspólnej marki na wszystkie linie przynależące do jednego sojuszu.

Powyższe korzyści dla przedsiębiorstwa znajdują także odzwierciedlenie w korzyściach odnoszonych przez klienta (Kraciuk 2005). Tworzenie globalnej zintegrowanej sieci połączeń pociąga zwykle za sobą wspólną politykę taryfową, wspólne programy lojalnościowe, skoordynowane rozkłady lotów, a tym samym skrócenie czasu oczekiwania pomiędzy kolejnymi etapami podróży lotniczej. Do wzrostu komfortu podróżowania przyczynia się korzystanie przewoźników z jednego wspólnego terminala (dotyczy to zwłaszcza dużych lotnisk, będących węzłami przesiadkowymi), a w odniesieniu do pasażerów klasy biznes i osób często podróżujących, biorących udział w programach lojalnościowych możliwość przebywania w ekskluzywnych poczekalniach (business lounges) innych członków aliansu.

W przypadku przewoźników lotniczych, przystąpienie do sojuszu powinno wpłynąć na zmniejszenie kosztów działalności w wyniku wspólnej promocji, połączonej działalności na lotniskach, wspólnej sprzedaży usług. Alians umożliwia internacjonalizację kosztów (Marciszewska 2001). W krajach o tańszej sile roboczej mogą być lokalizowane biura rozrachunkowe czy bazy techniczne. Alianse umożliwiają szybsze wprowadzenie innowacyjnych systemów organizacyjnych i krótszy czas rozwoju produktu (Centro 2009).

Alianse zakładane są głównie przez przewoźników tradycyjnych, chociaż w historii były też przykłady zawierania sojuszy, głównie o charakterze handlowym, pomiędzy przewoźnikami niskokosztowymi i były to najczęściej porozumienia o charakterze dwustronnym. Jako przykład można podać współpracę przedsiębiorstw Air Berlin i Niki, Germanwings i Click Air czy Air Berlin i linii LTU. W przypadku tego ostatniego sojuszu doszło w marcu 2007 r. do przejścia linii LTU przez Air Berlin.

5.2.4. Fazy rozwojowe strategicznych aliansów lotniczych

Nie każdy tworzony alians musi mieć charakter aliansu strategicznego. Większość porozumień dotyczących współpracy przewoźników lotniczych miało charakter handlowy i marketingowy. Dotyczyły one między innymi wspólnego wykorzystania miejsc na danej trasie i koordynacji rozkładów lotów, a wiele z tych umów kończyło się niepowodzeniami. Alians strategiczny to taki sposób współdziałania przedsiębiorstw, który zmienia charakter gry ekonomicznej (Romanowska 2009). Według J. Cygler (2002) alianse strategiczne mają charakter długoterminowych umów pomiędzy przedsiębiorstwami, o jasno sprecyzowanych celach. Umowy te zawarte są na zasadach partnerstwa i wspólnych korzyści, przy zachowaniu odrębności organizacyjnej stron układu.

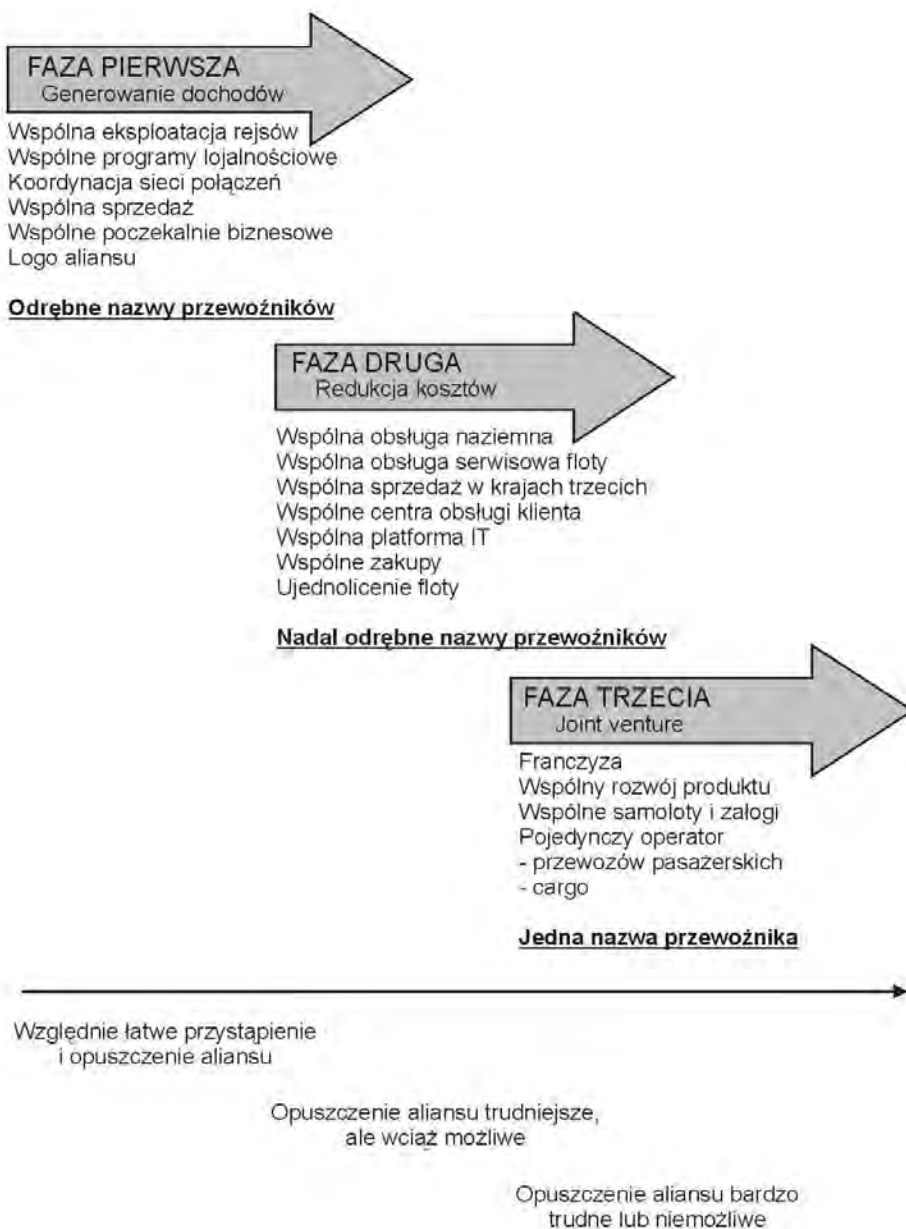
W nawiązaniu do tych definicji, lotnicze sojusze strategiczne można określić jako długotrwałe działanie dwóch lub więcej przewoźników lotniczych będących uczestnikami gry rynkowej o charakterze konkurencji międzynarodowej, które ma na celu umocnienie ich pozycji konkurencyjnej w sektorze zarówno wobec innych konkurentów, w tym innych aliansów, jak i dostawców oraz klientów, przy jednoczesnym zachowaniu ich odrębności organizacyjnej i prawnej (Markiewicz 2004).

Alianse strategiczne mogą przechodzić kilka faz rozwoju (ryc. 10). W pierwszej fazie członkowie aliansu są nastawieni głównie na generowanie przychodów, co próbują osiągnąć poprzez m.in. wspólną obsługę rejsów (*code-share*), wspólne programy lojalnościowe (zwiększenie liczby stałych klientów, przywiązanych do danego aliansu), koordynację połączeń, wspólną sprzedaż (dotyczy to zarówno sprzedaż tradycyjnej poprzez wspólne przedstawicielstwa aliansu, jak i sprzedaż elektroniczną poprzez wspólne strony internetowe, wspólne taryfy i promocje). Na lotniskach linie należące do jednego aliansu oferują wspólne poczekalnie biznesowe. Zrzeszone w aliansie linie lotnicze korzystają ze wspólnego logo, ale nadal pozostawiają odrębne marki przewoźników. W pierwszej fazie linie lotnicze muszą liczyć się z nakładami finansowymi, które mają zezwolić na spójne działania przewoźników w ramach jednego aliansu. Wydatki te, oprócz działań marketingowych, obejmują ujednoczenie systemów rezerwacyjnych, rozwiązań organizacyjnych czy jakości usług.

Druga faza zacieśniania współpracy w ramach aliansów ma za zadanie redukcję kosztów poprzez wspólną obsługę naziemną, wspólne serwisowanie floty, wspólne centra obsługi klienta oraz osiąganie korzyści z wielkości przedsiębiorstwa przy negocjacjach zakupowych. W fazie drugiej przewoźnicy mogą również dążyć do ujednoczenia posiadanej floty. Przedsiębiorstwa lotnicze nadal działają pod odrębnymi nazwami. Na tym etapie opuszczenie aliansu jest trudniejsze (głównie ze względu na poniesione nakłady i zmiany organizacyjne), ale nadal możliwe.

Trzecia faza to utworzenie wspólnego przedsiębiorstwa, działającego pod jedną nazwą. Do trzeciej fazy przeszedł alians linii KLM i Air France oraz Delta

i Northwest. Do fazy tej przygotowują się również linie British Airways i Iberia. Nie wszystkie linie i wszystkie aliansy chcą dążyć ostatecznie do trzeciej fazy zacieśniania aliansów.



Ryc. 10. Fazy zacieśniania współpracy w ramach aliansów. Źródło: opracowanie własne na podstawie Doganis (2006).

5.2.5. Alianse globalne

Powstające w latach 80. i 90. XX wieku alianse miały charakter mało stabilny (Oum, Zhang 2001). Bardzo często zmieniał się ich skład, wiele z nich nie przetrwało, zwłaszcza alianse o charakterze handlowym. Według P. Hanlona (2007) w 1994 r. istniało ok. 280 aliansów, a w 1998 r. ponad 500. Liczby te świadczą, że wiele linii równocześnie uczestniczyło w kilku aliansach. Na początku lat 90. umowy o współpracy podpisały SAS, Swissair, Austrian Airlines, Finnair, Lufthansa z Air France i Sabeną, natomiast holenderski KLM z British Airways. Sądzone, że porozumienia te będą miały charakter bardziej trwałych powiązań, jednak grupy te rozpadły się w wyniku zmian polityki handlowej i marketingowej linii lotniczych (Grzywacz i in. 2003). Pod koniec lat dziewięćdziesiątych powstały cztery alianse lotnicze o charakterze ogólnoświatowym. Były to Star Alliance, Oneworld, Wings (obejmujący KLM, Northwest oraz Alitalia) oraz sojusz Delta i Air France, który dał początek późniejszemu aliansowi Sky Team. W roku 2003 doszło do połączenia aliansów Wings i Sky Team. Rozszerzony alians pozostał przy nazwie Sky Team. W 1998 r. powstał alians o europejskim zasięgu – Qualiflyer, skupiony wokół Swissair. Do sojuszu tego przystąpiły linie Sabena, TAP Portugal, Polskie Linie Lotnicze LOT, Air Europe, Air Liberté, Air Littorale, AOM French Airlines, Balair, Crossair, Turkish Airlines, Volare i Austrian Airlines (linie te w 2000 r. przeszły do aliansu Star) (Burghouwt 2007). Udział aliansu Qualiflyer w przewozach pasażerskich na koniec 2000 roku wynosił około 3,6%, czyli około 52 mln pasażerów (Marciszewska 2001). Sojusz ten rozpadł się w 2002 r. w wyniku bankructwa linii Swissair i Sabena.

Obecnie na świecie funkcjonuje około 300 aliansów lotniczych (Ruciński 2009), ale tylko 3 mają charakter aliansów globalnych, obejmujących swoją siecią połączeń cały świat. Alianse globalne są aliansami strategicznymi, działającymi pod wspólną marką.

Sojuszami o światowym zasięgu są Star Alliance, Oneworld i Sky Team. Skupiają one aż 73% przewozów pasażerskich, mają charakter bardziej stabilny i w przyszłości będzie raczej dochodziło do dalszego rozszerzania tych aliansów niż tworzenia nowych. Według wielu analityków rynku lotniczego (Ruciński 2006b, Hanlon 2007, Radomyski 2007) alianse są najszybszym i najtańszym sposobem zdobycia pozycji przewoźnika globalnego. Transport lotniczy niewątpliwie przyczynia się do procesów globalizacyjnych, ale równocześnie sam tym procesom podlega. W sytuacji pełnej liberalizacji rynku tylko możliwość działania w skali globalnej zapewnia przewagę konkurencyjną na światowych rynkach. Podstawową zasadą tworzenia aliansów globalnych jest taki dobór partnerów strategicznych, aby umożliwić powstanie jak największej w sensie przestrzennym sieci połączeń, zapewniającej połączenia pomiędzy wszystkimi zamieszkałymi kontynentami.

Strategiczne alianse globalne dotyczą nie tylko transportu pasażerskiego, ale również transportu towarowego. Do największych aliansów cargo o zasięgu globalnym należą WOW, Sky Team Cargo i ANA-UPS (Holloway 2008). Procesy konsolidacji, a wraz z nimi tworzenie aliansów strategicznych mogą dotyczyć również rynku usług infrastruktury transportu lotniczego. Duże porty lotnicze mogą budować alianse strategiczne z mniejszymi portami, oferując nowe technologie i nowoczesne metody zarządzania, wspólne wdrażanie nowych systemów czy wspólne zakupy (Kaliński 2005).

5.2.5.1. Alians Star

Alians Star jest najstarszym globalnym aliansem. Powstał 14 marca 1997 r. w wyniku porozumienia pomiędzy liniami Lufthansa, Air Canada, Scandinavian Airlines System (SAS), Thai Airways i United Airlines. Jednak jego historia jest znacznie dłuższa i sięga 1959 r., kiedy to SAS i Thai Airways założyły Thai Airways International (Marciszewska 2001). Od początku lat 90. XX w. późniejsi partnerzy grupy podpisywali umowy dwustronne (Air Canada i United Airlines – 1993, Lufthansa i Varig – 1993, Lufthansa i SAS – 1995, United Airlines i SAS – 1995, Lufthansa i Air Canada – 1996, SAS i Air Canada – 1996).

W 1997 r. do aliansu dołączyły linie brazylijskie Varig (ze względu na problemy finansowe wykluczone z aliansu 31 stycznia 2007). W 1999 r. alians został rozszerzony o linie Ansett Australia (zbankrutowały w 2001 r.), All Nippon Airways i Air New Zealand.

Już w pierwszych latach działalności sieć połączeń współpracujących linii miała globalny zasięg. W 2000 r. do sojuszu przystąpiły linie Singapore Airlines oraz Austrian Airlines, które zdecydowały się na opuszczenie sojuszu Qualiflyer oraz British Midland. W 2003 r. alians powiększył się o Polskie Linie Lotnicze LOT, Spanair i Asiana Airlines.

W marcu 2010 r. członkami aliansu było 23 przewoźników: Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian Airlines, British Midland, Brussels Airlines, Continental Airlines, Egypt Air, LOT, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines⁸, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAP Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines i US Airways. Członkami regionalnymi są Adria, Blue 1 i Croatia Airlines. Do aliansu mają dołączyć także linie Air India⁹, brazylijski TAM oraz greckie Aegean Airlines¹⁰. W 2008 r. linie należące do

⁸ Linie Shanghai Airlines opuściły sojusz w związku z fuzją z China Eastern Airlines, należącym do sojuszu Sky Team.

⁹ Przystąpienie linii Air India do aliansu Star zostało odroczone ze względu na nie spełnienie wymaganych procedur przystosowawczych.

¹⁰ TAM i Aegean stały się członkami Star Alliance w 2010 r.

alianisu Star przewiozły prawie 587 milionów pasażerów, oferując połączenia z 1071 lotnisk położonych w 175 krajach (tab. 5).

Za zarządzanie aliansem odpowiedzialny jest Zarząd Rozwoju Aliansu, składający się z reprezentacji każdej linii (2 reprezentantów każdej linii, w tym prezes) oraz Komitet Rozwoju Aliansu (po 2 reprezentantów).

5.2.5.2. Alians Oneworld

We wrześniu 1998 r. pięć dużych linii lotniczych – American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific i Qantas Airways ogłosiły, że chcą utworzyć alianse lotniczy, który w domyśle miałby być przeciwważą dla alianisu Star. Oficjalnie za datę rozpoczęcia działalności tego alianisu uznaje się datę 1 lutego 1999 r. W tym samym roku do alianisu dołączyły linie Iberia i Finnair. W marcu 2010 r. alianse Oneworld zrzeszała 11 linii lotniczych: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL, Lan Chile, Malev, Mexicana, Qantas, Royal Jordanian. W najbliższych latach do alianisu mają przystąpić rosyjskie linie S7¹¹ i indyjskie Kingfisher Airlines.

W 2008 r. linie alianisu obsługiwały ponad 800 lotnisk w 150 krajach i przewiozły 340 milionów pasażerów (tab. 5). Jako jedyny alianse globalny miały w swoich szeregach przewoźnika z Ameryki Południowej.

5.2.5.3 Alians Sky Team

Najmłodszy z globalnych sojuszy powstał 22 czerwca 2000 r. Został utworzony przez przewoźników Aeromexico, Air France, Delta Airlines i Korean Air. W następnym roku dołączyły do niego Czech Airlines i Alitalia. W 2003 r. sojusz został rozszerzony o KLM i Northwest Airlines, dotąd tworzące alianse Wings, a 13 września 2004 r. o Continental Airlines (przewoźnik wystąpił z alianisu w 2009 r.). Od 14 kwietnia 2006 jego członkiem jest także Aeroflot. W 2007 do sojuszu przystąpiły linie China Southern Airlines. W 2008 r. linie alianisu Sky Team przewiozły ponad 384 miliony pasażerów, oferując połączenia do 856 lotnisk w 169 krajach (tab. 5).

Łącznie 3 globalne alianse obsługiwały w 2008 r. 1 miliard 377 milionów pasażerów. W ostatnich latach doszło do kilku ważnych zmian uczestników w tych trzech alianсах globalnych. Jedną z nich było wystąpienie linii Continental¹² z alianisu Sky Team i przejście do alianisu Star. Oznacza to, że ostateczna konfigura-

¹¹ Linie S7 przystąpiły do alianisu Oneworld w 2010 r.

¹² 4 maja 2010 r. doszło do połączenia linii Continental z United Airlines. Nowy przewoźnik używa nazwy United Airlines.

Tab.5. Porównanie globalnych aliansów lotniczych.

Nazwa aliansu	Star	Oneworld	Sky Team
Rok powstania	1997	1999	2000
Liczba obsłużonych pasażerów (w mln)	586,6	340	384
Liczba obsługiwanych portów lotniczych	1071	800	856
Liczba obsługiwanych państw	175	150	169
Przychody roczne (w mld USD)	171,2	99,8	97,9
Liczba samolotów	3993	2500	1941
Udział w rynku	29,3%	23,2%	20,6%
Założyciele aliansu	Air Canada Lufthansa SAS Thai Airways United Airlines	American Airlines British Airways Cathay Pacific Qantas	Aeromexico Air France Delta Korean Air
	Air China 2007 Air New Zealand 1999 ANA 1999 Asiana 2003 Austrian Airlines 2000 BMI 2000 Brussels Airlines 2009 Continental 2009 Egypt Air 2008 LOT 2003 Shanghai Airlines 2007 Singapore Airlines 2006 South African Airways 2003 Spanair 2005 Swiss 2008 TAP Air Portugal 2004 Turkish Airlines US Airways Członkowie regionalni: 2004 Adria Airways 2004 Blue 1 Croatia Airline	Finnair 1999 Iberia 1999 Japan Air Lines 2007 Lan-Chile 2000 Malév 2007 Mexicana 2009 Royal Jordanian 2007	Aeroflot 2006 Alitalia 2001 China Southern 2007 Czech Airlines 2001 KLM 2004 Członkowie stowarzyszeni: Air Europa 2007 Kenya Airways 2007
Pozostali członkowie aliansu, wraz z datą przystąpienia			
Kandydaci do aliansu	Aegean Airlines Air India TAM	S7 Airlines Kingfisher Airlines	Tarom (jako członek stowarzyszony) Vietnam Airlines MEA (jako członek stowarzyszony)
Byli członkowie aliansu	Ansett ¹ 1991–2001 2000–2004 Mexicana ² 1997–2007 Varig ³	Aer Lingus ⁴ 2000–2007 Canadian Airlines ⁵ 1999–2001	Continental ⁶ 2004–2009 Copa ⁷ 2007–2009 Northwest ⁸ 2004–2009

¹ Przewoźnik zbankrutował w 2001 r.² Dobrowolne wystąpienie³ Wykluczenie z aliansu⁴ Dobrowolne wystąpienie, w 2009 wejście w skład aliansu Oneworld⁵ Przejęcie przewoźnika przez Air Canada – członka aliansu Star⁶ Dobrowolne wystąpienie, w 2009 wejście w skład aliansu Star⁷ Dobrowolne wystąpienie⁸ Połączenie z Delta Airlines w 2009 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych aliansów: www.staralliance.com, www.oneworld.com, www.skyteam.com; dane liczbowe za rok 2008 (data dostępu: 18.04.2010).

cja aliansów nie jest jeszcze określona. Wszystko wskazuje jednak, że w najbliższej przyszłości to nie poszczególni przewoźnicy, ale wielkie grupy strategiczne będą walczyć o podział światowego rynku lotniczego (Marciszewska 2005, Fyall, Garrod 2006).

6. Zmiany prawne i organizacyjne transportu lotniczego w Polsce

6.1. Uwarunkowania prawne i ekonomiczne transportu lotniczego w Polsce przed akcesją do Unii Europejskiej

Podstawą funkcjonowania transportu lotniczego w Polsce przez wiele lat była ustawa Prawo lotnicze z 31 maja 1962 r. Dostęp do rynku polskiego był ściśle regulowany i zmonopolizowany przez narodowego przewoźnika PLL LOT. Większość tras międzynarodowych w wyniku umów bilateralnych była obsługiwana przez dwóch przewoźników. Projekt ustawy z 1962 r. został opracowany w zupełnie innych realiach gospodarczych i politycznych, w których dominowała zasada centralnego planowania oraz prymat funkcji obronnych nad funkcjami regulowania obrotu i ochroną interesów gospodarczych (Szymajda 2002a). Ustawa Prawo lotnicze z 31 maja 1962 r. była nowelizowana pięciokrotnie, jednak nie uwzględniała wszystkich zmian, które dotyczyły między innymi zmian technicznych, informatycznych (rozwój globalnych systemów rezerwacyjnych) czy ratyfikowanych przez Polskę międzynarodowych konwencji lotniczych (Tokijskiej, Haskiej, Montrealskiej) (Szymajda 2002a). Do końca lat 80. XX wieku jedynym polskim przewoźnikiem było Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Linie Lotnicze LOT. Linie te, podobnie jak wiele innych linii flagowych w różnych krajach, miały uprzywilejowaną pozycję, wynikającą zarówno z braku konkurencji, jak i pomocy finansowej ze strony rządu.

Głównym lotniskiem polskim było lotnisko Warszawa Okęcie, będące równocześnie bazą dla PLL LOT. Poza portem lotniczym Warszawa Okęcie siedem polskich lotnisk było dopuszczonych do ruchu międzynarodowego – Kraków Balice, Gdańsk Rębiechowo, Poznań Ławica, Katowice Pyrzowice, Wrocław Strachowice, Szczecin Goleniów, Rzeszów Jasionka (Lijewski 1986). Jednak w portach tych połączenia międzynarodowe (z wyjątkiem Krakowa) miały znaczenie marginalne. Polskie lotniska były do roku 1987 zarządzane centralnie przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych (ZRLiLK).

W końcu lat 80. doszło do pewnych zmian w polskiej branży lotniczej. Zlikwidowano ZRLiLK, a na jego miejsce powołano Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), w ramach którego wyodrębniono Agencję Ruchu Lotniczego (ARL), odpowiedzialną za kontrolę ruchu lotniczego.

Dopiero z dniem 1 stycznia 1989 r., na mocy ustawy z dnia 23 grudnia 1988 o działalności gospodarczej, prawny monopol PLL LOT i PPL został zniesiony. Od

tamtego czasu każda osoba fizyczna czy prawna, po uzyskaniu odpowiedniej koncesji, może rozpocząć działalność usługową w branży lotniczej na terenie Polski.

Po roku 1990 rozpoczął się proces adaptacji polskiej branży usług lotniczych do funkcjonowania w ramach gospodarki rynkowej. W 1992 r. PLL LOT zostały przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Wymienione zostały samoloty produkcji radzieckiej na amerykańskie samoloty średniego i dalekiego zasięgu (odpowiednio Boeing 737 i Boeing 767) oraz turbośmigłowe samoloty ATR francusko-włoskiego konsorcjum, przeznaczone głównie do obsługi tras krajowych i połączeń międzynarodowych z portów regionalnych. W późniejszym okresie zakupione zostały dodatkowo brazylijskie samoloty z serii Embraer do obsługi tras europejskich (Koziański 2007).

W latach 90-tych doszło do reorganizacji i zmiany własności portów regionalnych. Porty regionalne zaczęły działać jako spółki prawa handlowego, w których udziałowcami są Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), Skarb Państwa, samorządy terytorialne i kapitał lokalny. W 2004 r. w Polsce porty lotnicze funkcjonowały na 12 lotniskach komunikacyjnych. Pod zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” pozostawały Warszawa, Rzeszów¹³ i Zielona Góra (Babimost), natomiast pod zarządem spółek prawa handlowego – porty Gdańsk, Katowice (Pyrzowice), Wrocław, Kraków, Szczecin (Goleniów), Poznań, Łódź, Bydgoszcz i Mazury-Szczytno (Szymany) (Liwński 2006).

6.2. Przystosowanie polskiego transportu lotniczego do norm i standardów Unii Europejskiej

Najważniejszym dokumentem prawnym wdrażającym unijne regulacje dotyczące transportu lotniczego była ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dziennik Ustaw 2002 nr 130 poz. 1112), stanowiąca najistotniejszy akt prawny w zakresie lotnictwa cywilnego. Kompleksowo reguluje ona zagadnienia związane z dostępem do rynku, ochrony środowiska, kwestii technicznych oraz tworzy podstawy do przeprowadzenia zmian w administracji lotnictwa cywilnego (Burniewicz, Szałucki 2003, Grzywacz i in. 2003).

Zgodnie z ustawą powołano Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) – centralny organ administracji rządowej. Urząd ten powstał poprzez połączenie Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Infrastruktury oraz Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego i przejął funkcję tych dwóch instytucji. Prezes ULC odpowiedzialny jest za administrację i nadzór nad działalnością lotnisk, ruchem lotniczym oraz za regulacje rynku usług lotniczych, w tym licencjonowanie przewoźników lotniczych (Mendyk 2009).

¹³ Port lotniczy w Rzeszowie pozostawał w strukturach PPL do końca czerwca 2009.

Dodatkowo na mocy ustawy Prawo lotnicze powstała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, uniezależniona od administracji lotniczej. Zadaniem Komisji jest badanie wypadków i incydentów lotniczych zaistniałych w Polsce i wypadków polskich statków powietrznych za granicą oraz ustalanie ich okoliczności, aby przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości.

Jednym z najważniejszych etapów liberalizacji polskiego rynku było podpisanie przez Polskę umowy o Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym (Ruciński 2006b). Umowa ta została parafowana przez Polskę 31 stycznia 2003 r. Zgodnie z jej zasadami został ustanowiony okres przejściowy na zliberalizowanie rynku do końca 2003 r. Zgodnie z umową Polska przystąpiła do porozumienia o pełnej liberalizacji transportu lotniczego pomiędzy krajami Unii Europejskiej, nowymi państwami kandydującymi razem z Polską do UE, a także z Islandią i Norwegią. W wyniku porozumienia każde towarzystwo lotnicze zarejestrowane w jednym z państw sygnatariuszy porozumienia może uruchomić dowolne połączenia nie tylko do i z Polski, ale również na rynku wewnętrznym Polski. Takie same prawa nabyli przewoźnicy zarejestrowani w Polsce.

Według J. Burniewicza i K. Szałuckiego (2003) do najważniejszych regulacji Unii Europejskiej, do których przyjęcia została zobligowana Polska, a które znacząco wpłynęły na polski rynek transportu lotniczego należą:

- ustalenia w zakresie licencjonowania przewoźników lotniczych (rozporządzenie Rady nr 2407/92/EWG i dyrektywa Rady nr 91/670/EWG z 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnej akceptacji licencji personelu na pełnienie funkcji w lotnictwie cywilnym),
- zasady uczciwej konkurencji (rozporządzenie nr 3975/87/EWG z 14 grudnia 1987 r. w sprawie zakazu praktyk ograniczających konkurencję w transporcie lotniczym – zmienione rozporządzeniami nr 1284/91 i 2410/92, rozporządzenie Rady nr 2299/89/EWG z 24 lipca 1989 r. wprowadzające kodeks postępowania w zakresie skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych, zmienione rozporządzeniem Rady nr 3089/93 z 29 października 1993 r.),
- zapewnienie „otwartego nieba”, zgodnie z rozporządzeniem Rady nr 2343/90/EWG z 24 lipca 1990 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do usług rozkładowych na trasach wewnątrz Wspólnoty oraz podziału pasażerów między przewoźników w ramach usług rozkładowych między państwami członkowskimi, rozporządzeniem Rady nr 2408/92/EWG z 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do wewnątrz wspólnotowych tras lotniczych oraz rozporządzeniem Rady nr 95/93/LTE z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad dotyczących przyznawania czasów operacji (tzw. slotów) w portach lotniczych Wspólnoty,
- ustalenia taryfowe w lotnictwie UE, dotyczące swobodnego ustalania przez przewoźników opłat za świadczone usługi (rozporządzenie Rady nr 2409/92/EWG z 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za przewozy lotnicze),

- ochrona klientów przewoźników lotniczych (rozporządzenie Rady nr 295/91/EWG z 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań w transporcie lotniczym w wyniku za odmowy przyjęcia na pokład samolotu, anulacji rejsu czy znacznego opóźnienia),
- harmonizacja przepisów dotyczących spraw technicznych oraz administracyjnych (rozporządzenie Rady nr 3922/91/EWG z 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymogów technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego uzupełnione rozporządzeniem Komisji nr 2176/96/UE).

W wyniku wprowadzonych zmian prawnych doszło do pełnej liberalizacji rynku przewozów lotniczych w Polsce. Zostały zniesione ograniczenia, które w zachodnich krajach Unii Europejskiej były znoszone stopniowo przez ponad 10 lat. Dlatego można powiedzieć, że w Polsce liberalizacja rynku usług przewozów lotniczych miała wręcz rewolucyjny charakter, podobny do amerykańskiej deregulacji.

6.3. Udział PLL LOT w aliansach lotniczych

W pierwszej połowie lat 90. XX wieku Polskie Linie Lotnicze LOT podpisały szereg umów o charakterze porozumień handlowych i marketingowych. Głównie były to umowy o wspólnej obsłudze rejsów. Porozumienia takie zostały podpisane m. in. z liniami SAS, Air France, El Al, a także z liniami Iberia (na trasie Warszawa – Madryt) i Austrian Airlines (na trasie Kraków – Wiedeń). Pierwszą umową o współpracy strategicznej była podpisana w maju 1994 r. umowa z American Airlines (Ruciński 2000, Marciszewska 2004). W ramach tej umowy LOT wraz z American Airlines mógł oferować taryfy specjalne na wielu trasach do portów USA, jeśli podróż była kombinacją połączeń LOT-u do Chicago lub Nowego Jorku i dalej odbywała się liniami American Airlines. Porozumienie to niewątpliwie wpłynęło na lepsze wykorzystanie zdolności przewozowych PLL LOT na trasach transatlantycznych oraz przyczyniło się do podnoszenia jakości usług dzięki uproszczeniu procedur odprawy pasażerskiej i bagażowej (Ruciński 2000).

W 1999 r. zarząd LOT-u wybrał koncern SAir Group jako inwestora strategicznego spółki, który wykupił 37,6% akcji polskiego przewoźnika (Marciszewska 2001). W skład koncernu SAir Group wchodził m.in. przewoźnik szwajcarski Swisair, dlatego też decyzja związania się z tym koncernem pociągnęła za sobą konieczność przystąpienia LOT-u do aliansu Qualiflyer. Wejście do aliansu Qualiflyer wymagało szeregu działań integracyjnych i zmian w systemie organizacyjnym polskiego przewoźnika. Ujednolicono procedury pokładowe, handlowe i niektóre marketingowe (np. wprowadzono wspólny z resztą partnerów program lojalnościowy). W celu integracji systemów rezerwacyjnych i odprawy pasażerskiej LOT musiał wymienić system rezerwacyjny Gets na Octopus (Marciszewska 2004). Zsynchroni-

zowano rozkłady lotów poszczególnych przewoźników w celu poprawienia spójności sieci połączeń całego aliansu. Zgodnie z koncepcją „wielowęzłowości” (*multihubingu*) sojuszu, port lotniczy Warszawa – Okęcie miał pełnić funkcję węzłową dla połączeń z Europą Wschodnią i Środkową.

Podjęte działania dostosowania do standardów i procedur obowiązujących w całej grupie partnerskiej wiązały się z dużymi nakładami finansowymi. Proces zacieśniania współpracy w ramach aliansu został gwałtownie przerwany. W listopadzie 2001 r. zbankrutowały belgijskie linie Sabena, a w kilka miesięcy później linie Swissair – członkowie-założyciele aliansu Qualiflyer, a zarazem największe linie lotnicze tego sojuszu. Oficjalnie Qualiflyer przestał istnieć 08.02.2002 r. Poniesione przez LOT nakłady finansowe związane z przystąpieniem do aliansu nie zostały zrekomensowane. Rozpad grupy Qualiflyer i bankructwo partnera strategicznego oraz kryzys w światowym lotnictwie pogłębiły trudną sytuację finansową polskiego przewoźnika.

Równocześnie Polska przygotowywała się do przystąpienia do Unii Europejskiej, nowelizacji prawa lotniczego i tym samym liberalizacji rynku transportowego. Spodziewany rozwój linii niskokosztowych oraz rozwój globalnych aliansów lotniczych powodował obawy, że LOT będzie skazany na marginalizację na rynku (Marciszewska 2002, 2004). W celu uniknięcia „szoku integracyjnego” i poprawy konkurencyjności podjęto decyzję o związaniu polskiego przewoźnika z aliansem Star.

Od maja 2002 r. trwała procedura przygotowawcza zwana „Minimum Joining Requirements”, polegająca na spełnieniu minimalnych warunków przystąpienia do aliansu. Działania przygotowawcze obejmowały m.in. takie zagadnienia jak bezpieczeństwo operacji lotniczych, standardy postępowania w sytuacjach kryzysowych, problemy dostosowania rozkładu połączeń, systemu sprzedaży i dystrybucji oferty. LOT musiał po raz kolejny zmienić system rezerwacyjny, tym razem na system Amadeus, wykorzystywany przez przewoźników aliansu Star. Dostosowanie obejmowało także standardy obsługi pasażerskiej. Po spełnieniu wszystkich wymogów akcesyjnych i uzyskaniu pozytywnej opinii ekspertów sojuszu na posiedzeniu zarządu Star Alliance w Szanghaju w czerwcu 2002 r. zapadła decyzja o rozszerzeniu aliansu o PLL LOT, koreańskie linie Asiana i hiszpańskiego przewoźnika Spanair. Ostatecznie 26 października 2003 r. LOT stał się oficjalnie członkiem Star Alliance. Przystąpienie do aliansu pociągało za sobą konsekwencję zmiany sojusznika na rynku amerykańskim. LOT musiał zakończyć współpracę z American Airlines (członkiem Oneworld) i rozpocząć współpracę z amerykańskim członkiem-założycielem aliansu Star – United Airlines.

Zdania na temat korzyści wynikających ze związania się z aliansem Star są podzielone. Przeciwnicy przystąpienia do tego sojuszu podkreślają, że LOT został skazany na funkcję linii dowożącej do głównych hubów aliansu, takich jak Frankfurt, Monachium czy Zurich, natomiast zwolennicy twierdzą, że był to najlepszy

wyбір. Pozostanie przewoźnikiem niezwiązanym z żadnym aliansem skazałoby LOT na marginalizację wśród europejskich przewoźników i po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i liberalizacji transportu lotniczego jeszcze bardziej utrudniłoby funkcjonowanie na bardzo konkurencyjnym rynku (Kobel 2005, Marciszewska 2005, Marciszewska, Kaliński 2005).

6.4. Przewoźnicy niskokosztowi na polskim rynku

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związane z tym zmiany prawne dotyczące transportu lotniczego znacząco ułatwiły przewoźnikom lotniczym rozpoczęcie operacji lotniczych na polskim rynku. Eksperti w zakresie transportu, obserwując procesy, które miały miejsce na zderegulowanych i zliberalizowanych rynkach (amerykańskim i zachodnioeuropejskim), również w Polsce spodziewali się pojawienia się przewoźników niskokosztowych zarejestrowanych na terenie Unii Europejskiej (Ruciński 2006b).

Chcąc niejako uprzedzić obcą konkurencję, zarejestrowana w 2001 r. polska firma Air Polonia rozpoczęła operacje lotnicze w grudniu 2003 r. od połączeń krajowych pomiędzy Warszawą a Wrocławiem i Gdańskiem. 14 grudnia 2003 r. wykonała pierwszy rejs zagraniczny z Warszawy na londyńskie lotnisko Stansted. W krótkim czasie zyskała dużą popularność na polskim rynku. W ciągu niecałego miesiąca działalności w 2003 r. z jej usług skorzystało 17 195 pasażerów. W sezonie letnim 2004 r. Air Polonia oferowała regularne połączenia z Londynem także z innych portów – Katowic, Gdańska i Poznania, a także połączenia z Paryżem z Katowic i Wrocławia, z Brukselą Charleroi z Warszawy i Katowic, z Kolonią z Katowic oraz Rzymem, Atenami i Madrytem z Warszawy. Działalność pierwszego polskiego przewoźnika niskokosztowego nie trwała zbyt długo – 5 grudnia 2004 r. Air Polonia zawiesiła wszystkie połączenia i ogłosiła bankructwo.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i kolejnym etapie liberalizacji rynku do Polski wkroczyli zagraniczni przewoźnicy niskokosztowi (tab. 6). 19 maja 2004 r. rozpoczął działalność węgierski Wizzair, który na swoją bazę wybrał port lotniczy w Katowicach. Miesiąc później słowacki przewoźnik Sky Europe zainaugurował loty z Warszawy i Krakowa, wybierając równocześnie Kraków na główną bazę w Polsce. Z polskich portów zaczęły również operować niemiecki Air Berlin i powiązany z nim kapitałowo austriacki Niki, oferując przeloty do swojego głównego hubu w Berlinie i dalej do wielu portów w Europie południowo-zachodniej oraz do Wiednia. Jednak działalność tych przewoźników na polskim rynku dość szybko zakończyła się – w marcu 2005 r. zostały zawieszony wszystkie połączenia. Linie Air Berlin ponownie otworzyły połączenia z polskich portów (Krakowa i Gdańska) w kwietniu 2009 r.

Tab. 6. Informacje na temat przewoźników niskokosztowych, oferujących połączenia z polskich portów w latach 2003–2009. Kolejność według daty rozpoczęcia działalności w Polsce.

Przewoźnik	Kod IATA	Kraj pochodzenia	Rok powstania	Początek działalności w Polsce	Liczba samolotów	Liczba obsługiwanych lotnisk	Uwagi
AIR POLONIA	4P	Polska	2001	08.12.2003 - 05.12.2004	3	14	Linia zbankrutowała, grudzień 2004
WIZZAIR	W6	Węgry	2003	19.05.2004	34	63	
AIR BERLIN	AB	Niemcy	1978	maj 2004 – marzec 2005 ponownie od kwietnia 2009	115	154	Linia hybrydowa, planuje przystąpienie do aliansu One World
SKY EUROPE	NE	Słowacja	listopad 2001	14.06.2004 – 06.04.2008	13	42	Linia zbankrutowała 1 września 2009
AER LINGUS	EI	Irlandia	1936 (jako LCC od 2005)	2004	44	73	Linia przyjęła model niskokosztowy tylko na trasach europejskich
VOLARE /VOLAREWEB	VE	Włochy	1997	od czerwca do listopada 2004 współpracowała z Air Polonia, ponownie od 15.05.2006j jako VOLAREWEB	5	17	Linia zawiesiła loty w listopadzie 2004, wznowiła jako VOLAREWEB 15.05.2006, Zbankrutowała w styczniu 2009
GERMANWINGS	4U	Niemcy	2002	26.06.2004	30	67	Linie należą w 100% do Lufthansy
EASY JET	U2	Wielka Brytania	1995	31.10.2004	182	118	
CENTRALWINGS	C0	Polska	grudzień 2004	luty 2005 – 31.05.2009	9	28	Linia zawiesiła działalność, należała do PLL LOT
RYANAIR	FR	Irlandia	1985	26.03.2005	136	132	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE	DY	Norwegia	1993 (jako część linii Braathens, samo-dzielnie od 2002)	14.04.2005	53	94	
STERLING	NB	Dania	1984 (jako LCC od 2002)	19.09.2006	29	39	Przejęte przez linie Cimber
JET2	LS	Wielka Brytania	2002	31.10.2006	32	54	
BLUE1	KF	Finlandia	1987 (jako Air Botnia, jako LCC od 2004)	26.03.2007	14	29	Linia hybrydowa, członek Star Alliance jako linia regionalna
ICELAND EXPRESS	HW	Islandia	2003	od 15.05.2007 (operuje tylko w sezonach letnich)	4	15	
CLICK AIR	XG	Hiszpania	2006	02.05.2007 – 09.01.2010	26	41	Przejęte przez linie Vueling
TRANSAVIA	HV	Holandia	1965 (jako LCC od 2000)	od 29.10.2007 do 22.06.2010	29	88	
BMI BABY	WW	Wielka Brytania	2002	Od 09.02.2008 do 07.01.2009	14	32	

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych przewoźników, informacji prasowych i stron internetowych polskich portów lotniczych.

W sezonie letnim 2004 r. z Warszawy i Krakowa uruchomił połączenia niemiecki przewoźnik Germanwings, a w kilka miesięcy później drugi przewoźnik niskokosztowy w Europie pod względem wielkości przewozów – Easy Jet. Działalność w Polsce rozpoczęły również linie Volare, które ściśle współpracowały z liniami Air Polonia, oferując nawet połączenia typu *code-share*.

Stosunkowo późno, bo dopiero w marcu 2005 r. na rozpoczęcie działalności w Polsce zdecydował się największy europejski przewoźnik niskokosztowy – Ryanair, zaczynając od lotów z Wrocławia na lotnisko Stansted. Sukces tego połączenia zachęcił przewoźnika do otwarcia kolejnych połączeń z Polski. Po roku obecności na polskim rynku w sezonie letnim przewoźnik ten oferował połączenia z 8 portów regionalnych. W sieci połączeń Ryanair w sezonie letnim 2006 r. było po 6 kierunków z Wrocławia i Krakowa, po 3 kierunki z Gdańska, Poznania i Łodzi oraz po jednym (Londyn Stansted) z Bydgoszczy, Rzeszowa i Szczecina. Zdecydowana większość tych tras to połączenia z lotniskami brytyjskimi i irlandzkimi.

W lutym 2005 r. rozpoczął działalność drugi polski przewoźnik niskokosztowy Centralwings, należący do Polskich Linii Lotniczych LOT. Linie Centralwings obsługiwały połączenia regularne i czarterowe, a nawet często łączyły te dwie formy jako semi-czartery, czyli takie połączenia, w których miejsca były kupowane hurtowo przez touroperatorów turystycznych (biura podróży), jak i klientów indywidualnych. W tym samym roku do grona linii operujących z Polski dołączył Norwegian, zaczynając od połączeń z Warszawy i Krakowa do Oslo. W sezonie letnim 2005 r., a więc rok po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, przeloty z polskich portów oferowało aż 8 przewoźników niskokosztowych

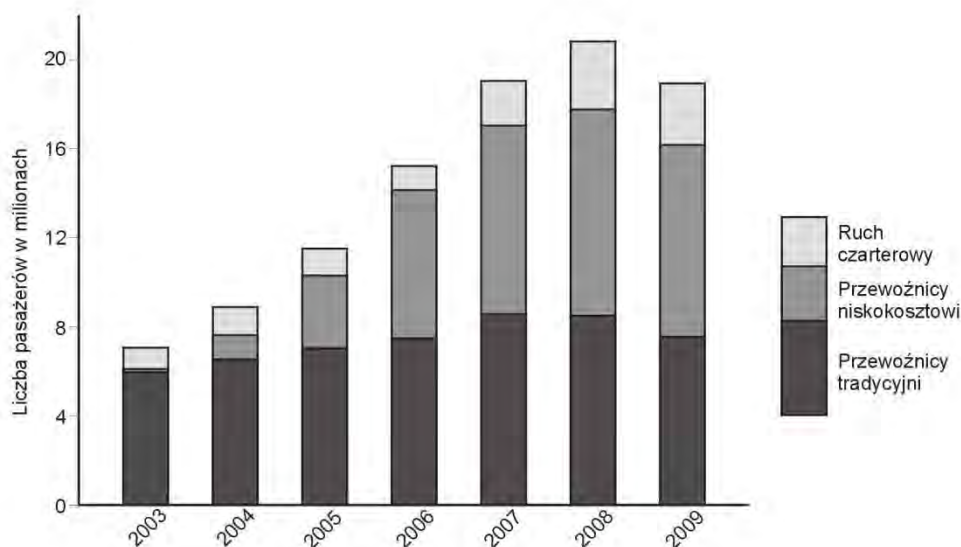
W kolejnym roku z Krakowa zapoczątkowały regularne połączenie linie Sterling oraz Jet2, a w 2007 r. Blue 1, Iceland Express, Clicair oraz Transavia. W 2007 r. w Polsce działalność prowadziło 15 linii niskokosztowych, w 2008 r. liczba ta zwiększyła się do 16. Linie niskokosztowe obsługiwały 10 polskich portów lotniczych, a więc wszystkie, z których odbywały się regularne pasażerskie połączenia lotnicze, za wyjątkiem Zielonej Góry.

W lutym 2008 r. działalność w Polsce zainaugurował przewoźnik niskokosztowy BMI Baby, należący do brytyjskich linii lotniczych British Midlands. W kwietniu 2008 r. zawiesiła wszystkie połączenia z Polski linia Sky Europe, która już wcześniej – w sierpniu 2007 r. przeniósła swoją główną bazę z Krakowa do Pragi, likwidując równocześnie wszystkie połączenia z Krakowa.

Rok 2009 okazał okresem wielu zmian w sektorze połączeń niskokosztowych w Polsce. W styczniu 2009 zbankrutowały linie Volareweb, a linie BMI Baby zawiesiły połączenia. W maju 2009 r. linie Centralwings zawiesiły działalność, w sierpniu bankructwo ogłosiły linie Sterling. Liczba przedsiębiorstw niskokosztowych na polskim rynku zmniejszyła się do dwunastu.

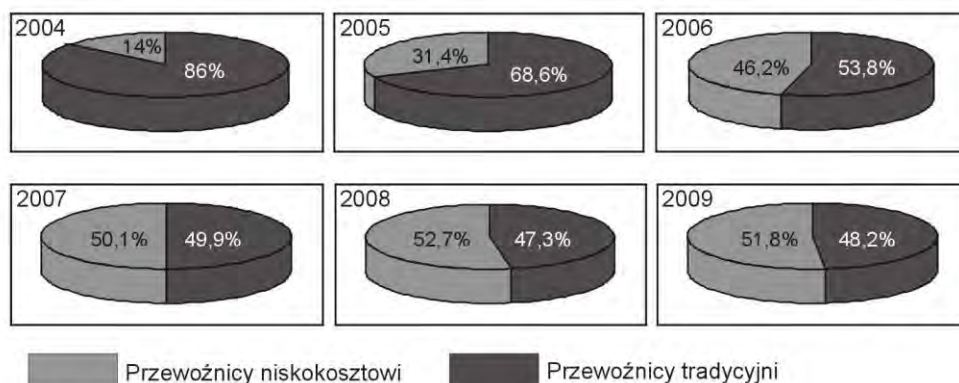
6.5. Zmiany struktury udziału w rynku przewoźników

Wraz ekspansją nowych przewoźników na polskim rynku zmieniała się struktura udziału poszczególnych przewoźników w rynku przewozów pasażerskich. Szczególnie szybko zwiększała się liczba pasażerów korzystających z linii niskokosztowych (ryc. 11).



Ryc. 11. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach w latach 2003–2009, z uwzględnieniem podziału na pasażerów linii tradycyjnych, niskokosztowych i pasażerów połączeń czarterowych. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W roku 2004 r. pasażerowie linii niskokosztowych stanowili 14% ogólnej liczby pasażerów korzystających z połączeń rozkładowych, w 2005 r. 31,37% , w 2006 r. 46,20%, a w 2007 r. ich udział przekroczył 50% (ryc. 12). Pozycję lidera wśród linii niskokosztowych osiągnął Wizzair, który w pierwszym roku działalności przewiózł z polskich portów ponad 352 tysiące pasażerów, a w 2005 r. był już drugą linią na polskim rynku po PLL LOT pod względem liczby obsługiwanych pasażerów (Liwinski 2008), obsługując 1 mln 238 tys. pasażerów. W kolejnych latach liczba pasażerów korzystających z usług Wizzair systematycznie rosła (tab. 7) i wynosiła 2 mln 69 tys. w 2006 r., 2 mln 764 tys. w 2007 r., 3 mln 427 tys. w 2008 i 3 mln 489 tys. w 2009 r. Równie szybko umacniała się na polskim rynku pozycja linii Ryanair. W 2005 r., a więc w pierwszym roku działalności w Polsce, z ich oferty skorzystało 261 tys. pasażerów, a w kolejnym roku 1 mln 545 tys., co plasowało je na drugim miejscu po linii Wizzair wśród przewoźników niskokosztowych, a na trzecim wśród ogółu przewoźników lotniczych działających w Polsce.



Ryc. 12. Udział przewoźników niskokosztowych w strukturze połączeń regularnych w Polsce w latach 2004–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Ważną rolę w rozwoju segmentu przewozów niskokosztowych odegrał również polski przewoźnik Centralwings, z którego usług w ciągu 4 lat działalności skorzystało ponad 3,5 miliona osób, z maksymalną liczbą pasażerów obsłużonych w ciągu roku 1 mln 275 tys. (2007). Innym ważnym przewoźnikiem, szczególnie dla rozwoju rynku krakowskiego, był słowacki przewoźnik Sky Europe, który w latach 2006 i 2007 przewiózł ponad 500 tysięcy pasażerów rocznie. Jednak działalność obu tych linii nie była rentowna i została zawieszona, a w przypadku Sky Europe zakończyła się bankrutem.

Mocną pozycję na polskim rynku osiągnęły linie Norwegian, które obsłużyły ponad 500 tys. osób w latach 2007 i 2008, a nawet zanotowały znaczący wzrost liczby pasażerów w 2009 r. – o 19,1%, kiedy większość tradycyjnych linii odnotowała spadek liczby pasażerów. W czołówce linii niskokosztowych znalazły się również linie Easy Jet, których liczba pasażerów w latach 2005 i 2006 przekroczyła 400 tys. w skali roku, a rekordowym okazał się rok 2008, kiedy liczba pasażerów wyniosła 950 tys.

W przypadku linii tradycyjnych wzrost liczby pasażerów nie był tak dynamiczny, jak w sektorze niskokosztowym. Największą liczbę pasażerów obsłużyły Polskie Linie Lotnicze LOT (maksymalnie w 2007 r. – 5 mln 427 tys.), jednak systematycznie malał procentowy udział tego przewoźnika w rynku przewozów pasażerskich. Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, w 2003 r., linie PLL LOT przewiozły 3 mln 700 tys. osób, co stanowiło 63,26% ogółu pasażerów w Polsce korzystających z połączeń regularnych. W 2005 r. z usług LOT-u skorzystało 4 mln 517 tys., co stanowiło 43,82% udziału w rynku. W 2006 r. udział ten zmniejszył się do 33,62%, w 2007 r. do 31,61%, a w latach 2008 i 2009 wyniósł niewiele ponad 28%.

Tab. 7. Liczba obsłużonych pasażerów w tysiącach w latach 2004–2009 w podziale na linie lotnicze.
Na szarym tle zaznaczono przewoźników niskokosztowych.

Linia lotnicza	kod	2004	2005	2006	2007	2008	2009
LOT	LO	4383	4517	4715	5 427	5 000	4 575
Wizzair	W6	352	1238	2069	2 764	3 427	3 489
Lufthansa	LH	492	621	706	897	1 082	1 103
Centralwings	C0	0	497	1055	1 275	707	0
Sky Europe	NE	116	472	574	539	18	0
Easy Jet	U2	25	416	444	647	950	643
British Airways	BA	276	283	291	293	293	234
Ryanair	FR	0	261	1545	2 310	2885	3 133
SAS	SK	284	274	233	225	284	215
KLM	KL	197	221	210	208	226	184
Swiss	SR	75	85	127	166	187	191
Air France	AF	174	210	263	265	261	252
Germanwings	4U	52	201	283	203	205	180
Alitalia	AZ	135	180	235	195	103	85
Austrian A.	OS	115	147	126	126	130	106
CSA	OK	68	99	99	116	127	125
TAP	TP	0	0	0	0	0	29
Luxair	LX	75	85	127	0	0	0
Aer Lingus	EI	21	84	232	165	233	258
Malev	MA	42	63	80	71	72	72
Aeroflot	SU	56	59	65	74	80	77
Air Europa	UX	2	57	46	44	21	0
Iberia	IB	0	0	0	8	62	71
Adria Airways	JP	0	1	2	8	10	8
Norwegian	DY	0	56	258	545	564	672
Transavia	HV	0	0	0	4	51	42
Jet 2	LS	0	0	7	67	37	28
Finnair	AY	54	52	74	105	126	104
Sabena	SN	43	46	48	79	80	69
Turkish A.	TK	29	33	42	50	53	57
Areosvit	VV	27	30	22	26	38	16
EI Al	LY	42	25	24	33	41	35
Helios Airlines	ZU	2	20	24	11	0	0
Tunis Air	TN	20	19	19	7	0	0
Jet Air	O2	0	0	0	0,3	33	51

Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce... – E. Pijet-Migoń

Linia lotnicza	kod	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Direct Fly	-	0	0	23	7	0	0
Air Baltic	BT	7	0	0	0	0	7
Volare	VA	10	0	0	5	81	0
Belavia	B2	11	10	7	8	13	14
Air Polonia	4P	322	0	0	0	0	0
Vueling (Clicair)	XG	0	0	0	35	40	20
Air Berlin	AB	29	9	0	0	0	22
BMI baby	WW	0	0	0	0	89	1
Meridiana	IG	0	0	0	2	7	0
Blue 1	KF	0	0	17	22	14	0
Sterling	NB	0	0	8	30	24	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Spadek udziału w rynku przewozów dotyczył wielu linii tradycyjnych, od lat oferujących połączenia z Polski, min. linii British Airways, KLM, SAS, Austrian Airlines czy Alitalia. Umocniła się natomiast pozycja linii Lufthansa. Linie te w 2004 r. obsłużyły 492 tys. pasażerów, natomiast w 2009 r. 1 milion 103 tys., co stanowiło 6,85% udziału w rynku przewozów regularnych.

7. Rozwój polskich portów lotniczych w latach 2003–2009

7.1. Port centralny – Warszawa Okęcie

Port lotniczy Warszawa Okęcie im. Fryderyka Chopina, angielska nazwa Warsaw Frederic Chopin Airport (kod IATA: WAW, kod ICAO: EPWA), jest największym portem lotniczym w Polsce, pełniącym również funkcję głównego portu przesiadkowego dla Polskich Linii Lotniczych LOT. Lotnisko położone jest około 10 km na południowy zachód od centrum. Port lotniczy zajmuje powierzchnię ok. 500 ha. W roku 2009 dojazd transportem publicznym zapewniały jedynie linie autobusowe.

7.1.1. Rys historyczny

Port lotniczy Warszawa Okęcie został oficjalnie przekazany do użytku 29 kwietnia 1934 r. (Liwiński 2009). Starsze lotnisko na terenie Pola Mokotowskiego było położone zbyt blisko centrum i otaczająca je zabudowa miejska nie tylko uniemożliwiała jego dalszy rozwój, ale również była zagrożeniem dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.

W 1924 r. ze środków Skarbu Państwa zakupiono teren o powierzchni 456 ha na potrzeby planowanego lotniska pomiędzy wsiami Okęcie, Zbarż, Gorzkiewki i Załuski. Prace budowlane rozpoczęto rok później. Pierwszymi użytkownikami lotniska były Polskie Linie Lotnicze LOT, 1. Pułk Lotniczy, Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, Zakłady Lotnicze oraz Instytut Techniczny Lotnictwa. W północno-zachodniej części lotniska wybudowano obiekty cywilnego portu lotniczego, wśród których był dworzec lotniczy, 8-piętrowa wieża kontroli lotów, trzy hangary oraz betonowa płyta postojowa dla samolotów.

W pierwszym roku działalności portu liczba pasażerów wyniosła 10 758 osób a obsłużonych samolotów 3025 (Liwiński 2009). Największy ruch pasażerski w okresie międzywojennym miał miejsce w 1936 r., kiedy to liczba pasażerów wyniosła 21 851. W tym okresie warszawskie lotnisko posiadało regularne połączenia z 6 krajowymi oraz 16 zagranicznymi lotniskami. Do najdłuższych obsługiwanych tras należała linia do Lyddy w Palestynie oraz do Bejrutu (Dziedziul, Mazur 1992). Oprócz LOT-u, z warszawskiego lotniska korzystało kilka zagranicznych towarzystw lotniczych, w tym Air France, Deutsche Luft Hansa, British Airways Corporation, Avio Linee Italiane, rumuńskie Lares, węgierskie Maleret (Liwiński 2009).

Już pierwszego dnia II Wojny Światowej lotnisko zostało zbombardowane, a po klęsce kampanii wrześniowej budynki Zakładów Lotniczych i Instytutu Lotnic-

two zajęły dwie szkoły lotnicze oraz zakład naprawczy na potrzeby Luftwaffe. W okresie okupacji wybudowano pierwszą betonową drogę startową, ale w styczniu 1945 r. wycofujące się wojska niemieckie zniszczyły ją niemal doszczętnie wraz z zabudowaniami lotniska.

Po zakończeniu wojny przystąpiono do odbudowy lotniska. W ciągu dwóch lat wybudowano nową betonową drogę startową, płytę postojową, budynek dworca lotniczego, wieżę kontroli lotów, budynki bazy technicznej wraz z hangarami. Uruchomiono połączenia z miastami polskimi, a pod koniec lat 40. także z Belgradem, Berlinem, Bukaresztem, Budapesztem, Brukselą, Kopenhagą, Pragą i Sztokholmem (Mikulski, Glass 1980). Po latach stagnacji w rozwoju połączeń lotniczych w pierwszej połowie lat 50., nastąpił rozwój pasażerskiego lotnictwa w Polsce. Na początku lat 60. podjęto działania na rzecz rozbudowy i modernizacji warszawskiego lotniska. Wydłużono i wyremontowano drogę startową, zainstalowano światła podejścia w układzie Calverta oraz system wspomagający lądowanie przy ograniczonej widoczności. W 1969 r. oddano nowy budynek międzynarodowego dworca lotniczego. W 1971 r. liczba podróży przekroczyła milion. W latach 70. nastąpił dalszy rozwój sieci połączeń i ruchu pasażerskiego, jednak został on gwałtownie zahamowany na początku lat 80. po wprowadzeniu stanu wojennego. Ponowny wzrost miał miejsce w 1983 r. Budynek dworca międzynarodowego okazał się zbyt mały, dlatego pod koniec lat 80. podjęto decyzję o budowie nowego terminala. W 1987 r. na mocy ustawy powołano Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, które przejęło zarządzanie portem Warszawa Okęcie.

W lipcu 1991 r. oddano do użytku nowy, jak na owe czasy nowoczesny terminal lotniczy o przepustowości 3,5 miliona pasażerów w roku. Jednak w wyniku wzrostu ruchu pasażerskiego terminal ten w ciągu kilku lat okazał się zbyt mały. W 1998 r. liczba odprawionych pasażerów wyniosła 3 miliony 815 tysięcy.

W 2002 r. przebudowano część krajową dworca lotniczego, a w 2004 r. zaadaptowano dawny budynek dworca międzynarodowego – tzw. halę fińską (w latach 90. używaną jako salon meblowy i supermarket) na terminal nazwany „Etiuda” dla linii niskokosztowych. W wyniku gwałtownego rozwoju tego segmentu rynku, terminal ten szybko stał się niewystarczający.

W 2004 r. podjęto realizację budowy Terminalu 2. W grudniu 2006 r. została otwarta część przylotowa, a w marcu 2008 r. część przeznaczona do obsługi odlatających pasażerów. W tym samym roku podjęto decyzję o zamknięciu terminalu „Etiuda” i przeniesieniu do marca 2009 r. wszystkich odpraw pasażerów linii niskokosztowych do terminali T1 i T2.

Trwają prace mające na celu dalszą rozbudowę dworca lotniczego i infrastruktury lotniskowej. Do istniejącego pirsu północnego jest dobudowywany tzw. pirs centralny oraz pirs południowy¹⁴.

¹⁴ Oba pirsy zostały oddane do użytku 8 sierpnia 2011.

7.1.2. Infrastruktura portu

Lotnisko posiada dwie drogi startowe skrzyżowane: DS-1 o długości 2800 i szerokości 50 m i DS-3 o długości 3690 i szerokości 60 m. Obie drogi zbudowane są z asfaltobetonu. Lotnisko wyposażone jest w system instrumentalnego wspomagania lądowania w warunkach ograniczonej widoczności – ILS kategorii II i jest dostosowane do operacji wszystkich typów samolotów pasażerskich i transportowych. Lotnisko jest przystosowane do przeprowadzenia 34 operacji lotniczych w ciągu godziny (informacje na podstawie strony internetowej lotniska: www.lotnisko-chopina.pl).

Pasażerski dworzec lotniczy składa się ze starszej części (dawny terminal T1) o powierzchni 50 933 m² i nowej o powierzchni 94 082 m². Starsza część była pierwotnie przystosowana do odprawy 3,5 miliona a po przebudowaniu 5 milionów pasażerów rocznie. Posiada 46 stanowisk odpraw biletowo-bagażowych i 12 bramek wyjścia do samolotów, z czego 8 połączonych pomostami (*rękawami*) z samolotami stojącymi na płytach postojowych.

Nowa część przystosowana jest do obsługi 6,5 miliona pasażerów rocznie i wyposażona jest w 60 stanowisk odpraw i 8 punktów do samodzielnej odprawy. Na terenie dworca znajdują się liczne punkty handlowe, gastronomiczne i usługowe. W części przylotowej znajdują się liczne stanowiska wypożyczalni samochodów, biura podróży informacja turystyczna oraz salon VIP, którego obsługa umożliwia specjalną odprawę paszportową, celną oraz indywidualny transport do samolotu. W strefie odlotów znajdują się dodatkowo dwa place zabaw dla dzieci oraz specjalna poczekalnia *Executive Lounge*.

W kompleksie lotniska znajduje się Terminal General Aviation, służący do odprawy pasażerów korzystających z prywatnych lub korporacyjnych samolotów lotnictwa ogólnego (zlokalizowany w zmodernizowanym budynku dawnego dworca krajowego), dworzec towarowy Cargo oraz Wojskowy Port Lotniczy.

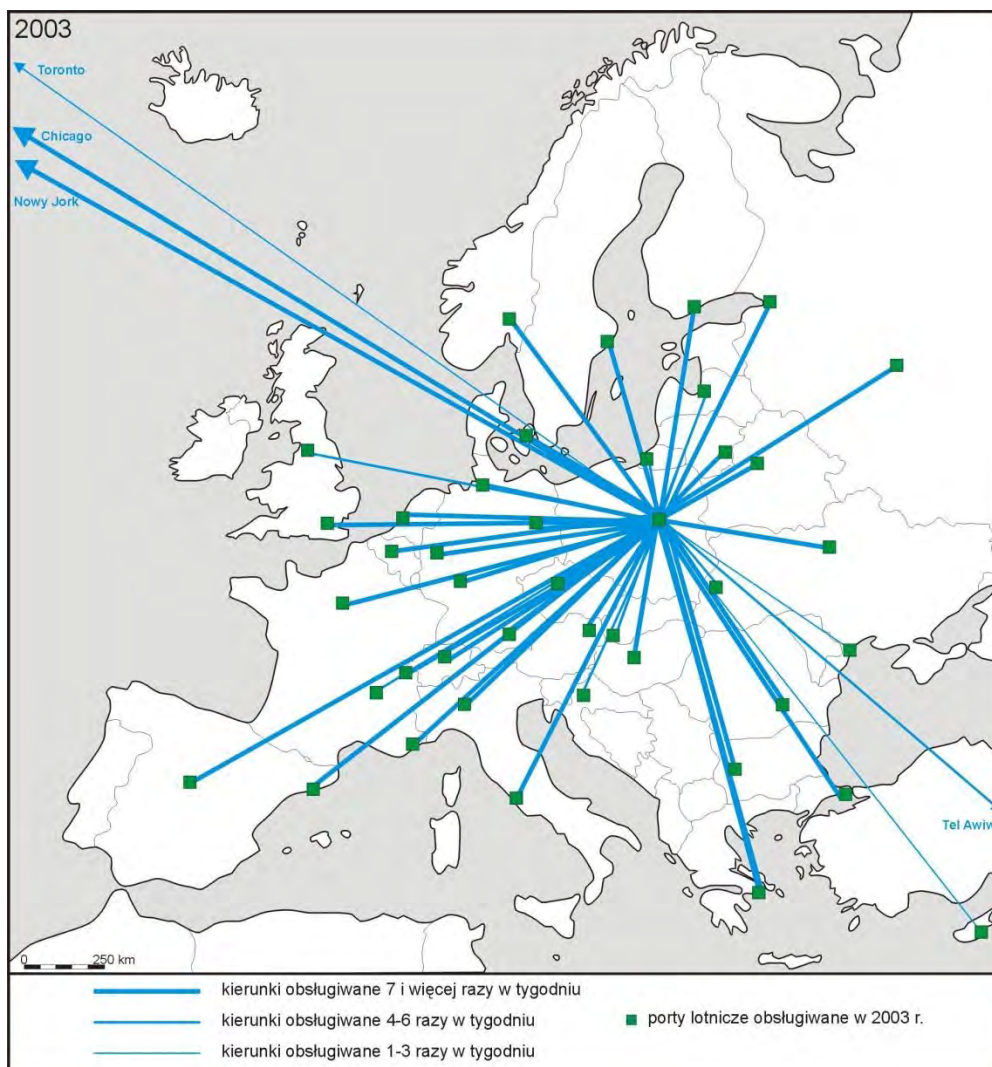
7.1.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

W 2003 r. Warszawa Okęcie posiadała w ruchu rozkładowym 45 bezpośrednich połączeń z zagranicznymi miastami w 30 państwach (ryc. 13). Trzy z nich miało charakter tras dalekiego zasięgu. Były to połączenia do Nowego Jorku, Chicago i Toronto. Większość tras była obsługiwana zarówno przez Polskie Linie Lotnicze LOT, jak i flagowych przewoźników z danych krajów docelowych, co było związane z umowami bilateralnymi.

Wraz ze zmianą obowiązującego w Polsce prawa lotniczego, połączenia zaczęli otwierać nowi przewoźnicy, w tym niskokosztowi. Pierwszym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął przeloty z Warszawy, jeszcze na kilka miesięcy przed akcesją Polski do Unii Europejskiej była Air Polonia. Oferowała ona połącze-

nia do Londynu Stansted, Brukseli Charleroi, Frankfurtu Hahn, Madrytu, Paryża, Rzymu i Sztokholmu.

28 marca 2004 r. loty z Warszawy do Kolonii rozpoczął przewoźnik Germanwings, który w kolejnych miesiącach rozszerzył ofertę o Stuttgart i Hamburg. W czerwcu 2004 r. do grona przewoźników niskokosztowych dołączył Air Berlin, oferując połączenia do swojej głównej bazy i punktu przesiadkowego w Berlinie oraz do Wiednia i Düsseldorfu. Połączenia do Wiednia były realizowane wspólnie z partnerem strategicznym Air Berlin – liniami Niki.



Ryc. 13. Sieć połączeń rozkładowych w porcie lotniczym Warszawa Okęcie w 2003 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

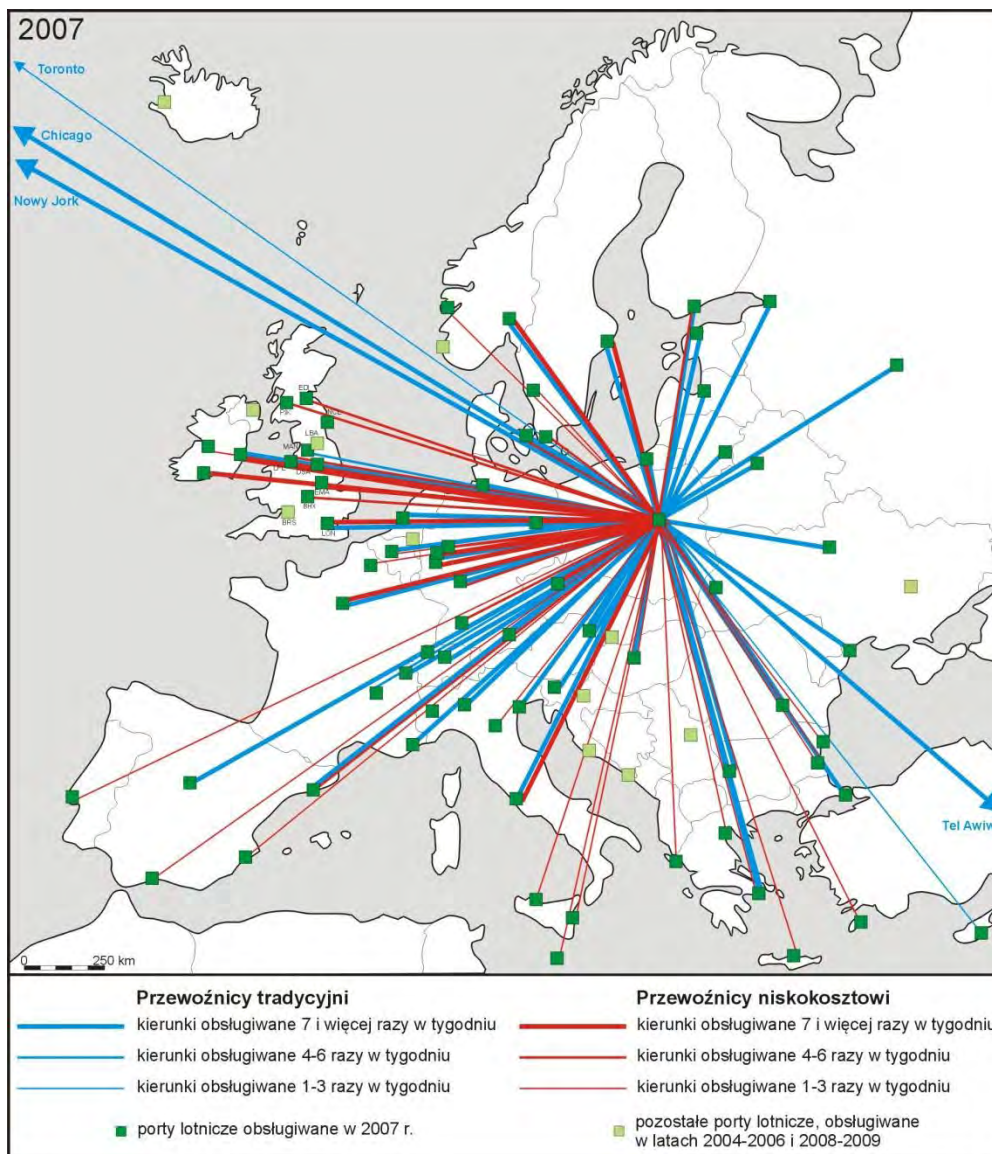
W czerwcu tego samego roku słowackie linie niskokosztowe Sky Europe uruchomiły trasy do Londynu Stansted, Paryża Orly oraz Amsterdamu. W kolejnym roku dodały trasy do Kopenhagi, Manchesteru i Nicei, a w sezonie zimowym 2005/2006 do Rzymu i Bratysławy. W sierpniu 2004 r. kolejny przewoźnik niskokosztowy – Wizzair zaoferował połączenia do Londynu (2 razy dziennie), tym razem na lotnisko Luton. W kolejnych miesiącach rozszerzył sieć połączeń o Brukselę Charleroi, Frankfurt Hahn, Sztokholm Skavsta oraz Barcelonę Gironę. 31 października 2004 r. do linii konkurujących o pasażerów udających się do Londynu dołączył Easy Jet, oferując dwa razy dziennie połączenia na lotnisko Luton. Zaledwie po 6 miesiącach od przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, warszawskie lotnisko było obsługiwane przez siedmiu przewoźników niskokosztowych (Air Polonia, Germanwings, Air Berlin, Niki, Sky Europe, Wizzair, Easy Jet).

1 lutego 2005 r. polski przewoźnik niskokosztowy – Centralwings uruchomił połączenie do Londynu na lotnisko Gatwick, a w kolejnych miesiącach regularne loty do Hanoweru (zawieszono w grudniu 2005), Pragi, Lizbony, Bolonii, Barcelony Girony, Rzymu Ciampino i Katanii. Dodatkowo Centralwings wprowadził ofertę tzw. czarter mix. W kwietniu 2005 r. linie Norwegian Air Shuttle otworzyły połączenie do swojej głównej bazy w Oslo Gardermoen. Rok później Warszawa została wybrana przez te linie na bazę w Polsce, skąd dodatkowo zostały uruchomione połączenia na południe Europy - do Alicante, Barcelony Girony, Malagi i Nicei. W sezonie letnim 2006 w ruchu rozkładowym Warszawa posiadała połączenia z 86 portami lotniczymi, obsługującymi 79 miast w 35 krajach (Dziedzic 2007). 12 lutego 2007 r. z warszawskiego lotniska połączenia na trasie do Dublina rozpoczął największy przewoźnik niskokosztowy w Europie – Ryanair. W sezonie letnim 2007 r. w ruchu regularnym warszawskie lotnisko było obsługiwane przez 17 przewoźników tradycyjnych i 10 niskokosztowych. Liczba oferowanych zagranicznych rejsów (wylotów) w ruchu rozkładowym wynosiła 986 w tygodniu, z czego 769 przypadało na linie tradycyjne, a 219 na linie niskokosztowe. Warszawa miała połączenia regularne z 90 portami obsługującymi 79 miast w 34 krajach. Najwięcej rejsów – 106 w tygodniu było oferowanych do Wielkiej Brytanii, z czego aż 78 do Londynu (na 4 różne lotniska). Do 12 miast (Londynu, Dublina, Paryża, Barcelony, Brukseli, Frankfurtu, Rzymu, Aten, Sztokholmu, Oslo, Budapesztu i Kopenhagi) połączenia były realizowane zarówno przez przewoźników tradycyjnych, jak i niskokosztowych (ryc. 14).

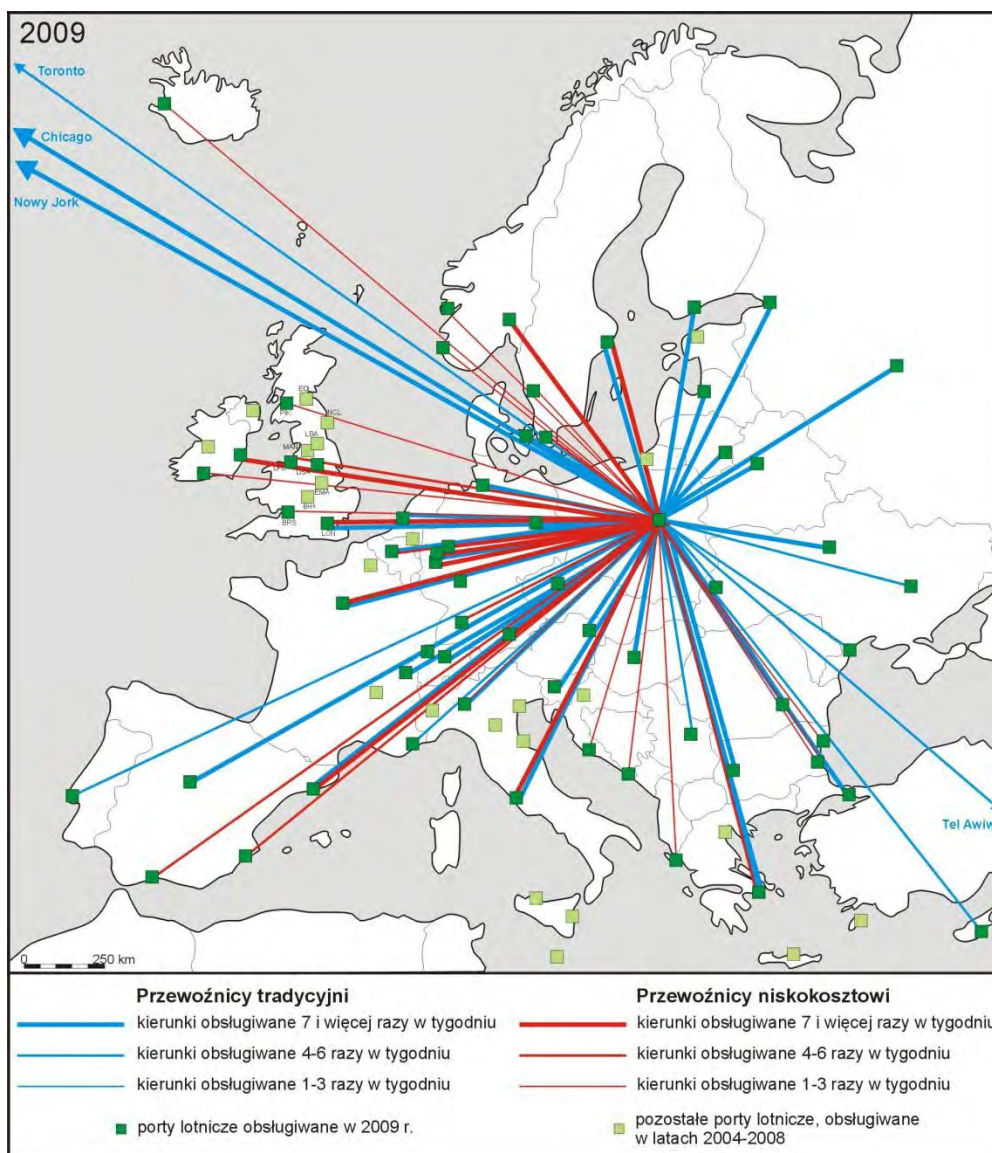
Rok 2008 charakteryzował się pewną stagnacją w rozwoju połączeń, biorąc pod uwagę całość ruchu lotniczego. Inaczej wyglądało to na poziomie oferty poszczególnych przewoźników, ponieważ pewne trasy były zamykane, ale równocześnie wznawiane przez konkurencyjne linie. Łącznie z Warszawy oferowano 91 tras do 80 miast w 34 krajach.

W kolejnym roku doszło do wyraźnego regresu zarówno w sieci połączeń, jak i ilości oferowanych rejsów. Według rozkładów lotów w sezonie letnim 2009

zaplanowanych było 880 zagranicznych rejsów w tygodniu, z czego 735 realizowanych było przez linie tradycyjne a 145 przez niskokosztowe. Warszawa posiadała bezpośrednie połączenia w ruch regularnym z 76 portami lotniczymi w 67 miastach w 34 krajach (ryc. 15).



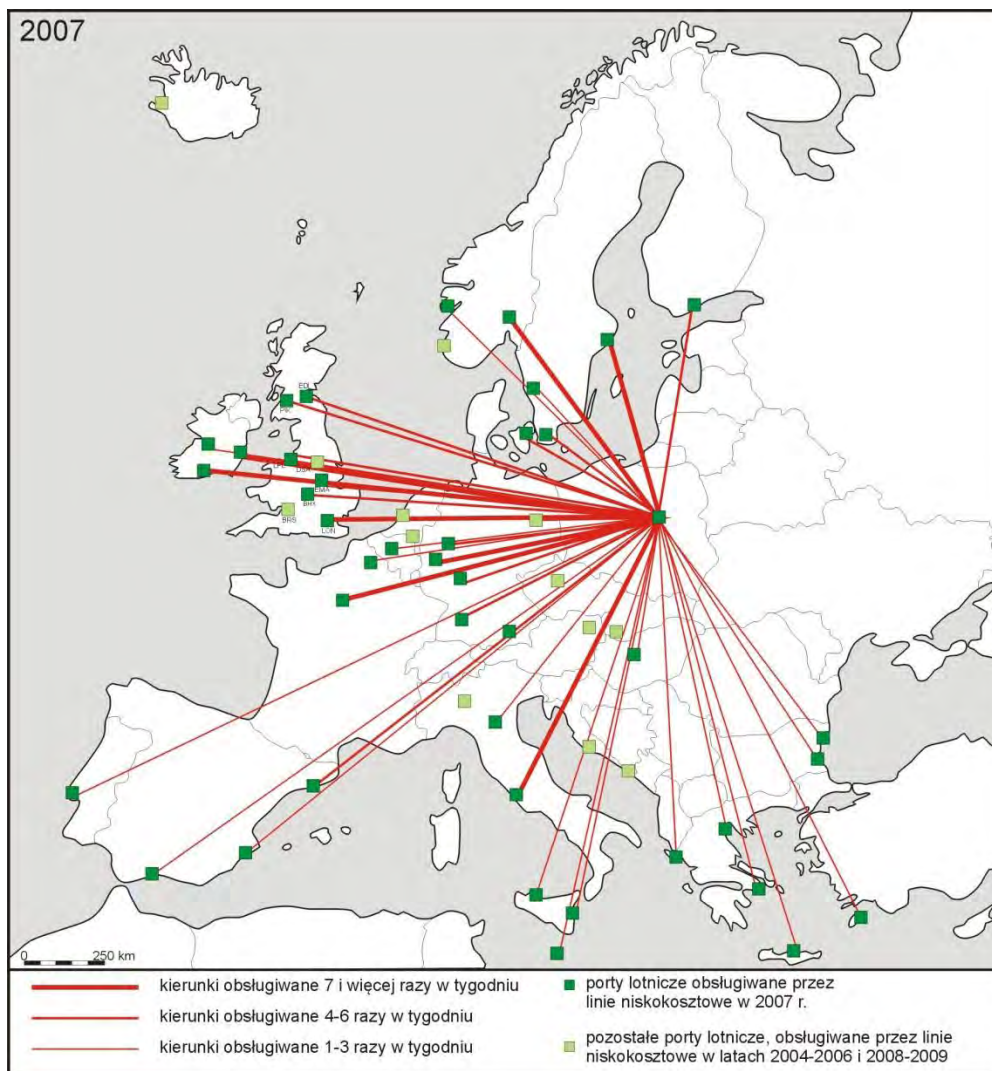
Ryc. 14. Sieć połączeń rozkładowych w porcie lotniczym Warszawa Okęcie w 2007 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.



Ryc. 15. Sieć połączeń rozkładowych w porcie lotniczym Warszawa Okęcie w 2009 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

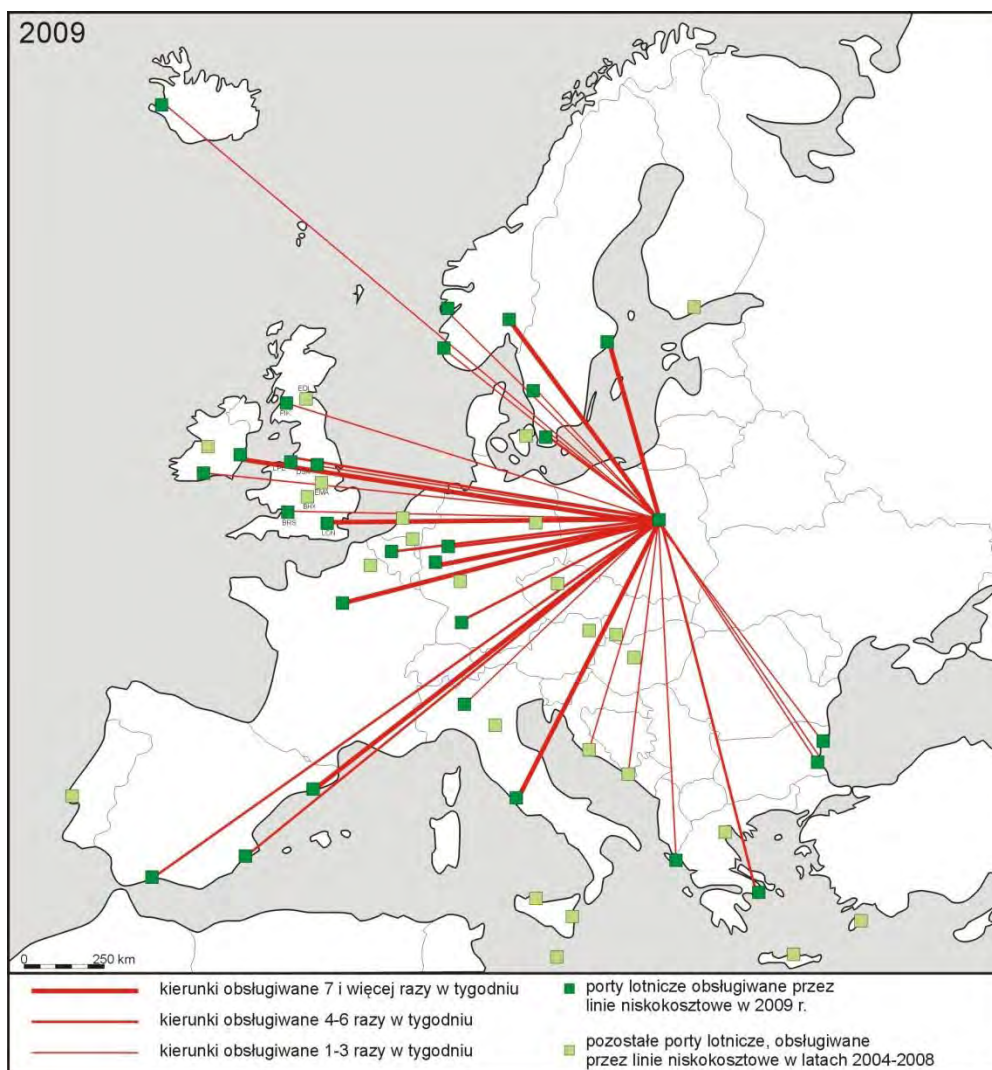
W 2009 r. z Okęcia połączenia realizowało 21 tradycyjnych linii i 7 niskokosztowych. Znacząco zmniejszyła się liczba połączeń z portami brytyjskimi – do 75 w tygodniu. Nadal dominowały połączenia do Londynu – 62 w tygodniu (na 3 lotniska), obsługiwane przez 4 przewoźników, czyli również ich liczba uległa zmniejszeniu. Dziewięć miast (Londyn, Paryż, Barcelona, Bruksela, Mediolan, Frankfurt, Rzym, Ateny, Sztokholm) było obsługiwanych zarówno przez linie tradycyjne, jak i niskokosztowe.

cyjne, jak i niskokosztowe. Z powodu bardzo silnej konkurencji ze strony przewoźników niskokosztowych Polskie Linie Lotnicze LOT zrezygnowały z połączeń do Dublina i Oslo. Natomiast przewoźnicy niskokosztowi wycofali się z obsługi tras do Kopenhagi, Helsinek i Budapesztu. Porównując sieć połączeń linii niskokosztowych w sezonie letnim 2007 do sieci w sezonie letnim 2009 (ryc. 16,17) widać wyraźne zmniejszenie dominacji połączeń do Wielkiej Brytanii i Irlandii oraz zmniejszenie liczby kierunków typowo wakacyjnych na południe Europy.



Ryc. 16. Sieć połączeń z Warszawy obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych w 2007 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów



Ryc. 17. Sieć połączeń z Warszawy obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych w 2009 r.

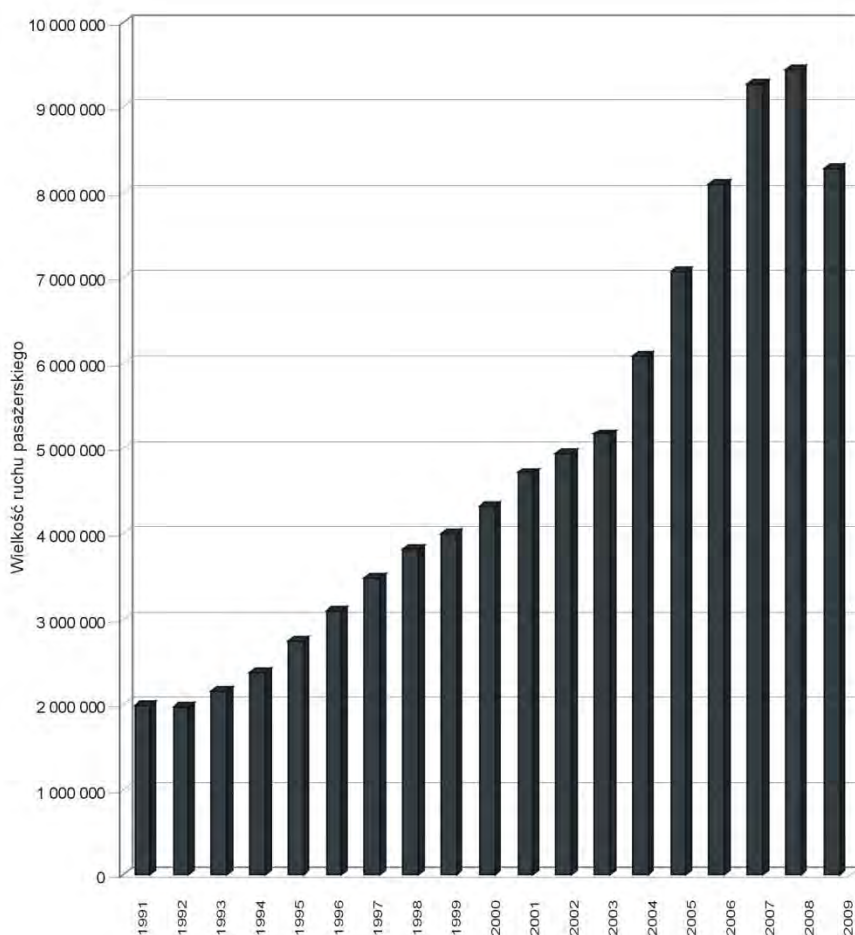
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

7.1.4. Wielkość przewozów pasażerskich

Na początku lat 90. XX w. ruch pasażerski na lotnisku Warszawa Okęcie był stosunkowo mały w porównaniu do ruchu pod koniec lat 80. W 1991 r. wyniósł 1 milion 981 tysięcy, a w 1989 r. przekraczał 3 miliony. Spadek ten był związany z okresem przemian w Polsce, restrukturyzacją polskiego przewoźnika narodowego i urynkowieniem cen biletów lotniczych. Wraz ze wzrostem gospodarczym w Polsce doszło do ożywienia ruchu lotniczego. W 1996 r. wielkość ruchu pasażerskiego

wyniosła 3 miliony 90 tysięcy, osiągając poziom z końca lat 80. W 2000 r. po raz pierwszy liczba pasażerów przekroczyła 4 miliony. Kolejne trzy lata cechowały się wzrostem na poziomie kilku procent. W 2003 r. ruch pasażerski wyniósł 5 166 991 pasażerów (ryc. 18).

W latach 2004–2007 nastąpił wyraźny wzrost ruchu, liczba pasażerów zwiększała się o kilkanaście procent rocznie. Przy czym największą dynamiką cechowały się lata 2004 i 2005, kiedy to wzrost wynosił 17,77% (2004 r.) i 16,26%.



Ryc. 18. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym Warszawa Okęcie w latach 1991–2009.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i raportów Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

Maksimum przewozów pasażerskich w badanym okresie miało miejsce w 2008 r., kiedy osiągnęło wartość 9 milionów 437 tysięcy, równocześnie rok ten cechował się minimalnym wzrostem (1,82%) w stosunku do roku poprzedniego. Trzeba jednak podkreślić, że w pierwszych latach po akcesji do Unii Europejskiej, lotnisko Warszawa Okęcie cechowało się mniejszą dynamiką niż ruch pasażerski w odniesieniu dla całego kraju.

W 2009 r., podobnie jak w większości państw europejskich w warunkach spowolnienia gospodarczego i kryzysu w lotnictwie światowym, ruch pasażerski zmniejszył się o 12,24% i wyniósł 8 milionów 282 tysiące.

7.1.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

Trwające prace związane z rozbudową terminalu pasażerskiego mają być zakończone w drugim kwartale 2011 r. Po dokończeniu inwestycji budynek dworca będzie stanowił jeden zintegrowany obiekt o długości około 725 m. Będzie posiadał 27 „rękawów” i 45 bramek wyjścia. Rozbudowany dworzec będzie przystosowany do obsługi 12,5 miliona pasażerów rocznie. We wrześniu 2010 r. dokonano gruntownej przebudowy skrzyżowania dróg startowych oraz remontu drogi startowej DS1. Planowane jest wybudowanie nowego 5 gwiazdkowego hotelu bezpośrednio przy lotnisku. Hotel ten będzie należał do sieci Marriott Renaissance i będzie oferował zarówno usługi noclegowe (220 pokoi), jak i biznesowo-konferencyjne.

W dalszej perspektywie czasowej planowane jest utworzenie Chopin Airport City, na wzór istniejących w Amsterdamie czy Frankfurtach, będącego parkiem biznesowo-handlowym z funkcjami rekreacyjnymi i rozrywkowymi. Miejsce to w przyszłości ma służyć zarówno pasażerom lotniska, jak i mieszkańcom stolicy. W ramach projektu, lotnisko Warszawa Okęcie przewiduje zagospodarowanie około 10 ha terenu i udostępnienie ponad 150 tys. m² powierzchni użytkowych. Koszt inwestycji planowany jest na 10 mld zł (www.lotnisko-chopina.pl).

Zaplanowano również rozbudowę infrastruktury okołolotniskowej, mającej na celu zwiększenie komfortu i skrócenie czasu dotarcia na lotnisko. Wśród inwestycji, które mają być ukończone w 2012 r. jest droga ekspresowa Południowa Obwodnica Warszawy z węzłami „Konotopa”, „Opacz” i „Lotnisko” oraz droga ekspresowa NS z węzłami „Marynarska”, „MPL Okęcie” i „Lotnisko” (Trochymiak 2009).

W grudniu 2011 r. planowane jest uruchomienie połączenia kolejowego z centrum Warszawy na lotnisko¹⁵. W tym celu zmodernizowano już 8 km torów na trasie Warszawa Zachodnia – Okęcie, wybudowano dwa nowe przystanki przy Alejach Jerozolimskich i ulicy Żwirki i Wigury oraz podziemną stację pod terminalem lotniczym. Trwają prace nad wybudowaniem 2 kilometrowej długości nowego od-

¹⁵ Uruchomione zostało 1.06.2012 r.

cinka torów poprowadzonych w tunelu, który połączy przystanek Warszawa Służewiec ze stacją przy porcie lotniczym. Po zakończeniu inwestycji czas przejazdu koleją z lotniska do centrum miasta ma zajmować około 20 minut (Szczepaniuk 2009).

7.2. Porty regionalne

7.2.1. Port lotniczy w Bydgoszczy

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego (kod IATA: BZG, kod ICAO: EPBY) zlokalizowany jest w dzielnicy Szwedkowo, 3,5 km od centrum, w południowo-zachodniej części miasta. Lotnisko oddalone jest około 18 km od Inowrocławia i 40 km od Torunia. 11 maja 2007 r. otrzymało certyfikat lotniska użytku publicznego nadany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

7.2.1.1. Rys historyczny

Bydgoszcz ma wieloletnie tradycje związane z lotnictwem, głównie z kształceniem kadr na potrzeby lotnictwa. Decyzja o budowie lotniska na terenie wsi Müllershof (Biedaszkowo) została podjęta przez władze niemieckie w okresie I wojny światowej w 1916 r. W latach 1916–1917 na potrzeby armii niemieckiej wybudowano na terenie lotniska 10 hangarów, warsztaty i magazyny.

W 1920 r. na mocy Traktatu Wersalskiego lotnisko wraz z urządzeniami zostało przejęte przez wojsko wielkopolskie – 8. Pułk Strzelców Wielkopolskich. W kolejnym roku zostało rozbudowane i skonstruowano na jego terenie pierwszą w Polsce komorę próżniową do prób aerodynamicznych. W kolejnych latach powstało w Bydgoszczy jedno z największych w Polsce centrów szkolenia pilotów i mechaników lotnictwa. Od 1926 r. szkolono tutaj także podoficerów na pilotów lotnictwa liniowego. Loty cywilne zostały rozpoczęte w 1929 r. przez Polskie Linie Lotnicze LOT na trasach do Gdańska, Warszawy i Poznania. Połączenia te były realizowane do 1933 r. (Czecharowski 1999a).

W okresie II wojny światowej lotnisko było wykorzystywane przez armię niemiecką. Ponownie polski przewoźnik narodowy rozpoczął regularne loty do Warszawy w kwietniu 1948 r. Połączenie ze stolicą było utrzymywane do 1958 r., a po ponad 10-letniej przerwie zostało przywrócone 1 sierpnia 1969 r. Oprócz połączeń do Warszawy okresowo z Bydgoszczy odbywały się regularne rejsy do Poznania i Gdańska. Po raz kolejny bydgoskie lotnisko utraciło funkcję lotniska cywilnego w stanie wojennym w 1981 r.

Przemiany gospodarcze zapoczątkowane pod koniec lat 80. umożliwiły starania o reaktywację cywilnego portu lotniczego. W tym celu powstała Bydgoska

Korporacja Lotnicza sp. z o.o., przekształcona w spółkę akcyjną w 1995 r. Jej założycielami były Gmina Bydgoszcz, Skarb Państwa i Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 (Czecharowski 2002b). Po 15 latach przerwy, 15 lipca 1996 r., ponownie uruchomiono połączenie ze stolicą. Obsługi połączenia podjął się prywatny przewoźnik TASAWI, eksploatujący samoloty turbośmigłowe Jetstream J31, zabierające na pokład 15 osób, jednak zrezygnował z tej trasy po kilku miesiącach. Reaktywacja połączenia miała miejsce w 1998 r. przez firmę EuroLOT S.A. (spółka z udziałem LOT-u) przy współpracy z TASAWI. Połączenie nadal było obsługiwane samolotami Jetstream J31. Dopiero w sezonie letnim 2000 r. połączenie zaczęto obsługiwać większymi samolotami ATR, zmniejszając jednak częstotliwość rejsów do 3, a później do 2 tygodniowo.

W maju 2002 r. zakończono instalację systemu nawigacyjnego ILS, który umożliwił prowadzenie operacji lotniczych w trudniejszych warunkach pogodowych. W maju 2004 r. oddano do użytku nowy budynek terminala pasażerskiego.

10 marca 2008 r. nowym udziałowcem spółki Port Lotniczy Bydgoszcz SA została austriacka firma Meintl Airports International Ltd (MAI). Tym samym lotnisko w Bydgoszczy stało się pierwszym portem lotniczym w Polsce, w którym udziały posiadał zagraniczny inwestor. Austriacka firma MAI w styczniu 2009 r. odsprzedała swoje udziały niemieckiej firmie Airport International.

7.2.1.2. Infrastruktura portu

Lotnisko w Bydgoszczy spełnia wymogi lotniska międzynarodowego i jest przystosowane do przyjmowania samolotów różnej wielkości. Do elementów infrastrukturalnych wyposażenia należą (informacje na podstawie strony internetowej lotniska [www. plb.pl](http://www.plb.pl)):

- droga startowa (asfalto-beton) o długości 2500 m, szerokości 60 m o dopuszczalnym nacisku 46/R/B/X/T,
- 2 płyty postojowe – 140 m x 80 m z 4 stanowiskami dla samolotów i płyta 125 m x 25 m dla samolotów lotnictwa ogólnego (General Aviation),
- system nawigacyjny ILS/DME,
- światła podejścia w układzie Calverta,
- światła błyskowe osi podejścia,
- urządzenia świetlnego systemu precyzyjnego podejścia (PAPI),
- urządzenia do odladzania samolotów i nawierzchni lotniskowej w sezonie zimowym,
- automatyczny system pomiarów meteorologicznych Vaisala,
- stacja paliw lotniczych i jednostka ratowniczo-gaśnicza,
- terminal pasażerski o powierzchni ok. 7000 m², posiadający oprócz hali odpraw pasażerskich i poczekalni, także punkty gastronomiczne i handlowe oraz biura wynajmu samochodów.

7.2.1.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

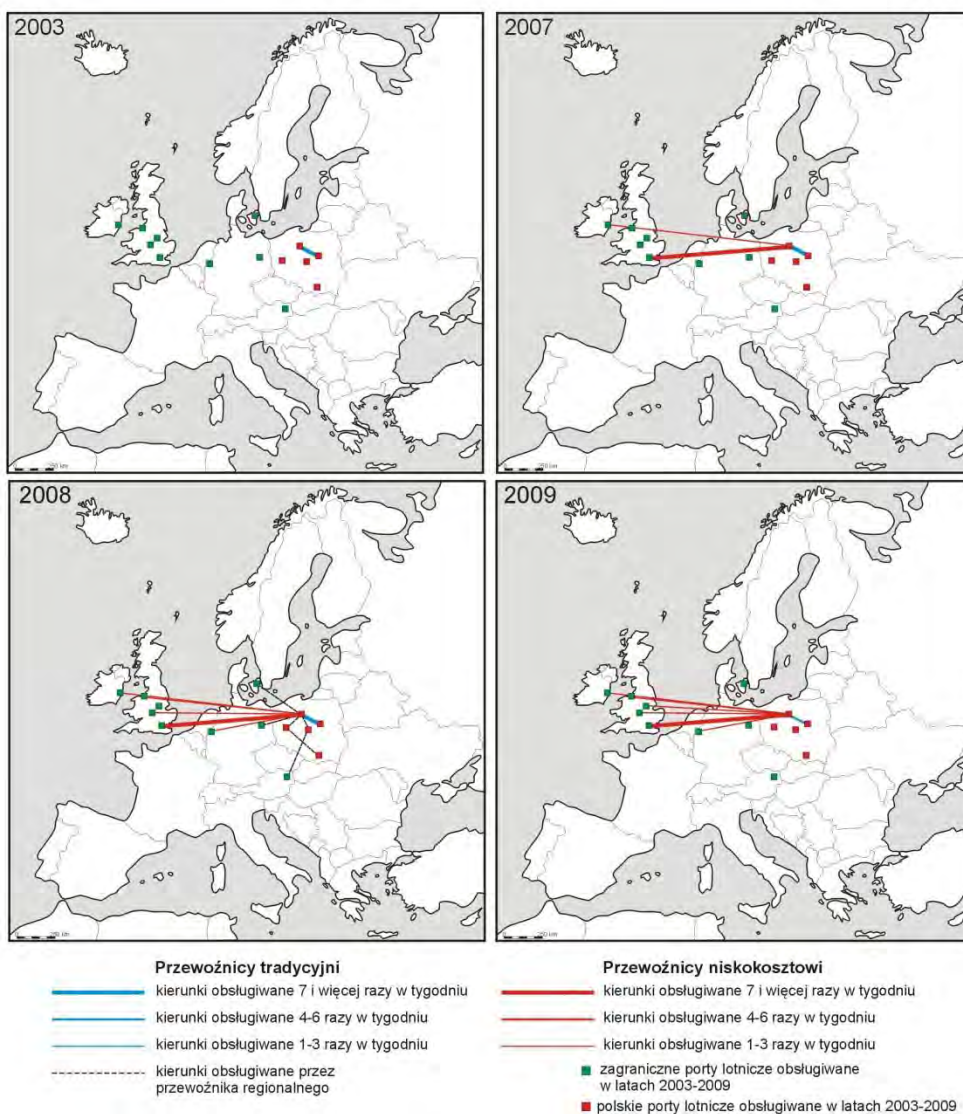
W drugiej połowie lat 90. XX w. , po kilkunastoletniej przerwie w funkcjonowaniu regularnego ruchu rozkładowego, bydgoskie lotnisko oferowało wyłącznie połączenia do i z Warszawy. Przełom w rozwoju lotniska nastąpił wskutek rozpoczęcia działalności przez przewoźników niskokosztowych (Kozłowska 2006). Jako pierwszy loty międzynarodowe zaoferował w listopadzie 2004 r. przewoźnik niskokosztowy Air Polonia. Loty odbywały się raz w tygodniu na lotnisko Stansted. Jednak połączenie zostało dość szybko zawieszono (operacje trwały zaledwie kilka tygodni) w wyniku bankructwa przewoźnika. Połączenie z Londynem zostało wznowione prawie rok później przez przewoźnika Ryanair.

W 2007 r. operacje ze Szwedzkiej rozpoczęła Centralwings, oferując 2 razy w tygodniu połączenia z Dublinem (ryc. 19). Natomiast kolejny rok cechował się największą dynamiką wzrostu, zarówno ilości połączeń, jak i liczbą pasażerów. W sezonie letnim 2008 Ryanair dodał połączenia do Liverpoolu, Weeze, Birmingham oraz Dublina (po zawieszeniu połączenia przez Centralwings). Dodatkowo, nowy polski przewoźnik regionalny Jet Air wybrał na swoją bazę Bydgoszcz i zaczął oferować połączenia małymi samolotami do Wiednia, Berlina, Kopenhagi, Krakowa i Łodzi. Łącznie w sezonie letnim 2008 w rozkładzie były aż 33 połączenia międzynarodowe w tygodniu, z czego 18 oferowanych przez Ryanair.

W roku 2009 liczba połączeń międzynarodowych zmalała w sezonie letnim do 17 tygodniowo w wyniku drastycznego zmniejszenia operacji linii Jet Air (linia ta pozostawiła wyłącznie 5 rejsów tygodniowo do Warszawy) oraz zmniejszenia ilości połączeń oferowanych przez Ryanair. Oprócz połączeń regularnych w latach 2006–2009 były oferowane również połączenia czarterowe, głównie do państw basenu Morza Śródziemnego (Tunezji, Egiptu i Turcji).

7.2.1.4. Wielkość przewozów pasażerskich

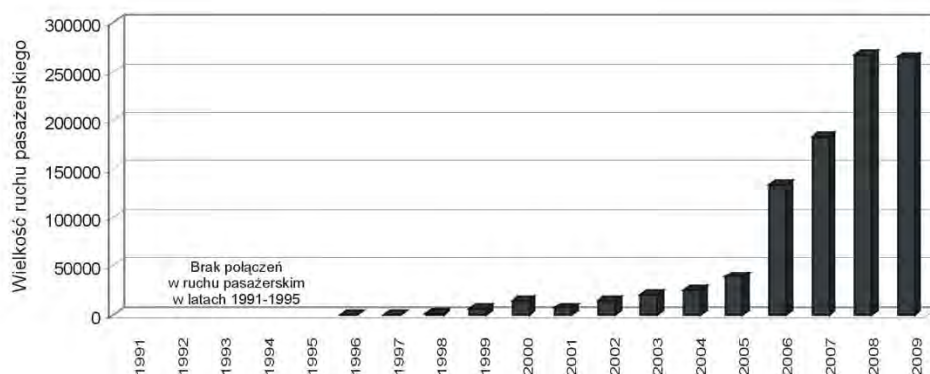
Od 1996 r., a więc od ponownego przywrócenia na lotnisku w Bydgoszczy połączeń rozkładowych, ruch pasażerski powoli wzrastał. Wyjątkiem był rok 2001, kiedy liczba obsłużonych pasażerów zmniejszyła się o ponad połowę (w 2000 r. wynosiła ponad 14 tysięcy pasażerów, natomiast w 2001 r. 6821 osób). Gwałtowny wzrost zanotowano dopiero w roku 2006, kiedy to liczba pasażerów wzrosła ponad trzykrotnie w stosunku do roku poprzedniego i osiągnęła wartość ponad 133 tysiące. Rekordową liczbę pasażerów w omawianym okresie obsłużono w roku 2008 (ryc. 20). Liczba operacji lotniczych w analizowanym okresie podlegała dużym wahaniom. Najwięcej startów i lądowań miało miejsce w 2008 r. Fakt ten był związany zarówno ze zwiększeniem połączeń przez przewoźnika Ryanair oraz wyborem Bydgoszczy na bazę przewoźnika Jet Air, oferującego połączenia małymi samolotami, ale z dużą częstotliwością.



Ryc. 19. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Bydgoszczy.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

7.2.1.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

W oparciu o fundusze pozyskane z programu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego do końca 2013 r. planowane jest wydłużenie pasa startowego do 3000 metrów długości oraz jego



Ryc. 20. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym w Bydgoszczy w latach 1996–2009.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz strony internetowej portu lotniczego.

modernizacja wraz z systemami oświetlenia (Stefanek 2008). Planowana jest również modernizacja i rozbudowa płyt postojowych wraz z miejscem do odladania samolotów.

W dalszej perspektywie ma zostać wybudowany drugi terminal, który docelowo obsługiwać miałyby loty międzynarodowe poza strefę Schengen (Koziański 2010). Istniejący terminal (jako Terminal 1) będzie w przyszłości przeznaczony do obsługi lotów krajowych i do portów lotniczych położonych w obrębie strefy Schengen. W planach jest również wybudowanie w pobliżu lotniska centrum biznesowo-hotelowego. Powiększony ma być parking lotniskowy oraz rozbudowane budynki do obsługi technicznej portu (informacje na podstawie stron internetowych portu www.plb.pl).

7.2.2. Port lotniczy w Gdańsku

Port lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy (kod lotniczy IATA: GDN, kod ICAO: EPGD) jest zlokalizowany w zachodniej części miasta, w dzielnicy Matarnia, w pobliżu dawnej wsi Rębiechowo w odległości 10 km od centrum, 10 km od Sopotu i 23 km od Gdyni. Port położony jest w pobliżu obwodnicy Trójmiasta oraz w niedalekim sąsiedztwie skrzyżowania dróg krajowych nr 1, 6 i 7. Swoim zasięgiem ciężenia obejmuje przede wszystkim mieszkańców województwa pomorskiego (tj. ok. 2,2 miliona mieszkańców, 18 293 km² powierzchni, czyli 5,9% powierzchni Polski), ale także pozyskuje mieszkańców miast spoza województwa, takich jak Elbląg, Grudziądz, Toruń, Słupsk i Koszalin (Tłoczyński 2005). Gdańskie lotnisko pełni funkcję lotniska zapasowego dla Warszawy Okęcie.

7.2.2.1. Rys historyczny

Pierwsze lotnisko w Gdańsku zostało wybudowane w dzielnicy Wrzeszcz (Langfuhr) w 1910 r. i miało charakter lotniska wojskowego (Czecharowski 1999c). Funkcję lotniska cywilnego zaczęło pełnić w okresie międzywojennym. Było obsługiwane przez wiele towarzystw międzynarodowych, w tym przez Niemiecko-Radzieckie Towarzystwo Lotnicze DERULUFT, które obsługiwało połączenia do Berlina, Leningradu i Moskwy (Mikulski, Glass 1980). Połączenia z Gdańskiem obsługiwały także polskie przedsiębiorstwa Aerolloyd, Aerolot i od 1929 r. PLL LOT. Po uruchomieniu lotniska Gdynia Rumia w 1936 r. loty do Warszawy obsługiwane przez PLL LOT zostały przeniesione na to lotnisko. W latach 1929–1935 gdańskie lotnisko obsługiwało rocznie ok. 1500 pasażerów (dane na podstawie stron internetowych portu www.airport.gdansk.pl).

W czasie II wojny światowej lotnisko we Wrzeszczu było wykorzystywane przez armię niemiecką. Po zakończeniu wojny i modernizacji lotniska w kwietniu 1947 r. przywrócono jego cywilną funkcję. Z Gdańska oferowane były przeloty do Warszawy (w niektórych okresach nawet od 7 do 10 połączeń dziennie), do Łodzi (do 1958 r.) a od 1960 r. do Krakowa, Wrocławia, Katowic i Rzeszowa. Uruchamiano również połączenia międzynarodowe, ale nie miały one stałego charakteru, a raczej połączeń czarterowych. Były one organizowane sezonowo, głównie w okresie letnim. Połączenia międzynarodowe z lotniska Gdańsk Wrzeszcz były okresowo oferowane do następujących miast – Kopenhagi (w latach 1967–1968), Sztokholmu, Berlina (1973), Budapesztu, Warny i Burgas. Niedogodne położenie lotniska, otoczonego zabudową miejską oraz mikroklimat dzielnicy (częste mgły utrudniające prowadzenie operacji lotniczych) uniemożliwiało dalszy jego rozwój, dlatego też w drugiej połowie lat 60. podjęto decyzję o poszukiwaniu nowej lokalizacji dla lotniska obsługującego Trójmiasto (Lijewski 1977). Rozważano lokalizację na Wysoczyźnie Kaszubskiej koło wsi Rębiechowo oraz w Pruszczu Gdańskim.

Ostatecznie wybrano Rębiechowo, gdzie po kilku latach budowy 2 maja 1974 r. otworzono nowy port lotniczy (Ruciński 1998). Po otwarciu nowe lotnisko obsługiwało 4 połączenia dziennie do Warszawy i po jednym do Wrocławia, Krakowa i Rzeszowa. Port lotniczy był wyposażony w dworzec towarowy i tymczasowy dworzec pasażerski, oferujący skromne warunki dla obsługi pasażerskiej. Warunki odprawy pasażerskiej uległy poprawie dopiero w 1997 r., kiedy to w wyniku starań powstałej 30 kwietnia 1993 r. spółki Port Lotniczy Gdańsk – Trójmiasto sp. z o.o., zarządzającej portem, otwarto nowy terminal. Udziałowcami spółki są: Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (37,61%), Województwo Pomorskie (31,45%), Gmina Miasta Gdańsk (29,45%), Gmina Miasta Gdynia (1,14%) i Gmina Miasta Sopot (0,35%). W maju 2004 r. Międzynarodowemu Portowi Lotniczemu w Gdańsku nadano imię Lecha Wałęsy.

W 2007 r. przebudowano częściowo terminal pasażerski, powiększając halę przylotów i odpraw, co pozwoliło na nieznaczne zwiększenie przepustowości lotniska. Od 11 sierpnia 2008 r. port otworzył Terminal Miasto w centrum Gdańska, który umożliwia odprawienie bagażu i pasażera z wyprzedzeniem do 24 godzin, jednak nie później niż 3 godziny przed wylotem. Jest to duże udogodnienie szczególnie dla podróżnych przylatujących do Gdańska w celach typowo turystycznych. Jednak oferta wcześniejszego nadania bagażu w centrum miasta nie dotyczy wszystkich linii oferujących połączenia z Rębiechowa.

7.2.2.2. Infrastruktura portu

Podstawowym elementem wyposażenia lotniska jest asfaltobetonowa droga startowa o wymiarach 2800 m x 45 m i nośności PCN 51/R/C/X/T z dwoma szybkimi zejściami na pięć płyt postojowych, które zajmują powierzchnię 8 ha i umożliwiają równoczesne parkowanie 11 dużych samolotów (Czecharowski 2002a, Tłoczyński 2005). Drogi kołowania mają nawierzchnię asfaltobetonową, a płyty postojowe betonową.

Lotnisko wyposażone jest w nowoczesny system świetlnej pomocy nawigacyjnej IDMAN OY, zdalnie sterowanej z wieży kontroli ruchu lotniczego. System ten posiada zasilanie rezerwowe zgodnie z wymogami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO. Infrastruktura ta pozwala na obsługę 8–12 operacji (startów i lądowań) na godzinę. Obsługa podróżnicza odbywa się w czterokondygnacyjnym terminalu o powierzchni użytkowej 7260 m². i przepustowości obliczonej na 3 miliony pasażerów rocznie. Na obszarze dworca lotniczego oprócz stanowisk odprawy pasażerskiej, punktów kontroli celnej i paszportowej znajdują się m.in.: punkt informacji lotniskowej i turystycznej, punkty handlowo-usługowe, restauracja, bary, przedstawicielstwa linii lotniczych i biura wynajmu samochodów. Parking przy lotnisku oferuje 600 dozorowanych miejsc parkingowych.

7.2.2.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

Mimo statusu lotniska międzynarodowego lotnisko Gdańsk-Rębiechowo w latach 70. i 80. XX w. oferowało głównie połączenia krajowe. Połączenia zagraniczne miały wyłącznie charakter połączeń sezonowych lub czarterowych. Wielkim wydarzeniem w historii gdańskiego lotniska było otwarcie 1 kwietnia 1985 r. przez Polskie Linie Lotnicze LOT regularnego połączenia Warszawa – Gdańsk – Hamburg (Dziedziul, Mazur 1992). Pod koniec lat 80. Gdańsk posiadał również połączenie z Leningradem. Liczba pasażerów odprawionych na połączenia międzynarodowe w Gdańsku stanowiła 1,5% ogółu pasażerów w ruchu międzynarodowym w Polsce w 1988 r. (Dziedziul, Mazur 1992).

Kolejne regularne połączenia międzynarodowe z Gdańska zostały uruchomione dopiero w drugiej połowie lat 90. Były to połączenia PLL LOT i SAS do Kopenhagi, PLL LOT do Frankfurtu oraz British Airways do Londynu (zawieszono w jesieni 2001 r.) (Czecharowski 2002a).

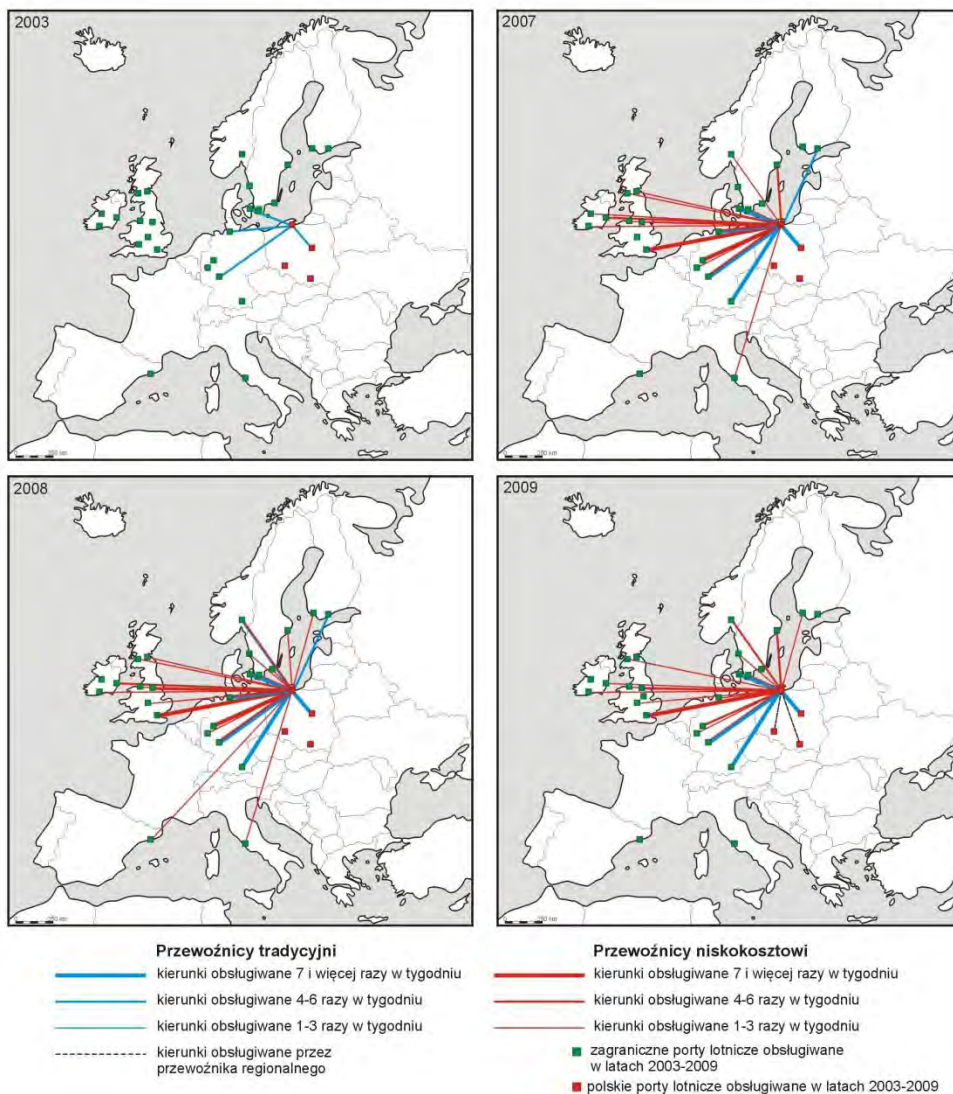
Pierwszym połączeniem oferowanym przez przewoźnika niskokosztowego było połączenie linii Air Polonia na trasie do Warszawy (Kopeć 2004), a pierwszą trasą międzynarodową była trasa do Londynu na lotnisko Stansted. Na krótko przed bankructwem tego przewoźnika od 10 sierpnia 2004 r. trasę z Gdańska do Londynu na lotnisko Luton zaczął obsługiwać inny przewoźnik niskokosztowy – Wizzair. Od 12 listopada 2005 r. gdańskie lotnisko uzyskało połączenie do Oslo obsługiwane przez linie Norwegian. Bardzo dużą dynamiką wzrostu ilości połączeń oraz liczby pasażerów charakteryzował się rok 2006. Gdańsk miał połączenia lotnicze z 19 miastami (25 tras) w 7 krajach. Aż osiem tras było obsługiwanych przez Wizzair, cztery przez LOT, trzy przez Ryanair, jedna przez SAS, trzy przez Centralwings, jedna przez Norwegian, jedna przez Germanwings oraz trzy nowe trasy krajowe przez regionalnego przewoźnika polskiego Direct Fly.

Rok później Gdańsk miał połączenia regularne z 21 miastami w Europie, z czego 6 miast (Warszawa, Kopenhaga, Hamburg, Frankfurt, Monachium i Helsinki) były obsługiwane przez przewoźników tradycyjnych (LOT, SAS, Lufthansę i Finnair), a 15 przez przewoźników niskokosztowych (ryc. 21). W 2008 r. skandynawskie linie SAS dodały połączenie do Oslo, z połączeń liniami niskokosztowymi zostało zawieszono połączenie do Shannon, a dodano trasy do Barcelony - Girony, Birmingham, Turku, Göteborga i Karlskrony. Łącznie w sezonie letnim 2008 r. lotnisko w Gdańsku oferowało bezpośrednie połączenia regularne do 26 miast. W 2009 r. po zakończeniu działalności linii Centralwings zostało zlikwidowane połączenie do Edynburga i Rzymu oraz dodatkowo zawieszono połączenia do Barcelony i Karlskrony. W wyniku tych zmian liczba bezpośrednich połączeń zmniejszyła się do 19 (4 kierunki obsługiwane przez linie tradycyjne i 15 kierunków obsługiwanych przez linie niskokosztowe).

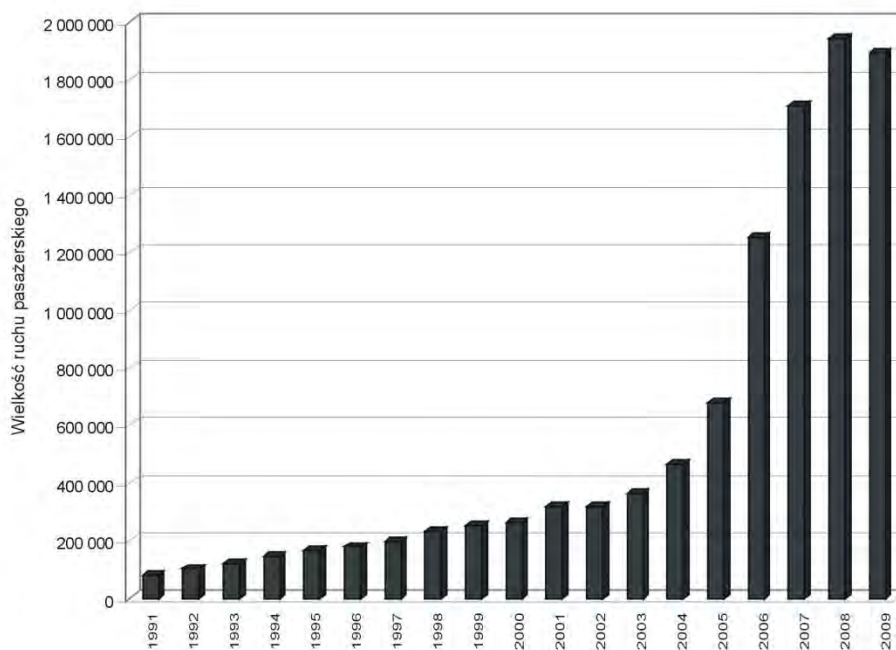
7.2.2.4. Wielkość przewozów pasażerskich

W latach 90. XX wieku ruch pasażerki na lotnisku w Gdańsku systematycznie wzrastał. W 1991 r. był na poziomie 78 tysięcy pasażerów w skali roku, a 1999 r. osiągnął wartość 250 tysięcy. W 2003 r., a więc bezpośrednio przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej wyniósł 365 tysięcy (Stanek, Żurawska 2008). Bardzo duży wzrost nastąpił w kolejnych latach. W 2004 r. liczba odprawionych pasażerów przekroczyła 467 tysięcy, w 2005 r. 672 tysiące, a w 2006 r. wzrosła o niemal 87% przekraczając 1 milion 256 tysięcy pasażerów. Najwięcej pasażerów skorzystało z połączeń do Wielkiej Brytanii (33,9%) oraz Niemiec (29%). Najpopularniejszymi trasami były trasy do Londynu (277,1 tys. pasażerów), Warszawy

(223,1 tys.) i Frankfurtu (124,4 tys.), Kopenhagi (117 tys.), Dortmundu (83 tys.), Sztokholmu (63 tys.), Hamburga (53 tys.), Monachium (47 tys.) i Liverpoolu (38 tys.) (dane według stron internetowych portu oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego). W 2007 r. liczba pasażerów wzrosła do 1 miliona 715 tysięcy, a w 2008 r. 1 milion 954 tysiące. Spadek w wielkości ruchu pasażerskiego odnotowano w 2009 r., kiedy to liczba pasażerów wyniosła 1 milion 911 tysięcy (ryc. 22).



Ryc. 21. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Gdańsku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.



Ryc. 22. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym w Gdańsku w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i strony internetowej portu.

Od 1991 r. systematycznie rosła również liczba operacji lotniczych. Wyjątkiem był tylko rok 2002, kiedy to zanotowano spadek. Największą dynamiką wzrostu cechowały się lata 2006–2008. W 2008 r. liczba wykonanych operacji lotniczych przekroczyła 31 tysięcy.

7.2.2.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

Lotnisko w Gdańsku realizuje znaczący program inwestycyjny. Całość inwestycji obejmujących m.in. nowy terminal pasażerski, drogi kołowania i płyty postojowe ma kosztować ok. 400 milionów złotych (Jamroz 2010).

Budynek nowego terminalu będzie obejmował dwie strefy funkcjonalne – jedną związaną z płytą lotniska (*airside*), czyli sortownię bagażu i poczekalnię po odprawie pasażerskiej oraz drugą związaną ze stroną miejską (*landside*), a więc stanowiska odpraw biletowo-bagażowych, biura linii lotniczych, punkty gastronomiczne i handlowo-usługowe. Terminal o łącznej powierzchni 39 tys. m². będzie posiadał trzy kondygnacje naziemne i jedną podziemną. Koszt jego budowy zaplanowany jest na kwotę 153 milionów złotych netto.

W celu zwiększenia potencjalnej liczby operacji lotniczych na godzinę wybudowana zostanie równoległa do pasa startowego droga kołowania, która umożliwi dojechanie samolotu do jego końców bez blokowania innych operacji na pasie. Dzięki drodze kołowania i drogom szybkiego zejścia, na lotnisku w Gdańsku będzie mogło się odbywać nawet do 30 operacji lotniczych na godzinę.

W ramach rozbudowy powstaną też dwie nowe płyty postojowe, dzięki którym lotnisko zyska 15 nowych stanowisk postojowych dla samolotów. Rozbudowane zostaną dodatkowo drogi serwisowe, baza techniczna oraz zakupiony zostanie nowy sprzęt do kontroli bezpieczeństwa. Zmodernizowany zostanie także system energetyczny lotniska, system odprowadzania wód opadowych oraz system monitorowania hałasu. Po oddaniu nowego terminalu oraz modernizacji lotniska port lotniczy w Gdańsku będzie przystosowany do obsługi 5 milionów pasażerów rocznie¹⁶.

7.2.3. Port lotniczy w Katowicach

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice, (kod IATA: KTW, kod ICAO: EPKT) położony jest w pobliżu wsi Pyrzowice, około 30 kilometrów w kierunku północnym od centrum Katowic. Znajduje się on na terenie dwóch gmin: Ożarowice i Mierzęcice. Port obsługuje najbardziej uprzemysłowiony region w Polsce i równocześnie jeden z najbardziej zurbanizowanych obszarów w Europie. W promieniu 100 km od lotniska mieszka prawie 11 milionów ludności.

Lotnisko posiada połączenie autobusowe z centrum Katowic, Krakowem, Gliwicami i Częstochową. Katowicki port położony jest na wysokości 303 m n.p.m. i jest najwyższym położonym lotniskiem w Polsce. Wyróżnia się na tle innych lotnisk statystycznie najmniejszą liczbą dni w roku z mgłą uniemożliwiającą operacje lotnicze.

7.2.3.1. Rys historyczny

Pierwsze lotnisko w Katowicach zostało wybudowane w 1929 r. w dzielnicy Katowic – Muchowcu (Orzech 2007). Lotnisko to obsługiwało loty pasażerskie do 1958 r., z przerwą w okresie II wojny światowej. W okresie powojennym były to głównie połączenia z Warszawą. W latach 1946–1947 została wybudowana nowa betonowa droga startowa o długości 1250 metrów, ale w wyniku eksploatacji górniczej i kolejnych tąpnięć została ona poważnie uszkodzona. 15 czerwca 1958 r. lotnisko Katowice Muchowiec zostało zamknięte dla regularnej komunikacji powietrznej (Orzech 2006). Równocześnie podjęto decyzję o wspólnym użytkowaniu lotniska w Pyrzowicach na potrzeby wojska i pasażerskiego ruchu lotniczego.

¹⁶ Nowy terminal został oddany do użytku 31.03.2012 r.

Lotnisko w Pyrzowicach zostało wybudowane przez Niemców w czasie II wojny światowej – w 1940 r. Na jego teren został wybrany obszar pomiędzy wsiami Pyrzowice, Zdenek i Mierzęcice. Po przesiedleniu miejscowej ludności i osuszeniu podmokłych łąk, zostały wybudowane trzy bitumiczno-betonowe pasy na planie trójkąta. Pasy te miały długość od 1000 do 1500 metrów i szerokości 50 metrów (dane na podstawie strony internetowej portu www.katowice-airport.com). Taki układ pasów startowych miał umożliwić prowadzenie operacji lotniczych bez względu na kierunek wiatru. W okresie wojny lotnisko było głównie wykorzystywane jako lotnisko przeładunkowe dla samolotów zaopatrujących oddziały na froncie wschodnim oraz jako lotnisko obrony przeciwlotniczej Śląska. Pod koniec wojny na lotnisku testowano samoloty raketowe Messerschmitt 163 Komet.

18 stycznia 1945 r. Niemcy opuścili lotnisko bez walki, wcześniej jednak częściowo zaminowali i zniszczyli pasy startowe. 23 stycznia 1945 r. lotnisko zostało zajęte przez Armię Czerwoną i było użytkowane przez wojsko radzieckie do 1951 r. W okresie tym lotnisko zostało przystosowane do obsługi samolotów odrzutowych. W 1951 r. zostało oddane w ręce Wojska Polskiego i korzystał z niego 39 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego (rozwiązany w 1987 r.). W latach 90. stacjonowała tutaj 2 eskadra 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego z Wrocławia Strachowic.

Dla rozkładowego ruchu cywilnego lotnisko w Pyrzowicach po raz pierwszy zostało wykorzystane w październiku 1966 r., kiedy to Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły połączenie do Warszawy. W kolejnych latach na potrzeby ruchu pasażerskiego został wybudowany niewielki terminal o powierzchni 550 m², drogi kołowania oraz przydworcowa płyta postojowa. Połączenia ze stolicą były utrzymywane do 28 października 1990 r. W całym tym okresie lotnisko łączyło funkcję lotniska wojskowego z ograniczoną funkcją lotniska cywilnego. Piloci samolotów pasażerskich korzystali z wojskowych urządzeń nawigacyjnych i z wojskowej kontroli przestrzeni powietrznej.

Okres 1991–1992 był szczególnie trudny dla katowickiego lotniska. Ruch pasażerski został praktycznie zawieszony i rozważano nawet możliwość zamknięcia lotniska dla ruchu cywilnego. Sytuacja ta zmieniła się w wyniku działań powstałego w 1991 r. Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A. Dzięki jego staraniom 2 lipca 1992 r. Polskie Linie Lotnicze LOT wznowiły połączenia do Warszawy, a 27 marca 1993 r. niemieckie linie Lufthansa rozpoczęły pierwsze międzynarodowe połączenia do Frankfurtu nad Menem (Czecharowski 2003c). 1 maja 1994 r. zarządzanie lotniskiem przejęło Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, które zdecydowało o rozbudowie i modernizacji terminalu pasażerskiego, wybudowaniu hal cargo oraz rozbudowie płyt postojowych, dróg kołowania i wydłużeniu pasa startowego. Pierwszymi udziałowcami Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A. byli: Skarb Państwa – reprezentowany przez wojewodę, centrum Naukowo-Produkcyjne Systemów Sterowania Mera-Ster, Bank Handlowo-Kredytowy S.A., BHK – International Consulting i Fortrade Leasing S.A. (Orzech 2006). W 1995 r. na czas general-

nego remontu pasa startowego w porcie lotniczym Kraków Balice połączenia lotnicze z Krakowa zostały przeniesione do Katowic (Czecharowski 1999a).

Wszystkie powyższe działania przyczyniały się do powolnego wzrostu ruchu pasażerskiego, jednak prawdziwym przełomem w rozwoju lotniska okazał się wybór Katowic przez węgierskiego przewoźnika niskokosztowego Wizzair na swoją bazę w Polsce i rozpoczęcie 18 maja 2004 r. pierwszych połączeń (Liwiński 2008). Wraz z rozwojem portu istotnym czynnikiem umożliwiającym jego dalszy rozwój było poprawienie jego dostępności komunikacyjnej. W tym celu wybudowano drogę ekspresową S1 (oddaną do użytku 20 listopada 2006 r.), która połączyła port lotniczy w Pyrzowicach z węzłem drogowym w Podwarpiu koło Świerza na trasie szybkiego ruchu Warszawa-Katowice i znacząco ułatwiła dojazd do lotniska.

7.2.3.2. Infrastruktura portu

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice posiada betonową drogę startową o długości 2800 metrów i szerokości 60 metrów, wyposażoną w lotniskowe świetlne i radiowe pomoce nawigacyjne: na kierunku zasadniczym 27 światła systemu podejścia precyzyjnego kat. I w układzie Calverta LIH, na kierunku pomocniczym 09 – uproszczony świetlny system podejścia LIH, system ILS radiolatarni kierunku i ścieżki schodzenia na podejściu zasadniczym 27 oraz system meteorologiczny Vaisala. Lotnisko dysponuje 3 płytami postojowymi o powierzchni 43 400 m², 15 300 m² i 21 600 m² (dane na podstawie strony internetowej portu www.katowice-airport.com).

Do obsługi pasażerskiej przeznaczone są dwa terminale – starszy terminal A, obsługujący podróżnych udających się strefy Non-Schengen oraz nowszy (oddany do użytku w 2007 r.) dla strefy Schengen. Łączna powierzchnia terminali wynosi 21 300 m² i jest maksymalnie przystosowana do obsługi 3,6 miliona pasażerów w skali roku (Koziarski 2010). Natomiast maksymalna przepustowość godzinowa wynosi 1170 pasażerów. W obu terminalach przygotowanych jest 35 stanowisk odpraw biletowo-bagażowych. W budynku dworca lotniczego znajduje się 21 punktów handlowo-gastronomicznych, stanowiska linii lotniczych, biur podróży oraz wypożyczalni samochodów. Dodatkową atrakcją turystyczną stanowi duży taras widokowy z kawiarnią w terminalu B.

Port lotniczy posiada jeden terminal cargo o powierzchni 5378 m². Głównymi użytkownikami składów są firmy kurierskie DHL, TNT Express, UPS i Izba Celna w Katowicach. Pod względem tonażu ładunków przewiezionych drogą lotniczą, lotnisko w Pyrzowicach zajmuje drugie miejsce w kraju po warszawskim Okęcie.

7.2.3.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

W 2003 r. katowickie lotnisko obsługiwało zaledwie 3 trasy w regularnym ruchu rozkładowym. Wszystkie te połączenia realizowane były przez przewoźników tradycyjnych.

W kolejnych latach zwiększała się liczba kierunków, głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych, a zwłaszcza linii Wizzair, które na swoją główną bazę wybrały lotnisko w Katowicach. Zaledwie kilkanaście dni po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej linie te uruchomiły pierwsze połączenie z Katowic do Londynu – Luton a następnie do Rzymu i Mediolanu. W kolejnych miesiącach otwarta została trasa do Liverpoolu i Brukseli. W sezonie letnim 2005 sieć połączeń linii Wizzair z Katowic została poszerzona o Frankfurt Hahn, Budapeszt (połączenie z drugą bazą Wizzair), Barcelonę Gironę, Paryż Beauvais, Dortmund i Sztokholm.

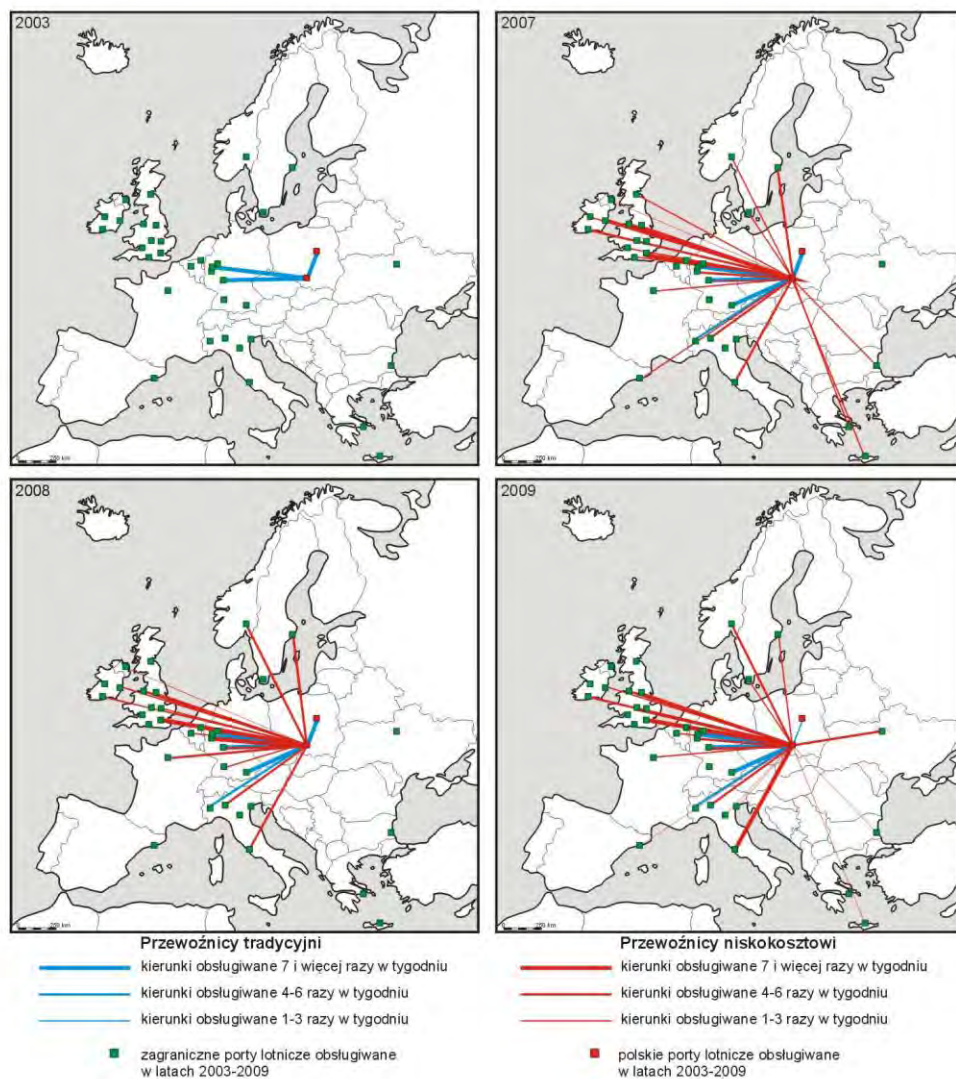
W 2006 r. zostało otwartych 6 kolejnych połączeń – do Cork, Doncaster Sheffield, Oslo Torp przez Wizzair, Edynburga przez Centralwings, Paryża – lotnisko Charles de Gaulle przez Air France oraz Monachium przez PLL LOT. W roku tym pasażerowie linii Wizzair stanowili 55% ogółu pasażerów obsługanych na katowickim lotnisku, 20% stanowili pasażerowie linii czarterowych, 10% Lufthansy, 7,5% linii Centralwings, 2,5% PLL LOT, 2,4% Air France i pozostałych 2,6%. Udział linii niskokosztowych w całkowitym ruchu pasażerskim wyniósł 62,5%.

W sezonie letnim 2007 r. główny przewoźnik dla katowickiego portu – Wizzair oferował połączenia do 14 miast. Łącznie Katowice posiadały połączenia z 30 europejskimi miastami (ryc. 23), z czego aż 25 połączeń było realizowanych przez przewoźników niskokosztowych, a 5 przez przewoźników tradycyjnych (do Warszawy, Frankfurtu, Düsseldorfu, Monachium i do Turynu). Połączenie do Paryża, realizowane przez Air France zostało zamknięte. Wśród połączeń niskokosztowych dominowały połączenia do Wielkiej Brytanii (8 miast, 29 rejsów w tygodniu) i Irlandii (3 miasta, 14 rejsów w tygodniu) oraz Niemiec (3 miasta, 15 rejsów w tygodniu). W listopadzie 2007 r. przeloty z Katowic rozpoczął Ryanair, uruchamiając połączenia do Dublina i Bristolu.

W kolejnym roku liczba miast, z którymi Katowice miały regularne połączenia zmniejszyła się do 23 (5 kierunków obsługiwanych przez linie tradycyjne i 18 przez niskokosztowe). Zostały zawieszony między innymi połączenia do niektórych miast brytyjskich (Birmingham, Bristolu, Bournemouth, Edynburga) i irlandzkiego Shannon. Zwiększyła się natomiast oferta połączeń do Niemiec, głównie za sprawą linii lotniczych Germanwings, które po konflikcie z zarządem portu lotniczego w Krakowie (konflikt ten dotyczył podniesienia cen opłat lotniskowych) przeniósł połączenia do Stuttgartu i Kolonii z Krakowa do Katowic.

W 2009 r. zmniejszyła się liczba połączeń z portami niemieckimi (linie Germanwings powróciły do Krakowa), ale zwiększyła się oferta do miast włoskich. Oprócz połączenia LOT-u do Turynu, linii Wizzair do Mediolanu i Rzymu Ciampi-

no, Ryanair uruchomił połączenie do Bolonii, a Wizzair do Wenecji Treviso. Linie Wizzair jako pierwsze uruchomiły połączenie z portów regionalnych do wschodniej Europy, oferując 4 razy w tygodniu loty do Kijowa na lotnisko Borispol¹⁷.



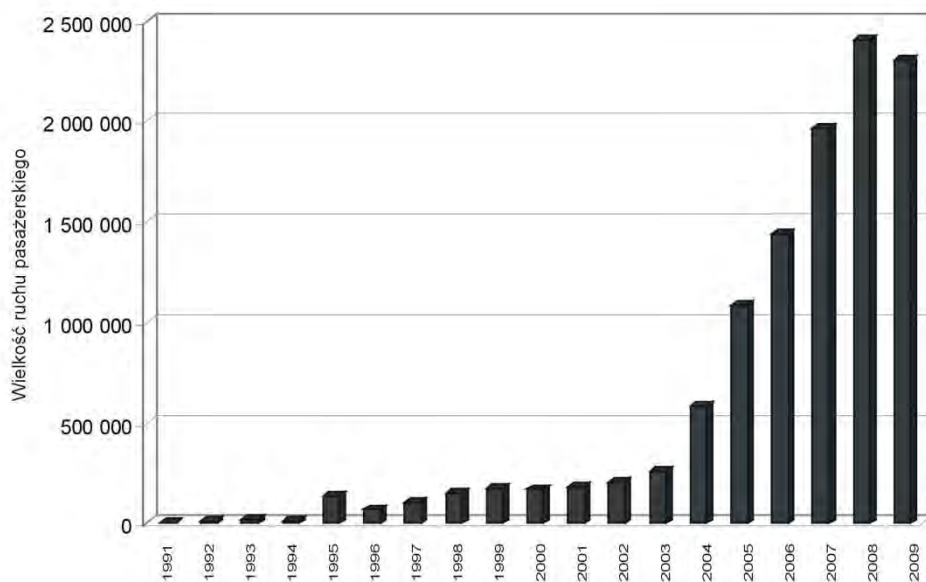
Ryc. 23. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Katowicach.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

¹⁷ W marcu 2011 Wizzair przeniósł operacje lotnicze na lotnisko Kijów Żuliany.

7.2.3.4. Wielkość przewozów pasażerskich i operacji lotniczych

Na początku lat 90., a więc tuż po przemianach politycznych w Polsce, katowickie lotnisko przeżywało wiele kłopotów, ruch pasażerski był bardzo mały. W 1994 r. wyniósł zaledwie 12 tys. 475 pasażerów. W kolejnym roku wzrósł do prawie 132 tysięcy, ale było to związane z przeniesieniem wszystkich połączeń z Krakowa do Katowic ze względu na remont pasa startowego w Balicach. W drugiej połowie lat 90. XX w. i w pierwszych latach XXI w. systematycznie rósł osiągając wartość 257 tys. 991 pasażerów w 2003 r., ale prawdziwy przełom nastąpił w 2004 r., kiedy to liczba obsłużonych pasażerów przekroczyła 622 tysiące i bardzo dynamicznie rosła w kolejnych latach, przekraczając w 2008 r. 2 miliony (ryc. 24). Znacząco zmieniła się pozycja portu w Katowicach w hierarchii polskich portów lotniczych, ale również portów europejskich (Trzepacz 2007). W 2003 r. był on na 6 miejscu w Polsce, natomiast w 2004 r. na miejscu 3 po Warszawie i Krakowie, wyprzedzając Gdańsk, Poznań i Wrocław. W pierwszym roku działalności linii niskokosztowych na rynku polskim, pasażerowie tych linii stanowili aż 46,6% ogółu pasażerów obsłużonych w Katowicach.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej lotnisko w Katowicach było najszybciej rozwijającym się portem regionalnym w Polsce, do którego rozwoju przyczyniły się nie tylko linie niskokosztowe, ale również połączenia czarterowe. Połączenia czarterowe w 2009 r. stanowiły 25,5% całości ruchu pasażerskiego na tym lotnisku.



Ryc. 24. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym w Katowicach w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i strony internetowej portu.

Po 2004 r. znacząco wzrosła liczba wykonywanych na katowickim lotnisku operacji lotniczych. W 2003 r. odbyło się łącznie 9357 startów i lądowań, w 2006 r. 21 014, a w 2008 r. 27 030. Nieznaczny spadek odnotowano w 2009 r., kiedy to liczba wykonanych operacji wyniosła 26 206.

7.2.3.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

W planach inwestycyjnych lotniska jest wybudowanie nowych płyt postojowych, mogących łącznie przyjąć 26 maszyn oraz budowa nowej drogi startowej o długości około 3,8 kilometra, położonej równolegle do obecnej drogi startowej. Po wybudowaniu nowej drogi startowej, istniejąca ma pełnić funkcję drogi kołowania. Do 2013 r. ma powstać nowy terminal cargo o powierzchni 7 tysięcy m², a w jego pobliżu centrum logistyczne, skomunikowane zarówno z lotniskiem, jak i budowaną autostradą A1. Planowane inwestycje będą kosztować około 630 mln złotych i mają wpłynąć na osiągnięcie celu strategicznego, jaki sobie stawia Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, aby port lotniczy w Pyrzowicach stał się centrum lotów cargo dla całej południowej Polski.

Według regionalnych planów inwestycyjnych port lotniczy w Pyrzowicach ma uzyskać połączenie kolejowe z centrum Katowic. Planowana trasa będzie częściowo przebiegać po istniejącym odcinku drogi kolejowej Katowice - Bytom (ok. 14 kilometrów) i całkowicie nowym na odcinku Bytom – Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice. W sumie trasa ma liczyć 38 km i obsługiwać sześć przystanków: Katowice, Chorzów Batory, Chorzów ul. 3-go Maja, Bytom Rozbark, Piekary Śląskie i Pyrzowice Lotnisko. Zakończenie realizacji przewidziane jest na rok 2015 (Adamczyk 2009).

7.2.4. Port lotniczy w Krakowie

Międzynarodowy Port Lotniczy w Krakowie im. Jana Pawła II (kod IATA: KRK, kod ICAO: EPKK) położony jest 11 kilometrów na zachód od centrum miasta w pobliżu wsi Balice. Zlokalizowany jest obok wojskowej bazy lotniczej, z którą wspólnie wykorzystuje drogę startową. Obecnie jest to drugi po Warszawie port lotniczy pod względem ilości obsługiwanych pasażerów i równocześnie największy port regionalny w Polsce.

W obszarze ciężenia portu mieszka około 8 milionów osób. Głównie obszar ten obejmuje aglomerację krakowską, będącą ważnym centrum biznesowym, naukowym, kulturowym i turystycznym południowej Polski. Obszar ciężenia częściowo pokrywa się z obszarem ciężenia portu w Katowicach, dla którego krakowskie lotnisko stanowi najsilniejszą konkurencję.

Krakowski port lotniczy jest dogodnie skomunikowany z centrum miasta i głównym dworcem kolejowym dzięki linii kolejowej, która dawniej służyła do transportu cystern z paliwem dla wojskowej bazy lotniczej, a od 26 maja 2006 r. jest obsługiwana przez specjalne szynobusy. Przejazd z dworca kolejowego na lotnisko trwa 15 minut.

Lotnisko w Balicach położone jest w sąsiedztwie autostrady A4, co również wpływa na zwiększenie dostępności lotniska i skrócenie czasu dojazdu, szczególnie od zachodniej strony Krakowa.

7.2.4.1. Rys historyczny

Pierwsze cywilne lotnisko obsługujące Kraków znajdowało się w dzielnicy Rakowice – Czyżyny i za początek jego działalności uznaje się datę 18 lipca 1923, kiedy to otwarto Cywilną Stację Lotniczą Kraków. W 1938 r. uruchomiono z niego międzynarodowe połączenie do Budapesztu. Po II wojnie światowej przywrócono ruch cywilny na lotnisku w Czyżynach, ale jego działalność utrudniała rozbudowa zabudowy miejskiej, a zwłaszcza wybudowanie dzielnicy Nowa Huta na wschód od lotniska (Lijewski 1977). Lotnisko zamknięto w 1963 r. i obecnie na części jego terenu zlokalizowane jest muzeum lotnictwa.

W 1964 r. część istniejącego lotniska wojskowego w Balicach przeznaczono na potrzeby lotnictwa cywilnego. Pierwszy lot cywilny odbył się liniami LOT 29 lutego 1964 r. do Warszawy. W latach 60. i 70. z krakowskiego lotniska odbywały się głównie rejsy komunikacji krajowej. W drugiej połowie lat 80. odbywały się międzynarodowe rejsy regularne do Wiednia i Rzymu, a od czerwca 1987 r. połączenia z Krakowa do Stanów Zjednoczonych przez Pragę i Frankfurt nad Menem oferowały amerykańskie linie Pan American (Dziedziul, Mazur 1992).

Początek lat 90., podobnie jak w przypadku innych regionalnych portów lotniczych był bardzo trudnym okresem, ruch pasażerski był na bardzo mały. W 1991 r. wyniósł 65 tys. 472, a w 1992 r. 75 tys. pasażerów. W kolejnych latach nastąpił wzrost z wyjątkiem roku 1995, kiedy to remontowany był pas startowy i większość połączeń lotniczych została przeniesiona na lotnisko w Pyrzowicach.

W 2002 r. z krakowskiego lotniska rejsy regularne odbywały się do następujących miast: Warszawa, Paryż, Rzym, Frankfurt, Chicago, Nowy Jork, Tel Aviv, obsługiwane przez PLL LOT, Londyn Gatwick (British Airways), Wiedeń (Austrian Airlines), Zurich (Swiss). Zamknięte zostały połączenia z Toronto (PLL LOT) i z Kopenhagą (SAS). Mimo rozpoczęcia działalności zagranicznych przewoźników w porcie krakowskim LOT posiadał bezwzględną przewagę, obsługując prawie 80% ogółu pasażerów (Czecharowski 2003d).

7.2.4.2. Infrastruktura portu

Lotnisko położone jest na wysokości 241 m n.p.m., jego ogólna powierzchnia wynosi 426 ha, w tym w zarządzie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II 270 ha. Lotnisko posiada betonową drogę startową o długości 2 550 i szerokości 60 metrów o wytrzymałości PCN 52/R/B/W/T. Wyposażone jest w pomoce nawigacyjne TWR, ILS, NDB, oświetlenie nawigacyjne na kierunku 07 w systemie IDMAN, a na kierunku 25 zainstalowany system świateł podejścia ALPA-ATA kat. II z systemem lamp błyskowych.

Płyta postojowa o powierzchni 90 000 m² składa się z 17 stanowisk postojowych, w tym jedno dla samolotów typu Boeing 747. Do obsługi pasażerskiej zostały wybudowane dwa terminale – Terminal Międzynarodowy T1 i Terminal Krajowy T2. Dodatkowo port lotniczy posiada Terminal Cargo o powierzchni 4 100 m² z halą magazynową o powierzchni 755 m².

Powierzchnia użytkowa terminala międzynarodowego wynosi 14 114 m², a jego przepustowość została obliczona na 3,5 miliona pasażerów w roku. Terminal został dostosowany do obsługi pasażerów w ruchu Schengen i non-Schengen. Oprócz stanowisk odpraw biletowo-bagażowej na jego terenie znajdują się biura linii lotniczych, wypożyczalni samochodów, informacji turystycznej, sklepy oraz punkty gastronomiczne (kawiarenki, bary, restauracja). Dodatkowo znajdują się punkty wymiany walut, oddział banku, bankomaty, urząd pocztowy, punkt pierwszej pomocy i pokoje dla rodziców z małymi dziećmi oraz salon *Business Lounge*. Terminal krajowy przystosowany jest do obsługi 500 000 pasażerów w roku.

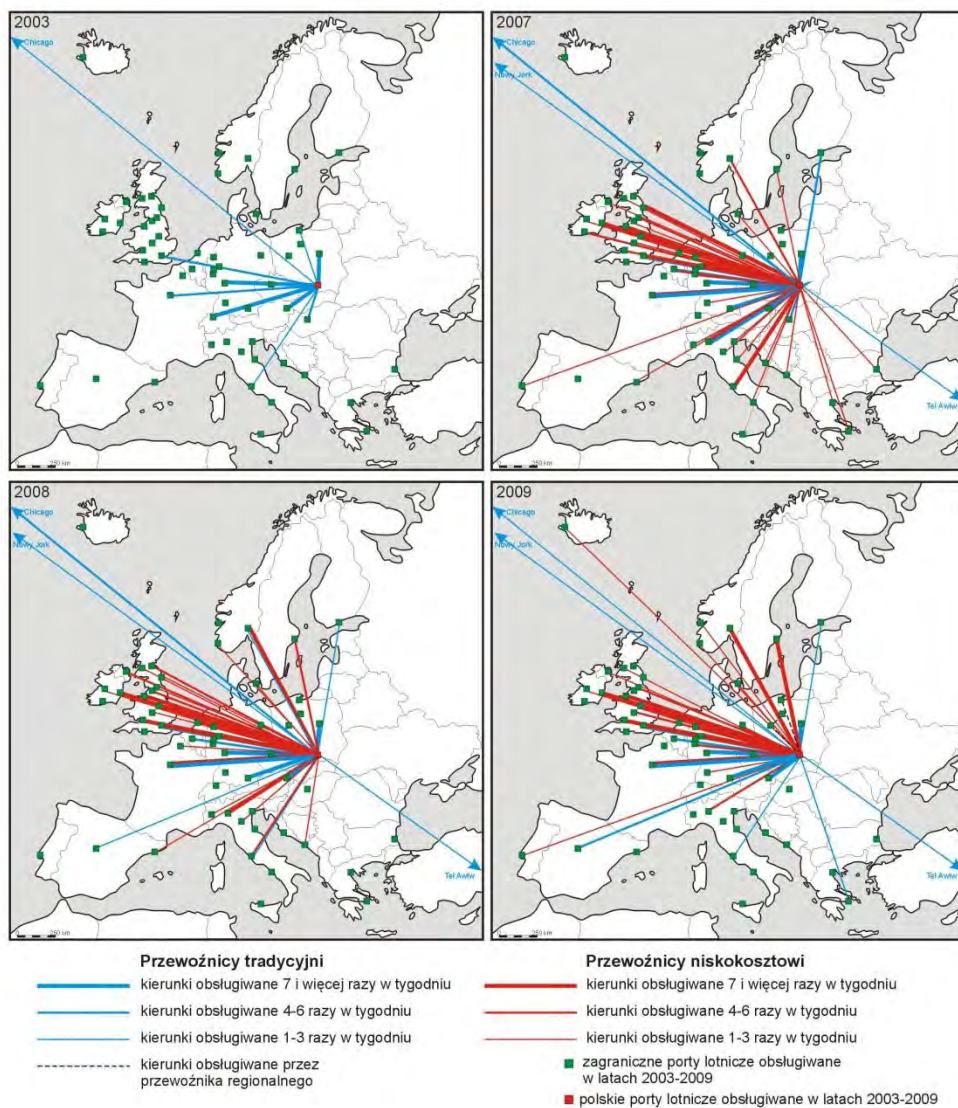
7.2.4.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej na krakowskim lotnisku pojawili się nowi przewoźnicy, głównie o niskokosztowym modelu działania. 28 czerwca 2004 r. połączenia do Mediolanu zapoczątkował włoski przewoźnik Volare, kilka dni później Germanwings, oferując przeloty do Kolonii, Stuttgartu i Hamburga. 30 września 2004 r. rozpoczął działalność w Krakowie słowacki przewoźnik Sky Europe, który wybrał równocześnie stolicę Małopolski za swoją główną bazę i uruchomił połączenia do Amsterdamu, Aten, Barcelony, Birmingham, Brukseli, Dublin, Dubrownika, Edynburga, Londynu, Manchesteru, Mediolanu, Neapolu, Paryża, Splitu i Turynu. 13 października do grupy przewoźników niskokosztowych dołączył Easy Jet z lotami do Berlina, Bristolu, Dortmundu, Liverpoolu i Londynu (Pijet-Migoń 2007a) (ryc. 25).

1 lutego 2005 r. połączenia z Krakowa do Londynu na lotnisko Gatwick zapoczątkował Centralwings, rozszerzając później swoją sieć połączeń o Bolonię, Heraklion, Malagę, Rodos i Rzym. 14 kwietnia Norwegian uruchomił połączenia do Oslo a w październiku linie Aer Lingus rozpoczęły połączenia do Dublin. Jesienią

2005 r. loty z Balic zaczął realizować również Ryanair, oferując połączenia do Dublinu, Londynu Stansted i Glasgow.

W 2005 r. Kraków posiadał połączenia w ruchu rozkładowym do 23 miast europejskich, Nowego Jorku, Chicago i Tel Awiwu (Pijet-Migoń 2007c). Najbardziej popularne były połączenia do Londynu (23,1% ogółu pasażerów), Warszawy (13,3%), Monachium (7,6%), Dortmundu (6,4%), Paryża (5,8%). Z krakowskiego



Ryc. 25. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Krakowie.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

lotniska loty regularne oferowało 8 przewoźników tradycyjnych (LOT, Lufthansa, British Airways, Austrian Airlines, Alitalia, ČSA, Malev i SAS) oraz 7 przewoźników niskokosztowych (Sky Europe, Easy Jet, Centralwings, Germanwings, Ryanair, Norwegian Air, Aer Lingus). Pasażerowie linii niskokosztowych stanowili 48,5% ogółu pasażerów, pasażerowie linii tradycyjnych 43,3%, a czarterów 8,2%. Największy udział w rynku posiadały PLL LOT (23%), na drugim miejscu były linie Sky Europe (17%), trzecim Easy Jet (16%).

W 2006 r. wyraźnie osłabła pozycja LOT-u na krakowskim lotnisku. Udział tego przewoźnika w ogólnej liczbie odprawionych pasażerów spadł do 15,1%. Umocniła się natomiast pozycja przewoźników niskokosztowych – Sky Europe (19,2%) i Ryanair (15,2%). W sezonie letnim 2006 r. połączenia z Krakowa do Helsinek rozpoczął Finnair oraz przewoźnicy niskokosztowi Jet2 (do Leeds i Newcastle) oraz Sterling do Kopenhagi (Pijet-Migoń 2007d). Po rozpoczęciu działalności regionalnego polskiego przewoźnika Direct Fly oferta połączeń krajowych została rozszerzona o Gdańsk.

W 2007 r. w ruchu rozkładowym krakowskie lotnisko było obsługiwane przez 9 przewoźników niskokosztowych i ośmiu tradycyjnych, oferujących połączenia do 47 miast, łącznie na 51 lotnisk. Najbardziej sieć połączeń z Krakowa rozbudował przewoźnik Sky Europe, oferując w sezonie letnim aż 19 tras. Analizując całą ofertę krakowskiego lotniska, można stwierdzić, że najwięcej połączeń było oferowanych do Londynu (maksymalnie 41 połączeń w tygodniu w sezonie letnim) na 3 lotniska (Luton, Gatwick i Stansted) przez 3 linie niskokosztowe – Ryanair, Easy Jet, Centralwings oraz British Airways. Duża konkurencja była również na trasie do Dublina, obsługiwanego przez 3 przewoźników – Sky Europe, Aer Lingus i Ryanair. Po dwóch przewoźników operowało na trasach do Brukseli (Sky Europe i Brussel Airlines), Liverpoolu (Easy Jet i Ryanair), Newcastle (Jet2 i Easy Jet), Mediolanu (Sky Europe - lotnisko Bergamo, Alitalia – lotnisko Malpensa), Paryża (Sky Europe – lotnisko Orly i LOT – lotnisko Charles de Gaulle) oraz Rzym (Sky Europe – lotnisko Fiumicino i Centralwings – lotnisko Ciampino).

W październiku 2007 r. przewoźnik Sky Europe zdecydował o przeniesieniu swojej bazy z Krakowa do Pragi i Wiednia i praktycznie o zamknięciu wszystkich połączeń z Polski (przez pewien czas funkcjonowało jeszcze połączenie Kraków – Wiedeń, mające na celu dowożenie pasażerów z Polski do nowej bazy w Austrii). Początkowo obawiano się, że taka decyzja wpłynie na załamanie się wielkości ruchu pasażerskiego na lotnisku w Balicach. Wiele tras zostało jednak przejętych przez przewoźników już operujących z Krakowa oraz nowych, którzy zdecydowali się na rozpoczęcie działalności na polskim rynku. Na 6 trasach (do Amsterdamu, Aten, Barcelony, Bolonii, Manchesteru i Dubrownika) połączenia zaczął oferować Centralwings, Ryanair przejął obsługę trasy do Mediolanu na lotnisko Bergamo. Trzy inne kierunki były obsługiwane przez nowych przewoźników niskokosztowych, którzy rozpoczęli działalność na polskim rynku. Do Paryża Orly z Krakowa

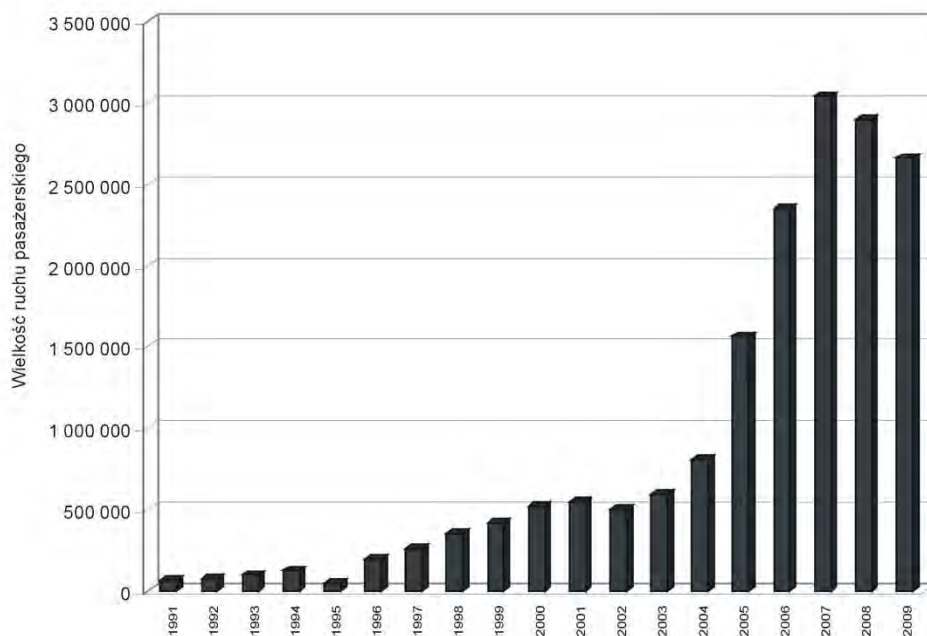
zaczęły latać linie Transavia, BMI Baby do Birmingham, a Meridiana do Turynu. Nowe połączenie – do Lille wprowadził Centralwings oraz Easy Jet do Edynburga i do Paryża na lotnisko Charles de Gaulle. Skandynawskie linie lotnicze SAS otworzyły ponownie połączenie do Oslo, a Iberia do Madrytu. Łącznie w sezonie letnim 2008 krakowskie lotnisko posiadało połączenia do 40 miast, w 18 krajach. W 2008 r. oprócz linii Sky Europe krakowskie lotnisko opuściły przewoźnik Germanwings (połączenia do Kolonii i Stuttgartu), Alitalia (Mediolan Malpensa) oraz Malev (Budapeszt). We wrześniu 2008 r. również przewoźnik niskokosztowy Centralwings, mający duży udział w przewozach z krakowskiego lotniska, ogłosił zakończenie realizacji rejsów z Krakowa.

W sezonie letnim 2009 r. Kraków posiadał połączenia bezpośrednie z 36 zagranicznymi miastami i 4 polskimi (oprócz połączeń do Warszawy obsługiwanych przez LOT, Kraków posiadał połączenia z Gdańskiem, Poznaniem i Bydgoszczą obsługiwane przez przewoźnika regionalnego Jet Air). Regularne połączenia oferowało 19 linii lotniczych – 9 tradycyjnych i 10 niskokosztowych. Do Krakowa powrócił Germanwings z połączeniami do Kolonii i Stuttgartu. Rozpoczęły działalność linie Air Berlin uruchamiając połączenie do swojego głównego portu przesiadkowego – Berlina, Iceland Express do Reykjavíku i Wind Jet do Forli. PLL LOT przejęły trasę po Centralwings do Aten oraz do Rzymu. Linie Ryanair dodały połączenie do Düsseldorfu Weeze. Krakowskie lotnisko opuściły linie Meridiana, a linie British Airways zapowiedziały likwidację istniejącego od kilkunastu lat połączenia do Londynu Gatwick.

7.2.4.4. Wielkość przewozów pasażerskich

W 2003 r. liczba pasażerów odprawionych na lotnisku w Balicach wynosiła 593 tysiące, w 2004 r. wzrosła o prawie 42% i wyniosła 841 tys. 123 pasażerów. Kolejny rok okazał się rokiem bardzo dużego wzrostu, gdyż liczba pasażerów prawie się podwoiła, osiągając niemal 1,6 miliona (ryc. 26). Lata 2006 i 2007 charakteryzowały się nadal dużym wzrostem liczby pasażerów. Rok 2007 okazał się jak dotąd rekordowym w historii krakowskiego lotniska – liczba odprawionych pasażerów przekroczyła 3 miliony. W sierpniu 2007 r. liczba obsługiwanych pasażerów wyniosła 327 624 osoby, co stanowi rekord w skali miesiąca. W szczycie sezonu, a więc w miesiącach czerwiec, lipiec i sierpień z krakowskiego lotniska skorzystało więcej pasażerów niż w ciągu całego roku 2004 (Rudnicki 2010).

Kolejne lata nie były dla Krakowa już tak pomyślne. W 2008 r. zanotowano spadek liczby podróży o prawie 4,7% natomiast w 2009 r. o 8,34% w stosunku do roku poprzedniego. Zmniejszenie wielkości przewozów w 2008 r. było związane z wycofaniem się kilku przewoźników niskokosztowych (najpierw Sky Europe a później Centralwings), czasowym przeniesieniem połączeń do Katowic przez linie



Ryc. 26. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym w Krakowie w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i strony internetowej portu.

Germanwings oraz kilkumiesięcznym zawieszeniem lotów przez firmę Ryanair, ale również pewnym spadkiem zainteresowania przyjazdami turystycznymi do Krakowa (Olipra 2010). Zmniejszenie wielkości przewozów w 2009 r. było najprawdopodobniej związane ze światowym kryzysem gospodarczym i spowolnieniem rozwoju ekonomicznego w Polsce.

W przypadku operacji lotniczych ich liczba, podobnie jak wielkość ruchu pasażerskiego wzrastała w latach 2004–2007, natomiast w latach 2008–2009 nastąpił spadek (w 2008 o 5,26% , a w 2009 o 7,48% w stosunku do roku poprzedniego).

7.2.4.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

Pomimo spadku ruchu pasażerskiego w latach 2008–2009, zarząd portu lotniczego zakłada, że w kolejnych latach ruch pasażerski i liczba wykonywanych operacji lotniczych na krakowskim lotnisku będą wzrastać. W celu poprawienia jakości usług oraz zwiększenia przepustowości lotniska podjęto szereg działań mających na celu rozbudowę infrastruktury portu. Naprzeciw terminalu międzynarodowego T1

wybudowano 7 kondygnacyjny parking, oferujący 1200 miejsc parkingowych. Rozpoczęto modernizację dróg kołowania oraz budowę dróg szybkiego zejścia i łącznika z infrastrukturą towarzyszącą.

Zaplanowano na dwa etapy rozbudowę terminalu pasażerskiego (I etap – I kwartał 2012 r. i II etap w roku 2013), tak aby maksymalnie zredukować uciążliwości związane z budową i włączaniem do eksploatacji poszczególnych modułów. Przy terminalu pasażerskim ma zostać wybudowany trzygwiazdkowy hotel wraz z zapleczem konferencyjnym, który będzie połączony za pomocą kładki z terminalem oraz parkingiem (Rudnicki 2010). Do końca 2011 r. zaplanowano wybudowanie przystanku końcowego dla linii kolejowej „Balice Express”, łączącej dworzec kolejowy Kraków Główny z Portem Lotniczym Kraków Balice¹⁸. Przystanek ma powstać przy parkingu wielopoziomowym naprzeciwko terminalu międzynarodowego.

W dalszej kolejności ma zostać wybudowany nowy wewnętrzny drogowy układ komunikacyjny, integrujący nowe elementy infrastrukturalne portu z układem zewnętrznym, tworzonym przez autostradę A4, drogę wojewódzką nr 774, tzw. Trasę Balicką i linię kolejową Kraków – Mydlniki – Balice (informacje na podstawie strony internetowej portu www.krakowairport.pl). Rozbudowany port będzie zdolny do obsługi 6 milionów pasażerów rocznie.

7.2.5. Port lotniczy w Łodzi

Port lotniczy Łódź Lublinek (kod IATA: LCJ, kod ICAO: EPLL) położony jest 6 kilometrów od centrum Łodzi w kierunku południowo-zachodnim. Lotnisko skomunikowane jest autobusami komunikacji miejskiej z centrum miasta i dworcem kolejowym Łódź Kaliska. Od stycznia 2006 r. oficjalna nazwa portu brzmi Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta.

7.2.5.1. Rys historyczny

Lotnisko Łódź Lublinek zostało otwarte 13 września 1925 r. Od 1927 r. posiadało regularne połączenia z Warszawą i Poznaniem, a w latach 30. XX w. także ze Lwowem i Wilnem. W czasie II wojny światowej było wykorzystywane przez Niemców jako lotnisko wojskowe. Dla potrzeb samolotów wojskowych wybudowano betonowy pas startowy o długości 1200 metrów (Czecharowski 2003f).

Po zakończeniu wojny do końca lat 50. lotnisko w Łodzi było ważnym węzłem komunikacyjnym w lotniczym ruchu krajowym. Początkowo były to loty okrężne na trasie Warszawa – Łódź – Kraków – Rzeszów – Lublin – Poznań – Katowice – Łódź – Warszawa, a później loty bezpośrednie z Łodzi do Gdańska, Kato-

¹⁸ Do września 2012 r. plany te nie zostały zrealizowane.

wic, Krakowa, Warszawy, Wrocławia, Poznania. Do 1958 r. lotnisko w Łodzi było na drugim miejscu po lotnisku Warszawa Okęcie pod względem wielkości ruchu pasażerskiego, obsługując około 40 tysięcy podróży rocznie.

Mimo stosunkowo dużego ruchu pasażerskiego na lotnisku w Łodzi, z końcem lat 50. zapadła decyzja na szczeblu centralnym o zamknięciu wszystkich połączeń z tego lotniska (Czownicki 1990). Przez ponad 30 lat łódzkie lotnisko było wykorzystywane jedynie przez Aeroklub Łódzki oraz do celów ratunkowych. Były nawet plany mówiące o likwidacji lotniska (Czecharowski 1999c).

Dopiero wraz z przemianami politycznymi w Polsce na początku lat 90. rozpoczęto starania o przywrócenie na lotnisku w Łodzi ruchu pasażerskiego. W 1996 r. po modernizacji i spełnieniu wymogów bezpieczeństwa lotnisko otrzymało status międzynarodowego portu lotniczego. Pod koniec lat 90. przeprowadzono dalszą modernizację lotniska. Przeprowadzono remont i wydłużono drogę startową do 1440 metrów, wyremontowano drogi kołowania i płytę postojową i przebudowano budynek portu. Przeprowadzone zmiany w infrastrukturze portu umożliwiły przyjmowanie średniej wielkości maszyn typu ATR 42 i 72, Jak-40 czy C-130 Hercules. W kwietniu 1999 r. uruchomiono regularne loty do Warszawy. Jednak brak systemów nawigacyjnych typu ILS powodował, że w przypadku złych warunków atmosferycznych loty bardzo często były anulowane. Dodatkowo niska frekwencja na tych rejsach spowodowała, że zarząd PLL LOT podjął decyzję o zawieszeniu połączeń Warszawa – Łódź w sezonie zimowym 1999/2000. Na krótko loty do Warszawy przywrócono w 2001 r. Latem 2002 r. rozpoczęto instalację systemu ILS.

Od marca do sierpnia 2005 r. trwała rozbudowa pasa startowego, który został wydłużony do 2100 metrów, co umożliwiło przyjmowanie większych samolotów typu Boeing 737 czy Airbus A320. Rozbudowano również płytę postojową oraz w październiku 2005 r. oddano do użytku drugi terminal o konstrukcji modułowej. Kolejne inwestycje miały miejsce w 2006 r., kiedy to wydłużono drogę startowania do 2500 metrów, zainstalowano nowe oświetlenie pasa, wybudowano strażnicę do lotniskowej straży pożarnej i zakończono rozbudowę Terminalu II, powiększając hale odlotów i przylotów.

7.2.5.2. Infrastruktura portu

Lotnisko posiada asfaltobetonową drogę startową o długości 2500 i szerokości 45 metrów oraz drogę trawiastą o długości 1000 i szerokości 300 metrów. Obsługa pasażerska odbywa się w 2 terminalach pasażerskich. Terminal I jest przeznaczony do obsługi połączeń krajowych i lotów lotnictwa ogólnego (General Aviation). Terminal został zmodernizowany w 1997 r. Na jego terenie zlokalizowane są wypożyczalnie samochodów, biura lotniczych firm usługowych, lotniskowe biuro meteorologiczne, biura Straży Granicznej i Policji oraz pomieszczenia wypoczynkowe dla pilotów. Terminal II, oddany do użytku w 2005 r., jest terminalem mię-

dzynarodowym i obsługuje zarówno pasażerów linii niskokosztowych, jak i czarterowych. Jego powierzchnia wynosi około 2 tysięcy m². Hala odlotów może pomieścić ok. 200 osób, w tym poczekalnia posiada 160 miejsc siedzących.

We wrześniu 2009 r. do użytku oddano terminal cargo, który utworzono w przebudowanym hangarze aeroklubu łódzkiego.

7.2.5.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

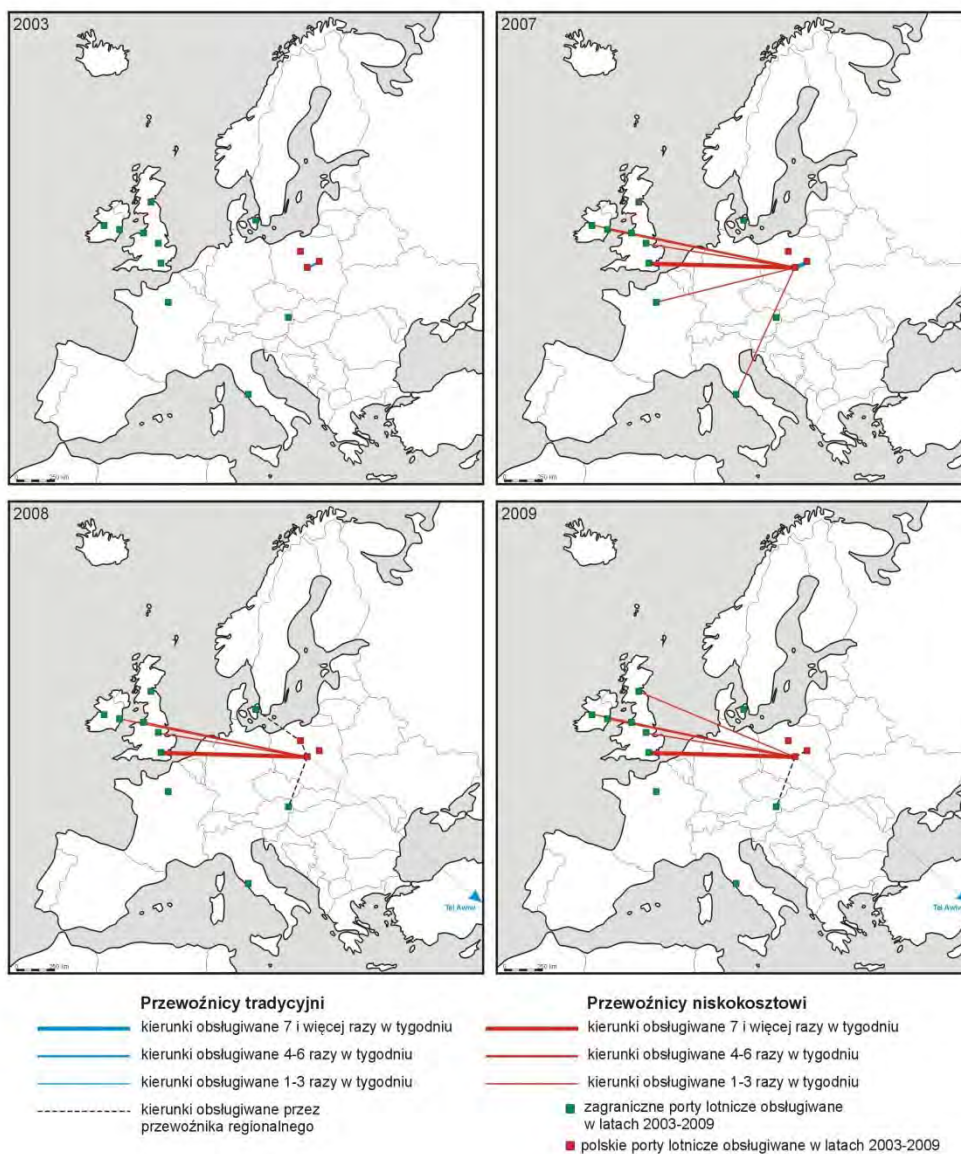
29 marca 2004 r., tuż przed przystąpieniem Polski do UE, niemiecka linia lotnicza European Air Express (EAE) uruchomiła pierwsze międzynarodowe połączenie lotnicze z Łodzi na trasie do Kolonii. Jednak ze względu na niewystarczające obłożenie rejsów, po 6 miesiącach połączenie to zostało zamknięte. Kolejną linią lotniczą, która wprowadziła rejsy międzynarodowe z Łodzi była duńska linia Cimbber Air, która uruchomiła również w 2004 r. rejsy do Kopenhagi. Jednak również i to połączenie po kilku miesiącach zostało zawieszono.

Pierwsze połączenie liniami niskokosztowymi otwarto 30 października 2005 r. Było to połączenie obsługiwane przez Ryanair na lotnisko Stansted w Londynie. 9 lutego 2006 r. przewoźnik ten uruchomił połączenie do portu East Midlands koło Nottingham. W marcu 2006 r. polski przewoźnik Centralwings otworzył połączenie do Dublina, jednak dość szybko je zawiesił (w maju 2006 r.), po tym jak Ryanair uruchomił w kwietniu tego roku konkurencyjne połączenie na tej trasie.

W lipcu 2007 r. linie Centralwings rozpoczęły loty w ruchu rozkładowym do Paryża i Rzymu (ryc. 27). Według rozkładu letniego 2007, połączenia z Łodzi w oferował jeden przewoźnik tradycyjny – Polskie Linie Lotnicze LOT (trasa Łódź – Warszawa) i dwóch przewoźników niskokosztowych – Ryanair (7 rejsów w tygodniu do Londynu, po 3 do Dublina i East Midlands i 2 do Shannon) oraz Centralwings (obsługujący 3 razy w tygodniu rejsy do Paryża i Rzymu).

W kolejnym sezonie letnim łódzkie lotnisko było obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika niskokosztowego – Ryanair, oferującego loty do Londynu, East Midlands, Dublina i Liverpoolu. Oba połączenia linii Centralwings zostały zawieszono. Zlikwidowane zostały także połączenia do Warszawy. Rozwijały się połączenia czarterowe i typowo turystyczne w tym mające charakter regularnego (raz w tygodniu) połączenia liniami Sun D'or (związanymi z narodowym przewoźnikiem izraelskim El Al) do Tel Awiwu. Połączenia z Łodzi małymi 18-osobowymi samolotami oferował również regionalny przewoźnik Jet Air (do Wiednia i Kopenhagi z międzylądowaniem w Bydgoszczy).

W sezonie letnim 2009 sieć połączeń z Łodzi nie uległa większym zmianom. Ryanair zawiesił połączenia do Liverpoolu, ale otworzył do Shannon i Edynburga (po 2 połączenia w tygodniu). Jet Air zamknął połączenia do Kopenhagi, ale uruchomił 5 razy w tygodniu połączenia z Warszawą.



Ryc. 27. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Łodzi.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

7.2.5.4. Wielkość przewozów pasażerskich

W latach 50. XX w. lotnisko w Łodzi było drugim lotniskiem pod względem ruchu pasażerskiego w Polsce, ale po zawieszeniu regularnych połączeń przez ponad

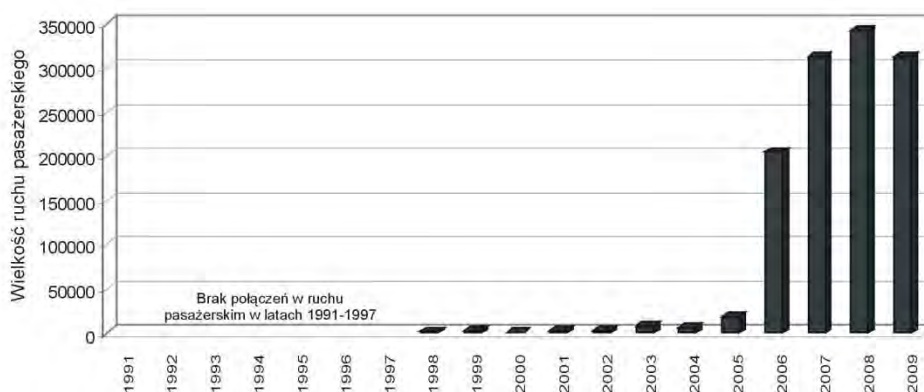
30 lat jego znaczenie było marginalne. W 1999 r., po przywróceniu połączeń z Warszawą ruch pasażerski wyniósł 2534 pasażerów. W kolejnych latach po wprowadzeniu połączeń międzynarodowych wzrósł do 7320 osób w 2003 r., ale na tle innych portów regionalnych nadal pozostał na bardzo niskim poziomie. Pewne ożywienie miało miejsce w 2005 r., kiedy liczba obsłużonych pasażerów wyniosła 18 063 osoby, ale prawdziwy przełom miał miejsce w 2006 r., kiedy liczba pasażerów przekroczyła 200 tysięcy (ryc. 28).

W kolejnych 3 latach liczba pasażerów przekroczyła 300 tysięcy, przy czym rekordowym okazał się rok 2008, kiedy to wielkość ruchu pasażerskiego wyniosła 341 tysięcy 788 osób.

W 1999 r. liczba operacji lotniczych wynosiła 1412. Były to głównie operacje małych samolotów. Podobnie było w latach 2001–2003. Zwiększenie operacji lotniczych miało miejsce w 2004 r. (do 1633). Natomiast duży wzrost (do 3256) charakteryzował 2006 r. Rekordowym okazał się 2007 r. (ponad 7 tysięcy operacji lotniczych), co było związane nie tylko ze wzrostem liczby połączeń linii niskokosztowych, ale również działalnością linii Jet Air, oferującą połączenia małymi samolotami 18-osobowymi, ale z dużą częstotliwością

7.2.5.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

W styczniu 2010 r. rozpoczęto budowę nowego terminalu pasażerskiego numer 3. Nowy budynek będzie miał 137 m długości, 80 m szerokości i 15 metrów wysokości. Po jego wybudowaniu przepustowość portu lotniczego w Łodzi wzrośnie do 3 milionów w skali roku. Dodatkowo w planach jest budowa nowej wieży kontroli lotów o wysokości 40 metrów oraz bazy paliwowej. Zmodernizowany



Ryc. 28. Wielkość ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym w Łodzi w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz strony internetowej portu.

i rozbudowany ma być system świateł podejścia oraz wybudowana ma być równoległa droga kołowania. W dalszej kolejności planowane jest wybudowanie nowego terminalu cargo oraz rozbudowa infrastruktury około lotniskowej.

7.2.6. Port lotniczy w Poznaniu

Port lotniczy Poznań Ławica im. Henryka Wieniawskiego (kod IATA: POZ, kod ICAO: EPPO) położony jest 7 kilometrów od centrum miasta w kierunku zachodnim, pomiędzy drogą nr 307 na Buk i dalej autostradą A2 w kierunku Berlina a drogą nr 92 na Pniewy. W obszarze ciężenia poznańskiego lotniska zamieszkuje około 6 milionów osób (Gołębska 2008). Lotnisko posiada połączenie autobusami komunikacji miejskiej z centrum miasta i Dworcem Głównym PKP.

7.2.6.1. Rys historyczny

Poznańskie lotnisko należy do najstarszych lotnisk w Polsce. Budowę lotniska na potrzeby wojska niemieckiego w podpoznańskiej wsi Ławica rozpoczęto w 1913 r. W dniu 6 stycznia 1919 r. teren lotniska wraz z samolotami i sprzętem został zdobyty przez powstańców wielkopolskich. Od tamtego czasu lotnisko było wykorzystywane zarówno do celów wojskowych, jak i cywilnych. 10 maja 1921 r. w czasie trwania pierwszego międzynarodowego Targu Poznańskiego (obecna nazwa Międzynarodowe Targi Poznańskie) przedsiębiorstwo Aerotarg uruchomiło połączenia pasażerskie oraz przewóz poczty do Warszawy i Gdańska. Od 1925 r. połączenia do Warszawy były realizowane przez towarzystwo Aero 4-osobowym samolotem typu Farman, a od stycznia 1929 r. przez Polskie Linie Lotnicze LOT. W latach 1929–1939 LOT oferował również rejsy z Poznania do Łodzi, Bydgoszczy, Gdańska i Katowic.

Po II wojnie światowej do lat 90. XX w. poznańskie lotnisko posiadało połączenia regularne wyłącznie w ruchu krajowym. Nawet w okresie trwania Międzynarodowych Targów Poznańskich międzynarodowy ruch pasażerski odbywał się z tranzytem przez Warszawę. Ruch krajowy, oprócz regularnego połączenia ze stolicą, obejmował również okresowe połączenia do Szczecina, Krakowa, Katowic i Rzeszowa.

W dniu 28 marca 1993 r. zostało uruchomione przez PLL LOT pierwsze zagraniczne połączenie do Düsseldorfu, w marcu 1995 r. niemieckie linie Eurowings rozpoczęły loty do Drezna, a w październiku 1995 r. skandynawskie linie lotnicze SAS do Kopenhagi (Czecharowski 2002d). Wraz ze stopniowo zwiększającym się ruchem lotniczym podjęto decyzję o modernizacji i rozbudowie terminalu pasażerskiego do 2400 m² powierzchni użytkowej. Przebudowany terminal, który oddano do użytku we wrześniu 1997 r., był przystosowany do odprawy 900 000 pasażerów

rocznie (Czecharowski 1999b). W kolejnym roku LOT uruchomił połączenie do Hanoweru, a w październiku 2000 r. do Brukseli. Licząc na duży wzrost ruchu pasażerskiego po planowanym przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, w latach 2000–2001 prowadzono prace nad dalszą rozbudową lotniska. Oddano do użytku nowy terminal pasażerski, powiększono do 36 200 m² płytę postojową dla samolotów oraz otwarto nowy terminal cargo. Nowy terminal pasażerski został zaprojektowany do obsługi 1,5 miliona podróżnych rocznie, a hala przylotów i odlotów – 450 osób w ciągu godziny, co mniej więcej odpowiada możliwości obsługi trzech dużych samolotów pasażerskich w tym czasie.

Na początku XXI wieku sieć połączeń z Poznania była mało stabilna. W latach 2001–2002 zamknięto połączenia z Dreznem, Brukselą i Hanowerem. 8 kwietnia 2002 r. Austrian Airlines uruchomiły połączenie do Wiednia, jednak ze względu na małe obłożenie trasa dość szybko została zamknięta. W kolejnych latach otwarte zostały połączenia do Kolonii i Monachium. 8 grudnia 2003 r. zostało uruchomione przez linie Air Polonia połączenie do Londynu, a później do Brukseli (zawieszone po bankructwie przewoźnika w 2004 r.). 26 maja 2004 r. port lotniczy Poznań Ławica otrzymał od Urzędu Lotnictwa Cywilnego Certyfikat Lotniska Użytku Publicznego. W tym samym roku oddano nową drogę kołowania. Najwięcej zmian w wielkości ruchu pasażerskiego, rozwoju sieci połączeń, liczbie przewoźników lotniczych oferujących połączenia z poznańskiego lotniska miało miejsce w latach 2006–2008.

7.2.6.2. Infrastruktura portu

Lotnisko Poznań Ławica posiada asfaltobetonową drogę startową o długości 2964 m i szerokości 60 m. Droga startowa jest wyposażona w system oświetlenia nawigacyjnego (światła krawędziowe) oraz system nawigacji ILS. Łączna powierzchnia płyty postojowej dla samolotów wynosi 70 000 m². Istnieje możliwość udostępnienia wojskowej płyty postojowej o powierzchni 49 200 m², znajdującej się po północnej stronie lotniska.

Terminal pasażerski zajmuje powierzchnię 14 000 m². W terminalu znajduje się 16 stanowisk odpraw biletowo-bagażowych, stanowiska biur podróży i linii lotniczych, punkty handlowe i gastronomiczne, poczekalnie biznesowe oraz sale VIP, przystosowane do obsługi małych spotkań konferencyjnych. Osobny terminal przeznaczony jest do obsługi samolotów lotnictwa ogólnego, głównie małych samolotów komunikacyjnych.

Dogodnie w stosunku do autostrady A2 jest zlokalizowany terminal cargo. W budynku tym znajdują się biura agenta obsługi naziemnej, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych.

7.2.6.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

W pierwszych miesiącach funkcjonowania w Polsce „otwartego nieba” na poznańskim lotnisku nie doszło do zbyt wielu zmian. 25 kwietnia 2005 r. niemiecki przewoźnik Dauair uruchomił połączenie do Dortmundu, a kilka miesięcy później do Hanoweru i Zurichu. Połączenia te zostały zamknięte w sierpniu 2006 r. po bankructwie przewoźnika.

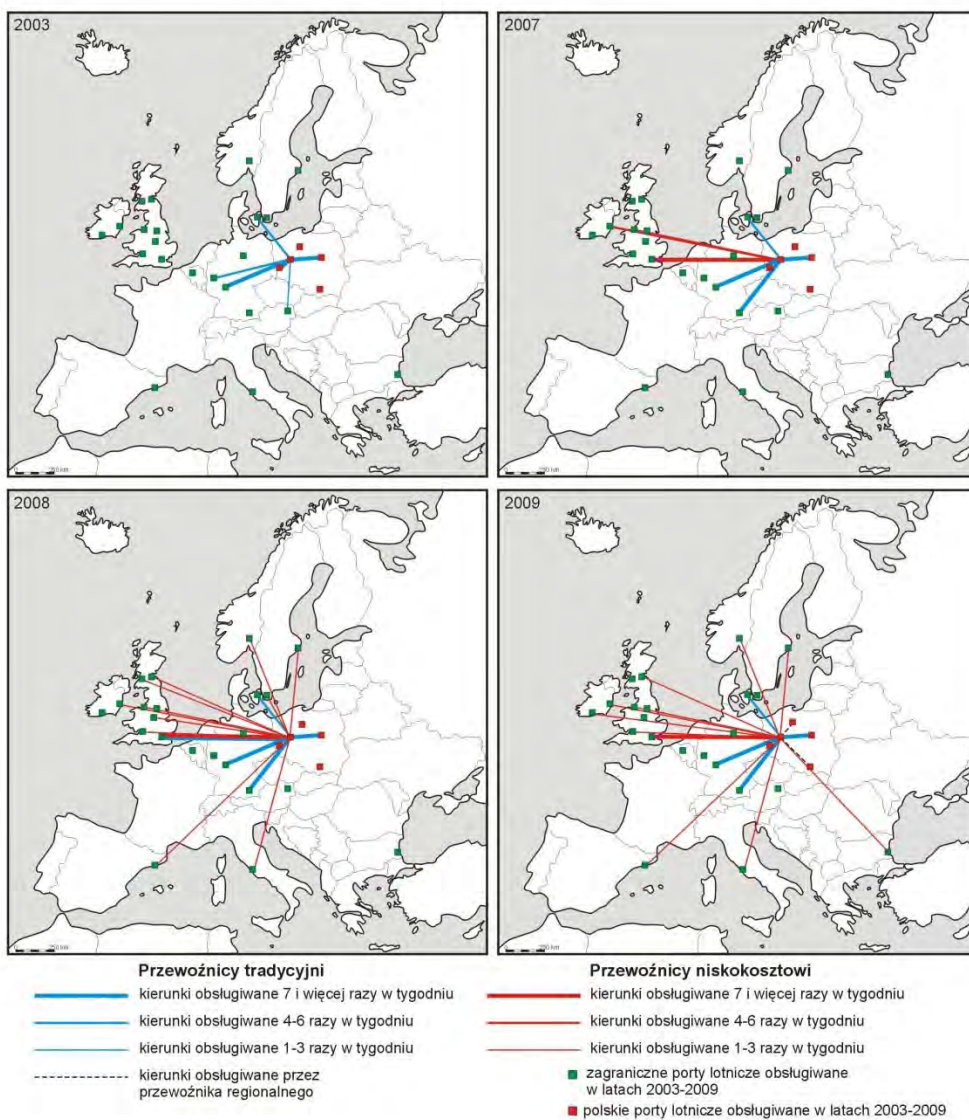
Pierwszym zagranicznym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął loty z Poznania był Wizzair, który 18 września 2005 r. uruchomił połączenia do Londynu Luton. Zaledwie kilka dni później Ryanair uruchomił konkurencyjne połączenie do Londynu na lotnisko Stansted. 29 października 2006 r. Ryanair rozpoczął połączenia do Liverpoolu.

W sezonie letnim 2007 regularne połączenia z Poznania oferowało 3 przewoźników tradycyjnych: LOT (Warszawa, Frankfurt, Monachium), SAS (Kopenhaga) i Lufthansa (Monachium) oraz 3 przewoźników niskokosztowych: Wizzair (Londyn), Aer Lingus (Dublin), Ryanair (Londyn, Liverpool i Dublin) (ryc. 29).

Duże zmiany w sieci połączeń z Poznania zaszły w sezonie zimowym 2007/2008, kiedy Wizzair rozpoczął loty do Sztokholmu (lotnisko Skavsta) i Dortmundu, Ryanair do Barcelony (lotnisko Girona), Bristolu i East Midlands. Z Poznania połączenia rejsowe zapoczątkował również Centralwings – do Edynburga, Paryża i Rzymu. Loty do Edynburga i Paryża zostały jednak wkrótce zawieszono. W marcu 2008 r. z obsługi Poznania zrezygnował Aer Lingus, natomiast rozbudowały swoją ofertę linie Ryanair (Edynburg) oraz Wizzair (Doncaster, Glasgow, Malmö, Oslo Torp). British Airways zdecydowały o uruchomieniu połączenia z Poznania do Londynu na lotnisko Gatwick.

W sezonie letnim 2008 z poznańskiego lotniska połączenia lotnicze oferowały 4 linie tradycyjne (w stosunku do 2007 r. doszły połączenia British Airways do Londynu Gatwick) i 3 przewoźników niskokosztowych: Ryanair, obsługujący 7 tras, Wizzair z 5 trasami i Centralwings, obsługujący trasę do Rzymu. W sezonie zimowym 2008/2009 linie British Airways podjęły decyzję o zamknięciu połączenia z Poznania do Londynu. W wyniku zawieszenia działalności przez Centralwings zamknięte również zostało połączenie do Rzymu, ale po kilku miesiącach zostało ponownie uruchomione przez Wizzair. Przewoźnik ten otworzył również nowe trasy do Cork, Mediolanu Bergamo oraz w sezonie wakacyjnym do Burgas.

Latem 2009 r. z Poznania regularne połączenia obsługiwało 5 linii lotniczych: 3 tradycyjne (LOT, Lufthansa oraz SAS) i 2 niskokosztowe (Ryanair i Wizzair), łącznie na 18 trasach. Cztery trasy (do Warszawy, Frankfurtu, Monachium, Kopenhagi) były obsługiwane przez przewoźników z aliansu Star, pozostałe 14 było obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych (7 przez Wizzair i 7 przez Ryanair).



Ryc. 29. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Poznaniu.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

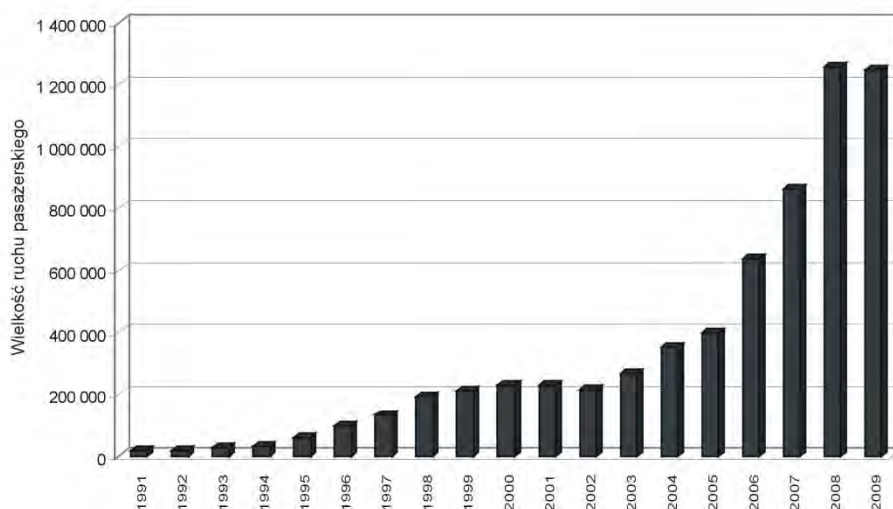
7.2.6.4. Wielkość przewozów pasażerskich

W pierwszej połowie lat 90. XX w. ruch na poznańskim lotnisku był stosunkowo mały, na poziomie kilkunastu tysięcy pasażerów rocznie (ryc. 30). W drugiej połowie lat 90. w wyniku rozbudowania oferty połączeń wzrosło zainteresowanie podróżami lotniczymi z Poznania. W 1997 r. liczba pasażerów przekroczyła po raz

pierwszy 100 tysięcy, a w roku 1999 r. poznańskie lotnisko obsłużyło ponad 200 tysięcy pasażerów, co stawiało je na 4 miejscu w Polsce, po lotniskach w Warszawie, Krakowie i Gdańsku. W kolejnych latach ruch pasażerski był mniej więcej na zbliżonym poziomie. Znaczące zmiany miały miejsce po roku 2004. W 2005 r. liczba pasażerów wyniosła 399 255 (wzrost o 13,74% w stosunku do roku poprzedniego), a w 2006 r. przekroczyła 637 tysięcy (wzrost o prawie 60% w stosunku do roku 2005). Kolejne dwa lata charakteryzowały się również znaczącym wzrostem. W 2007 r. liczba pasażerów wyniosła 864 647 (35,73% wzrostu), a w 2008 r. po raz pierwszy w historii lotniska przekroczyła milion (dokładnie 1 255 884 podróźnych), czyli o ponad 45% więcej niż w roku poprzednim. Tylko w 2009 r. zanotowano minimalny spadek, co było zresztą charakterystyczne dla większości portów regionalnych w Polsce.

7.2.6.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

W związku ze wzrostem liczby podróźnych oraz oczekiwanym wzrostem pasażerów w czasie trwania Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012, jedną z priorytetowych inwestycji jest rozbudowa terminala pasażerskiego po jego zachodniej stronie. Do obecnej bryły w kształcie elipsy, za pomocą łącznika zostanie dobudowany kolejny obiekt kubaturowy (Bykowski 2010). W nowej części budynku



Ryc. 30. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku Poznań – Ławica w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portu lotniczego.

o powierzchni 12 000 m² znajdują się stanowiska odpraw biletowo-bagażowych, sortownia bagażu, nowa hala przylotów, pomieszczenia techniczne oraz biurowe. Obecny terminal zostanie przekształcony w strefę odlotów. Planowane jest wybudowanie nowej drogi wewnętrznej, przebudowa parkingu oraz układu komunikacyjnego wokół portu. Celem rozbudowy jest zwiększenie przepustowości lotniska do 3 milionów pasażerów w skali roku (Szuster 2008). Koszt tego etapu inwestycji, który ma być ukończony w marcu 2012 r., jest obliczony na 120 milionów złotych.

Drugi etap inwestycyjny, który ma być zakończony we wrześniu 2012 r., będzie obejmował prace wykończeniowe oraz wyposażenie powierzchni biurowej w nowo wybudowanej części terminala pasażerskiego.

Trzeci etap, którego zakończenie zaplanowano na maj 2013 r., będzie polegał głównie na modernizacji i automatyzacji stanowisk odpraw biletowo-bagażowych oraz sortowni bagażu w hali odlotów. Przewidziana jest m.in. budowa 6 nowych stanowisk odpraw i 6 stanowisk do samodzielnej odprawy (tzw. kiosków *self-check-in*). Dawna hala przylotów zostanie przebudowana na halę odlotów do strefy Schengen. Planowana jest również budowa lotniskowego hotelu (Bykowski 2010).

W celu zwiększenia przepustowości lotniska i możliwości obsługi większej liczby operacji lotniczych planuje się budowę równoległej do istniejącej drogi kołowania oraz rozbudowę płaszczyzn postojowych dla samolotów.

7.2.7. Port lotniczy w Rzeszowie

Port lotniczy Rzeszów Jasionka (kod IATA: RZE, kod ICAO: EPRZ) jest położony 10 km na północ od centrum Rzeszowa, w pobliżu drogi krajowej nr 19 łączącej Rzeszów z Lublinem. Obecnie jest jedynym portem lotniczym leżącym na terenie tak zwanej ściany wschodniej Polski. Swoim obszarem ciężenia obejmuje ok. 3 miliony osób (Czecharowski 2003e). Największą konkurencją dla lotniska w Rzeszowie stanowi lotnisko Kraków Balice. Lotnisko posiada połączenie autobusowe z centrum Rzeszowa. Jego dostępność komunikacyjna powinna poprawić się po zakończeniu rozbudowy autostrady A4, które planowane jest na lata 2012–2013.

7.2.7.1. Rys historyczny

Za początki rzeszowskiego lotniska uznaje się wybudowanie w czasie okupacji hitlerowskiej w 1940 r. drogi startowej o długości 1200 m i 40 m szerokości na potrzeby wojska niemieckiego. W 1944 r. Niemcy opuszczając lotnisko prawie całkowicie zniszczyli jego infrastrukturę (Czecharowski 2003e). W tym samym roku teren lotniska został przejęty przez wojska radzieckie. W 1949 r., zgodnie z decyzją Wydziału Lotnictwa Cywilnego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego,

lotnisko zostało odbudowane oraz udostępnione dla potrzeb komunikacji lotniczej. W latach 60. XX w. wybudowano nowy dworzec lotniczy, zmodernizowano drogę startową, drogi kołowania, płytę przydworcową oraz wieżę kontroli ruchu lotniczego.

Duży wzrost ruchu pasażerskiego miał miejsce w latach 70. XX w., kiedy Rzeszów posiadał regularne połączenia nie tylko z Warszawą, ale również z Gdańskiem, Poznaniem, Wrocławiem, Szczecinem i Koszalinem. W okresie tym wielkość ruchu pasażerskiego dochodziła do prawie 100 tysięcy pasażerów rocznie (Kitowski 1999). W dniu 1 kwietnia 1974 r. lotnisko w Rzeszowie otrzymało status lotniska międzynarodowego i zapasowego dla Warszawy Okęcie.

Od 1987 r., a więc od czasu powstania Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” do końca czerwca 2009 r. lotnisko Rzeszów Jasionka pozostawało w jego strukturach i przedsiębiorstwo to było głównym udziałowcem portu. Na początku lat 90. rozbudowano halę przylotów i odlotów, ale ruch pasażerski drastycznie spadał. Z powodu kryzysowej sytuacji w polskim lotnictwie pasażerskim PLL LOT podjął decyzję o zawieszeniu regularnych lotów z Rzeszowa. Ruch pasażerski spadł do 6200 osób w 1995 r. Regularne połączenia do Warszawy zostały przywrócone przez LOT w 1996 r. Pod koniec lat 90. zwiększyła się liczba operacji cargo. Z rzeszowskiego lotniska były realizowane loty transportowe, m.in. do Azerbejdżanu i Gruzji (Szpara 2010).

W latach 2004–2005 przeprowadzono gruntowny remont pasa startowego. W lipcu 2009 r. zarządzanie portem przejęła spółka Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”, w której udziały ma województwo podkarpackie oraz Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.

7.2.7.2. Infrastruktura portu

Teren lotniska w Rzeszowie zajmuje 650 ha powierzchni. Pas startowy o długości 3200 m i szerokości 45 m jest drugim pod względem długości pasem startowym w Polsce. Droga startowa jest połączona dwiema drogami kołowania z płytami postojowymi o łącznej powierzchni 21 000 m². Aparatura nawigacyjna i oświetleniowa (system podejścia precyzyjnego kategorii I – układ ALPA-ATA, wizualny wskaźnik ścieżki schodzenia PAPI oraz system precyzyjnego podejścia ILS) pozwalają na przyjmowanie odpowiednio wyposażonych samolotów nawet w trudnych warunkach atmosferycznych.

Port lotniczy jest obsługiwany przez dwa terminale¹⁹. Terminal odlotów zlokalizowany jest w północnej części lotniska i jest rozbudowywany. Terminal

¹⁹ W październiku 2010 r. rozpoczęto budowę nowego terminalu, który został oddany do użytku 17.04.2012 r., zastępując dawne terminale odlotów i przylotów.

przylotów wraz z poczekalnią został wybudowany w systemie kontenerowym. Dodatkowo na terenie portu znajduje się terminal cargo, składający się z trzech części.

7.2.7.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

Bezpośrednio po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej sieć połączeń z rzeszowskiego lotniska nie uległa zmianie. W ruchu regularnym oferowane były tylko rejsy krajowe do Warszawy. Pierwszym nowym przewoźnikiem, który zapoczątkował rejsy z Rzeszowa był Ryanair. Linia ta 30 października 2005 r. rozpoczęła loty do Londynu Stansted, a w listopadzie do Frankfurtu Hahn (trasa zamknięta w lutym 2006).

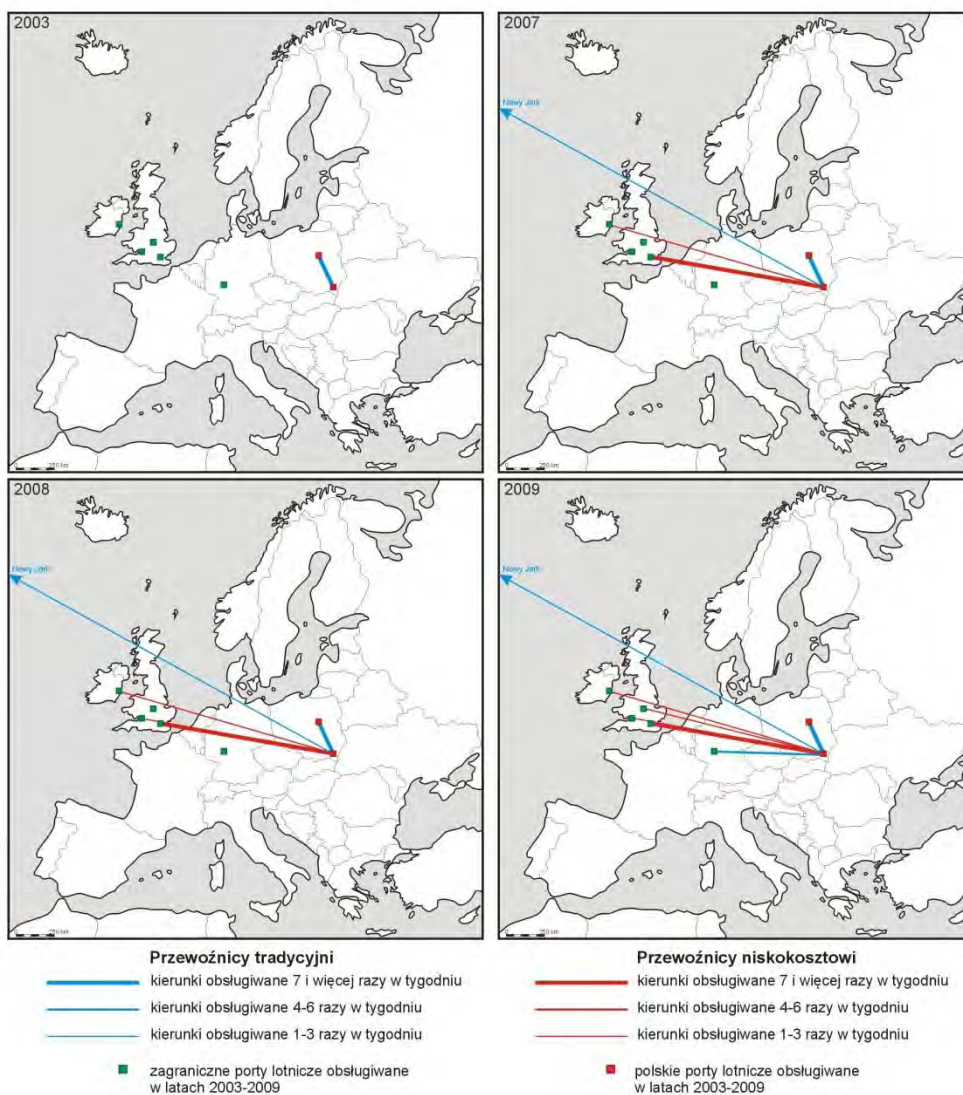
Kolejnym nowym połączeniem była trasa do Dublina, uruchomiona przez Ryanair w styczniu 2007 r. W sezonie letnim 2007 regularne połączenia były obsługiwane przez dwóch przewoźników – PLL LOT, oferujące oprócz 19 połączeń tygodniowo do Warszawy także bezpośrednie połączenia transatlantyckie do Nowego Jorku 2 razy w tygodniu oraz linie Ryanair, łączące codziennie Rzeszów z lotniskiem Stansted w Londynie oraz 2 razy w tygodniu z Dublinem (ryc. 31). Łącznie z Rzeszowa było realizowanych 30 rejsów tygodniowo w ruchu regularnym, z czego 9 przypadało na rejsy liniami niskokosztowymi.

W kolejnym roku Ryanair rozszerzył swoją ofertę o połączenie 2 razy w tygodniu do Bristolu i zwiększył liczbę połączeń do Dublina do 3 w tygodniu. W ten sposób liczba rejsów liniami niskokosztowymi wzrosła do 12 w tygodniu.

Duże zmiany w sieci połączeń z rzeszowskiego lotniska nastąpiły w 2009 r., kiedy Lufthansa uruchomiła 5 razy w tygodniu połączenia do swojego największego hubu – Frankfurtu. Dodatkowo Ryanair rozpoczął rejsy do Birmingham (2 razy w tygodniu) oraz do Londynu na lotnisko Luton. Liczba oferowanych rejsów w tygodniu wzrosła do 42, z czego 27 przypadało na linie tradycyjne, a 15 na niskokosztowe.

7.2.7.4. Wielkość przewozów pasażerskich

Do końca lat 90. XX w. ruch pasażerski na lotnisku w Rzeszowie był na poziomie kilku tysięcy pasażerów rocznie. Wyjątkiem były lata 1997 i 1999, kiedy ruch pasażerski przekraczał 11 tysięcy. Znaczne ożywienie nastąpiło w pierwszych latach XXI w. W 2001 r. liczba odprawionych pasażerów wyniosła ponad 28 tysięcy, w 2002 r. – 52 tysiące, a w 2003 r. – ponad 67 tysięcy. Pierwsze lata po przystąpieniu do Unii Europejskiej nie przyniosły większych zmian, natomiast rok 2006 charakteryzował się olbrzymią dynamiką wzrostu (ryc. 32). Liczba podróżnych wzrosła o 126% i wyniosła 206 934 osób. W 2007 r. liczba pasażerów wzrosła do 274 tysięcy, a w 2008 r. przekroczyła 321 tysięcy. Nawet w 2009 r., kiedy więk-



Ryc. 31. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Rzeszowie.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

szość lotnisk odczuwało skutki kryzysu gospodarczego, ruch na rzeszowskim lotnisku wzrósł o 18,6% i wyniósł 380 691 pasażerów.

7.2.7.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

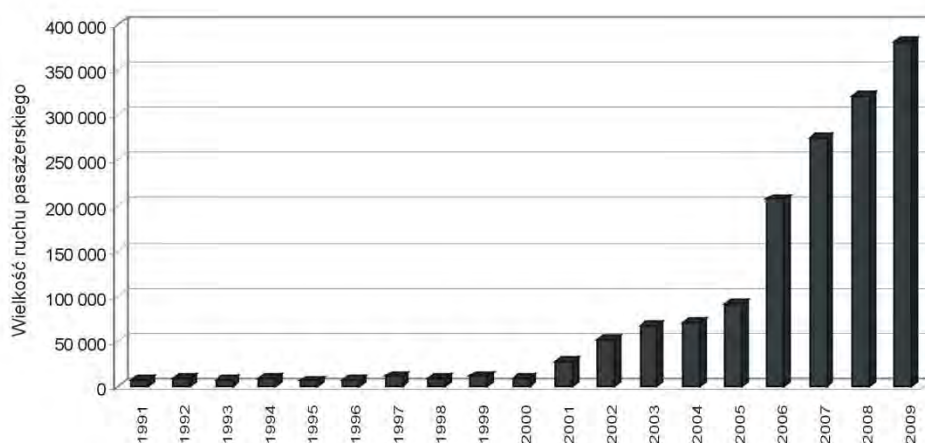
Od 2006 r. trwają prace przygotowawcze związane z budową nowego terminalu pasażerskiego. Będzie on mieć 13,9 tys. m² i docelowo zostanie przystoso-

wany do odprawy 720 pasażerów w ciągu godziny i 3 milionów pasażerów w roku. Budynek nowego dworca będzie składał się z 3 kondygnacji naziemnych i jednej podziemnej, Rzut budynku oparto na kształcie litery „T”. Jego szersza część będzie zwrócona w kierunku części lotniskowej portu. Przed nowym budynkiem ma zostać wybudowana płyta postojowa o powierzchni 70 000 m². Kolejnymi inwestycjami mają być droga kołowania równoległa do pasa startowego, terminal cargo, dodatkowa baza paliwowa, nowe autobusy i wozy strażackie.

Oprócz infrastruktury typowo lotniczej plany inwestycyjne obejmują utworzenie w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego centrum logistycznego oraz Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego (Filarska, Gertz 2008). Na terenie portu ma powstać do końca 2012 r. Ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego. Inwestycja ta będzie finansowana i nadzorowana przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Dla potrzeb tego Ośrodka zostanie wybudowana 6-kondygnacyjna wieża kontroli lotów i 2-kondygnacyjny budynek biurowy.

7.2.8. Port lotniczy w Szczecinie

Port lotniczy Szczecin Goleniów im. NSZZ „Solidarność” (kod IATA: SZZ, kod ICAO: EPSC) jest położony 37 km na północny wschód od centrum Szczecina, przy drodze krajowej numer 6 prowadzącej z Goleniowa do Gdyni. W Polsce jest on najbardziej oddalonym portem lotniczym od centrum obsługiwanej aglomeracji. Ta stosunkowo znaczna odległość stanowi konsekwencję adaptacji lotniska wojskowego do potrzeb lotnictwa cywilnego. W obszarze ciężenia portu mieszka około 1,6 miliona osób (Czecharowski 2002c). Aktualnie największą konkurencją dla lotniska



Ryc. 32. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku w Rzeszowie w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portu lotniczego.

Szczecin Goleniów stanowią lotniska w Berlinie, oddalonym od Szczecina o około 180 kilometrów.

7.2.8.1. Rys historyczny

W okresie międzywojennym ruch pasażerski odbywał się na lotnisku Szczecin Dąbie, położonym kilka kilometrów od centrum miasta. Lotnisko to zostało wybudowane przez Niemców w latach 20. i wchodziło w skład sieci lotnisk komunikacyjnych Rzeszy Niemieckiej. Na jego lokalizację wybrano teren w pobliżu Jeziora Dąbie, które chciano wykorzystywać także do obsługi samolotów wodnych – wodnopłatów. Ówczesne lotnisko posiadało trawiastą drogę startową o długości 900 metrów oraz osłonięty port lotniczy przystosowany do kotwiczenia samolotów (Mikulski, Glass 1980). Trzy kanały cumownicze (nawodne pasy startowe) umożliwiały starty i lądowania oraz przyjmowanie pasażerów na pokład samolotów. W okresie międzywojennym głównymi kierunkami połączeń z lotniska w Dąbiu był Berlin i Gdańsk. W Szczecinie miały miejsca także międzylądowania samolotów lecących z Berlina do Sztokholmu oraz stąd odbywały się loty do kurortów położonych nad Bałtykiem. Ze Szczecina było również realizowane połączenie przez Berlin do Wrocławia i dalej do Gliwic.

Po II wojnie światowej lotnisko zostało przejęte przez władze polskie i miało głównie charakter rekreacyjno-sportowy, ale do końca lat 60. było wykorzystywane także przez Polskie Linie Lotnicze LOT do obsługi połączeń krajowych.

W latach 1953–1956, a więc w okresie szczególnego nasilenia „zimnej wojny” zostało wybudowane w Goleniowie pod Szczecinem nowe lotnisko wojskowe. Lotnisko posiadało wówczas drogę startową o długości 1800 m i szerokości 45 m. W 1967 r. utworzono część cywilną lotniska i przeniesiono operacje z lotniska w Szczecinie Dąbiu. Było wielokrotnie modernizowane, m.in. w latach 1976–1977, kiedy to wydłużono drogę startową do 2500 m i wybudowano nowy budynek dworca lotniczego. W 1998 r. przeprowadzono remont drogi startowej i głównej płyty postojowej. W 1999 r. przebudowano układ energetycznego zasilania lotniska i zainstalowano nowy system oświetlenia drogi startowej i drogi podejścia. W 2001 r. oddano do użytku nowy terminal pasażerski, który rozbudowano w 2005 r., zwiększając jego przepustowość do miliona pasażerów rocznie.

Przez wiele lat lotnisko obsługiwało prawie wyłącznie ruch krajowy. Sytuacja zmieniła się nieznacznie pod koniec lat 90. XX w. i na początku XXI w., kiedy wprowadzono regularne połączenia do Kopenhagi (w późniejszym okresie zawieszono) i rozpoczęto ruch czarterowy (Czecharowski 1999c). Większe zmiany w sieci połączeń miały miejsce dopiero w 2007 r., wraz z rozpoczęciem operacji przez przewoźników niskokosztowych.

7.2.8.2. Infrastruktura portu

Port lotniczy Szczecin – Goleniów posiada pas startowy o parametrach 2500 x 60 m oraz nowoczesny terminal pasażerski, przystosowany do obsługi miliona pasażerów w skali roku. Oddana do użytku w 2006 r. wieża kontroli lotów uznawana jest za jedną z najnowocześniejszych wież w Polsce (Drożdż 2008).

Na terenie dworca lotniczego oprócz stanowisk odpraw pasażerskich znajdują się m.in. 4 biura wypożyczalni samochodów, biura podróży, punkty handlowo-gastronomiczne, specjalny pokój „dla matki z dzieckiem”, pokój pomocy medycznej oraz salki konferencyjne.

Na terenie portu lotniczego, w odległości 1 km od terminala pasażerskiego, znajduje się motel „Domek Pilota”, oferujący 11 pokoi.

7.2.8.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

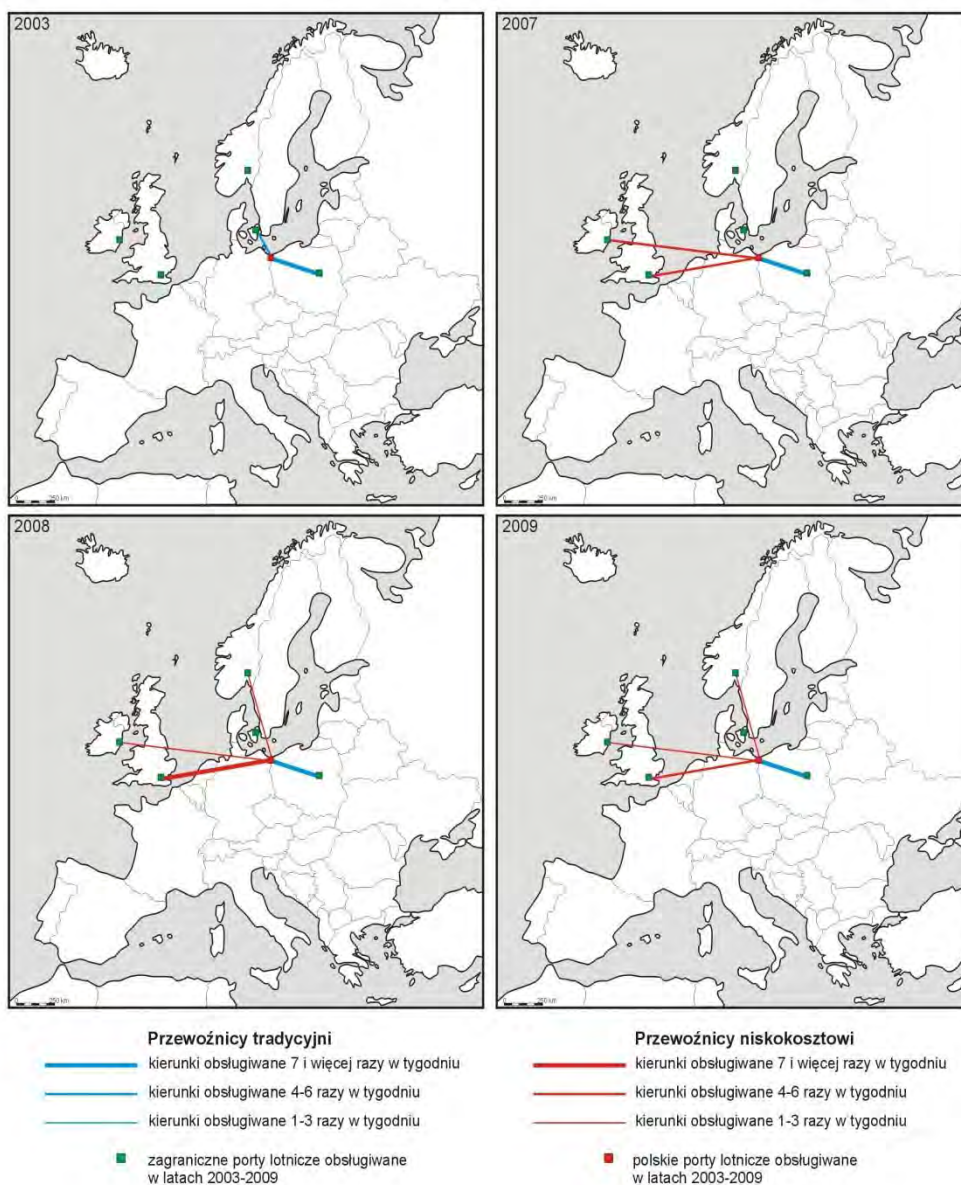
W 2004 r. pierwszym nowym połączeniem ze Szczecina była trasa do Malmö, która została uruchomiona przez szwedzkiego przewoźnika Direkt Flyg. Połączenie to zostało uruchomione 6 września 2004 r. i było obsługiwane 2 razy dziennie 19-osobowym samolotem Jetstream 32. Miesiąc później linie Cimber Air, powiązane z SAS-em przywróciły połączenie z Kopenhagą, a pierwszy polski przewoźnik niskokosztowy Air Polonia oferował dwa razy w tygodniu przeloty do Londynu Stansted (Liwński 2005). Jednak wszystkie te połączenia trwały bardzo krótko. Air Polonia zbankrutowała już w grudniu 2004 r., Cimber Air i Direkt Flyg zrezygnowały z prowadzenia operacji ze Szczecina po kilku miesiącach. Przez kilka miesięcy w ruchu regularnym Szczecin posiadał jedynie połączenia do Warszawy.

Pierwszym zagranicznym przewoźnikiem niskokosztowym na szczecińskim lotnisku był Ryanair, który rozpoczął 30 października 2005 r. codzienne połączenia do Londynu na lotnisko Stansted. Kolejnym przewoźnikiem niskokosztowym był Centralwings, który 19 lutego 2007 r. zainaugurował rejsy do Dublina, początkowo odbywające się 2 razy w tygodniu.

W sezonie letnim 2007 regularne loty ze Szczecina oferowały linie LOT – 26 rejsów w tygodniu do Warszawy, Centralwings do Dublina (4 rejsy w tygodniu) i Ryanair do Londynu Stansted (4 rejsy w tygodniu) (ryc. 33).

W kolejnym roku LOT zmniejszył ilość połączeń do Warszawy do 16 w tygodniu, a Centralwings całkowicie wycofał się ze Szczecina. Linie Ryanair uruchomiły połączenie do Dublina (2 razy w tygodniu) oraz zwiększyły do 7 liczbę rejsów w tygodniu do Londynu. Nowością w sieci połączeń była trasa do Oslo (2 rejsy w tygodniu), uruchomiona przez linie Norwegian.

W sezonie letnim 2009 nie było zmian w sieci połączeń, jedynie w częstotliwości niektórych rejsów. LOT zwiększył liczbę rejsów do Warszawy do 20 w tygodniu, a Ryanair ponownie zmniejszył do 4 liczbę rejsów do Londynu.



Ryc. 33. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym w Szczecinie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

7.2.8.4. Wielkość przewozów pasażerskich

W pierwszej połowie lat 90. XX w. ruch pasażerski na lotnisku w Goleniowie był na poziomie kilkunastu tysięcy pasażerów (ryc. 34). W kolejnych latach

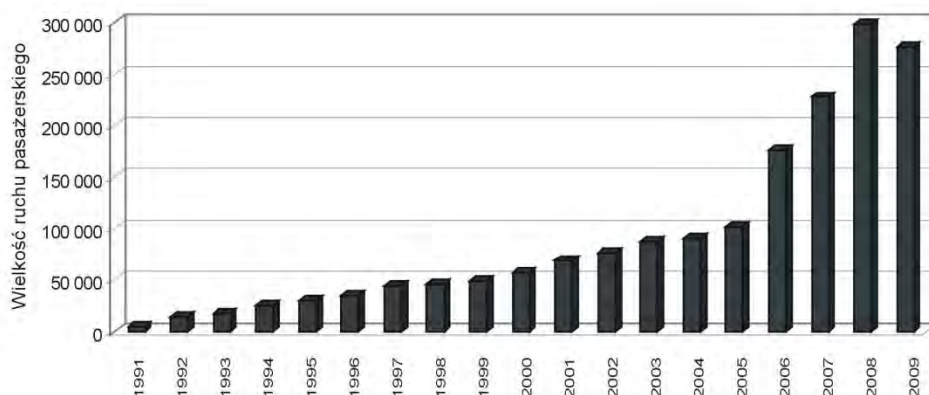
obserwowany był systematyczny wzrost i w roku 2003, a więc tuż przed akcesją Polski do Unii Europejskiej wyniósł 87 433 pasażerów. W kolejnym roku wzrost wyniósł niecałe 4%, w 2005 r. 12,1%.

Przełomowym był rok 2006, kiedy ruch pasażerski wzrósł o 73,5%, osiągając liczbę 176 670 pasażerów. Wzrost ten miał miejsce głównie dzięki popularnym połączeniom linii Ryanair do Londynu oraz rozwojowi połączeń czarterowych do krajów basenu Morza Śródziemnego. W kolejnym roku ruch pasażerski wzrósł o 29% i wyniósł ponad 228 tysięcy. W 2008 r. liczba pasażerów była na poziomie prawie 300 tysięcy. W 2009 r. nastąpił spadek o ponad 7%.

7.2.8.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

W maju 2010 r. rozpoczęto na szczecińskim lotnisku prace modernizacyjne, których całkowity koszt będzie wynosił prawie 100 000 000 złotych, z czego 50% będzie sfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Cała inwestycja trwać będzie 36 miesięcy i została podzielona na trzy etapy. Etap I będzie obejmował budowę równoległej do istniejącej drogi kołowania oraz remont i rozbudowę płyty postojowej dla samolotów. W kolejnym etapie zostaną wybudowane nowe drogi kołowania i droga szybkiego zjazdu oraz nowa kablowa linia energetycznego zasilania. Ponadto powstanie nowoczesne stanowisko odladzania, wymieniony zostanie sprzęt zimowego utrzymania lotniska oraz wozy strażackie. Trzeci etap będzie obejmował remont i modernizację drogi startowej.

Dla dalszego rozwoju lotniska kluczowe jest zwiększenie jego dostępności komunikacyjnej, zarówno dla mieszkańców samej aglomeracji szczecińskiej, jak i całego regionu. W tym celu planuje się skomunikowanie terminalu pasażerskiego z siecią kolejową za pomocą bezpośredniego połączenia (Drożdż 2008). Warunkiem



Ryc. 34. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku w Szczecinie w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portu lotniczego.

realizacji tego planu jest wybudowanie bocznicy kolejowej o długości 2,8 km od istniejącej linii kolejowej nr 402, łączącej Goleniów z Kołobrzegiem. Projekt zakłada także budowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na najbardziej newralgicznych skrzyżowaniach z drogami samochodowymi, remonty peronów i budowę nowych poczekalni oraz przystanku osobowego przed terminalem lotniczym. W wyniku realizacji wszystkich planowanych modernizacji i inwestycji czas dojazdu ze stacji Szczecin Główny na lotnisko wynosiłby około 30–40 minut.

7.2.9. Port lotniczy Szczytno-Szymany

Międzynarodowy Port Lotniczy Szczytno-Szymany (kod IATA: SZY, kod ICAO: EPSY) położony jest 10 km na południe od centrum Szczytna i około 60 km na południowy wschód od Olsztyna, w pobliżu miejscowości Szymany. Dla celów marketingowych port był nazywany Mazury Airport. Jest jedynym portem lotniczym w województwie warmińsko-mazurskim i równocześnie jedynym w Polsce północno-wschodniej. Aktualnie działalność portu jest zawieszona. Planuje się ponowne uruchomienie regularnych operacji lotniczych w 2014 r. po gruntownej modernizacji lotniska i podniesieniu jego kategorii z 3C do 4D.

7.2.9.1. Rys historyczny

Lotnisko w Szymanach powstało przed II wojną światową dla potrzeb wojska niemieckiego. Od lat 50. XX w. było wykorzystywane przez wojsko polskie. Od 16 stycznia 1996 r., czyli od chwili powstania spółki z o.o. Porty Lotnicze „Mazury-Szczytno”, zaczęło dodatkowo pełnić funkcję lotniska cywilnego. W czerwcu 1996 r. na lotnisku w Szymanach wylądował po raz pierwszy samolot ATR-72 należący do PLL LOT. W październiku 2001 r. na lotnisku otwarto przejście graniczne, co umożliwiło prowadzenie ruchu międzynarodowego. Operacje lotnicze prowadzone były jednak tylko do 2004 r. W listopadzie 2008 r. spółka European Business Partners wykupiła 60% udziałów w firmie zarządzającej lotniskiem Porty Lotnicze „Mazury” (dawna nazwa spółki Porty Lotnicze „Mazury – Szczytno”).

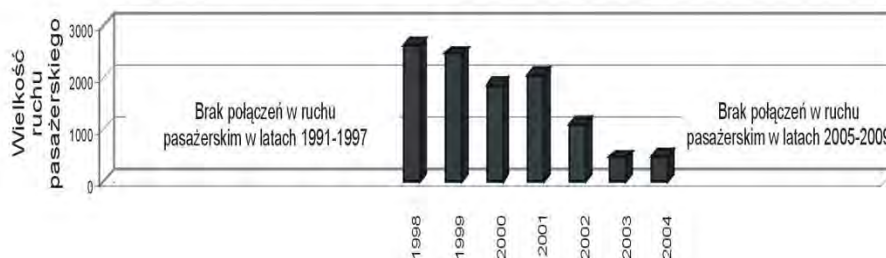
7.2.9.2. Infrastruktura portu

Lotnisko posiada betonową drogę startową o długości 2000 m i szerokości 60 m, instrumentalny system lądowania ILS/DME CAT i RWY 02 oraz podstawowe pomoce radionawigacyjne ND0 i ILS/DME. Jeśli spółce zarządzającej uda się pozyskać odpowiednie fundusze, planowana jest modernizacja całego lotniska, w tym

m.in. remont i wydłużenie pasa startowego do 2600 m oraz budowa terminalu pasażerskiego.

7.2.9.3. Wielkość ruchu pasażerskiego

Ruch pasażerski na lotnisku w Szymanach był bardzo mały. Tuż po rozpoczęciu działalności cywilnej w 1998 r. z lotniska skorzystało 2632 pasażerów i jak dotychczas był to rekordowy rok pod względem liczby obsłużonych pasażerów (ryc. 35). W 2004 r. liczba pasażerów wyniosła zaledwie 423 osoby, a więc w skali całego ruchu pasażerskiego na polskim rynku lotnisko to miało marginalne znaczenie.



Ryc. 35. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku Szczytno – Szymany w latach 1991–2009.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

7.2.10. Port lotniczy we Wrocławiu

Lotnisko Wrocław Strachowice im. Mikołaja Kopernika (kod IATA: WRO, kod ICAO: EPWR) położone jest 10 km na zachód od centrum miasta. Obszar ciężenia lotniska to głównie województwo dolnośląskie, południowe krańce województwa wielkopolskiego i ze względu na dostępność komunikacyjną autostradą A4 także województwo opolskie. W promieniu 100 km od lotniska mieszka ok. 3,5 miliona osób (Czecharowski 2003a). Głównymi konkurującymi lotniskami są Katowice Pyrzowice (głównie ze względu na bogatszą ofertę rejsów czarterowych) i Poznań Ławica. Transport publiczny na wrocławskie lotnisko zapewnia jedynie autobus MPK (linia 406), kursujący od Dworca Głównego PKP na lotnisko co 20–30 minut.

7.2.10.1. Rys historyczny

Pierwsze lotnisko we Wrocławiu było zlokalizowane na zachód od miasta na osuszonych i zniwelowanych terenach dawnej wsi Klein Gandau, nazwanych po 1945 r. Gądów Mały. Za początek jego funkcjonowania uznaje się rok 1910. Lotni-

sko było pierwotnie przeznaczone dla aeroklubu i wojska, ale w okresie międzywojennym pełniło również funkcje cywilne. Lotnisko posiadało pas startowy o długości 1250 metrów. 31 stycznia 1926 r. otwarto budynek pełniący funkcję dworca lotniczego z okazałą restauracją i tarasem widokowym. Lotnisko na Gądowie stało się przed II wojną światową znaczącym portem lotniczym, posiadającym bezpośrednie połączenia z Berlinem, Warszawą, Dreznem, Gliwicami, Halle, Jelenią Górą, Lipskiem, Pragą i Szczecinem. Loty do Jeleniej Góry łączono z widokowymi przelotami nad Karkonoszami, co było w tamtych czasach wyjątkową atrakcją turystyczną (Chądzyński 2006).

W latach 30. XX w. podjęto budowę drugiego lotniska we Wrocławiu – na Strachowicach, mającego pełnić funkcje wojskowe. Po wybuchu II wojny światowej lotnisko na Gądowie zostało zamknięte dla ruchu cywilnego, a nadzór nad nim przejęło Luftwaffe. W czasie oblężenia Wrocławia w 1945 r. osiedle Gądów wraz z lotniskiem zostało prawie całkowicie zniszczone.

Po zakończeniu działań wojennych przez krótki czas ruch pasażerski odbywał się z lotniska Strachowice, które było obsługiwane w ramach okrężnego połączenia Warszawa – Łódź – Poznań – Wrocław – Katowice – Łódź – Warszawa. Wiosną 1946 r. ruch pasażerski ponownie został przeniesiony na odbudowane lotnisko na Gądowie, z którego odbywały się z loty do Warszawy (z międzylądowaniem w Łodzi). Wrocław był miejscem międzylądowania dla połączeń Poznań – Katowice.

W latach 1952–1953 powiększono i zmodernizowano lotnisko na Strachowicach, budując między innymi betonowy pas startowy. W 1958 r. przeniesiono wszystkie operacje lotnicze na lotnisko na Strachowicach. Lotnisko na Gądowie stało się wyłącznie lotniskiem sportowym, którego gospodarzem do 1979 r. był wrocławski Aeroklub. Wówczas zapadła decyzja o likwidacji tego lotniska, w związku z rozbudową osiedla mieszkaniowego. Obecnie o dawnej lotniczej historii tej dzielnicy przypominają jedynie nazwy ulic związane z lotnictwem oraz pomnik.

W latach 1958–1991 lotnisko Wrocław Strachowice obsługiwało wyłącznie rejsy krajowe. Były to połączenia z Warszawą, Gdańskiem, Koszalinem, Krakowem, Rzeszowem i Szczecinem, ale część tych połączeń obsługiwanych było tylko sezonowo. Koniec lat 80. i początek lat 90., podobnie jak dla większości portów regionalnych, był bardzo trudnym okresem dla wrocławskiego lotniska. Wrocław w tym okresie posiadał połączenie jedynie z Warszawą, a równocześnie ze względu na znaczący wzrost cen biletów spadła liczba podróżujących drogą lotniczą. Na szczyblu centralnym pojawiały się nawet głosy z propozycją zamknięcia lotniska pasażerskiego we Wrocławiu.

Rok 1992 był dla wrocławskiego lotniska początkiem znaczących zmian – powstała spółka akcyjna Port Lotniczy Wrocław, której udziałowcami są: Miasto - Gmina Wrocław, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego i Przedsię-

biorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Pierwszymi zadaniami spółki były modernizacja lotniska i dostosowanie portu do obsługi ruchu międzynarodowego (Czecharowski 2003a). Jeszcze w tym samym roku po raz pierwszy odbywały się wakacyjne rejsy czarterowe do Izmiru w Turcji. W styczniu 1993 r. zostało uruchomione pierwsze międzynarodowe regularne połączenie na trasie Wrocław – Frankfurt, obsługiwane przez niemiecką linię Eurowings, a w kilka miesięcy później Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły połączenie do Düsseldorfu.

Ze względu na wzrastający ruch pasażerski oraz wybór Wrocławia na miejsce organizacji Międzynarodowego Kongresu Eucharystycznego w maju 1997 r. rozbudowany został terminal pasażerski i terminal cargo, zainstalowany został nowy system meteorologiczny oraz została zbudowana nowa wieża kontroli lotów.

W 1998 r. Wrocław zyskał kolejne międzynarodowe połączenia do Kopenhagi, obsługiwane przez skandynawskie linie lotnicze SAS (trasa później przejęta przez Cimber Air, powiązane z liniami SAS²⁰) i połączenie do Wiednia, obsługiwane przez Austrian Airlines (zawieszono w 2002 r.). Polskie Linie Lotnicze LOT, a właściwie ich spółka Euro-LOT, uruchomiły dodatkowe rejsy do Frankfurtu. W 1999 r. Lufthansa rozpoczęła loty do Monachium. Połączenia międzynarodowe z Wrocławia w latach 90. XX w. i na początku XXI wieku miały głównie charakter połączeń biznesowych i tranzytowych do hubów we Frankfurcie, Monachium, Kopenhadze i Wiedniu i były równocześnie konkurencyjnymi połączeniami dla ruchu tranzytowego przez Warszawę (Pijet-Migoń 2007b).

Pierwszym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął obsługę połączeń z Wrocławia była rodzima Air Polonia, mająca we Wrocławiu swoją siedzibę. W 2003 r. zaczęła od obsługi rejsów krajowych – do Warszawy i Gdańska, a w kwietniu 2004 r. zainicjowała połączenia z Paryżem, które jednak zostały zawieszono w październiku 2004 r., na dwa miesiące przed bankructwem przewoźnika.

7.2.10.2. Infrastruktura portu

Lotnisko Wrocław Strachowice zajmuje obszar około 870 ha. Dysponuje betonowym pasem startowym o długości 2500 m i szerokości 60 m, 4 drogami kołowania oraz południową drogą kołowania, która jest pozostałością po lotnisku wojсковym i obecnie nie jest używana przez port cywilny ze względu na nieodpowiedni stan techniczny i znaczną odległość od obecnego terminalu oraz czterema płytami postojowymi. Lotnisko jest wyposażone w nowoczesny system nawigacyjny.

Terminal pasażerski jest podzielony na dwie strefy funkcjonalne – strefę Schengen i Non-Schengen. Powierzchnia użytkowa pierwszej wynosi 6935 m², a drugiej 1923 m². Na terenie terminala znajdują się punkty gastronomiczne (w tym

²⁰ Połączenie zostało zamknięte w marcu 2010 r. i wznowione przez SAS w maju 2011 r.

jedna restauracja) i handlowe, stanowiska przedstawicieli linii lotniczych, biura podróży i wypożyczalnie samochodów. Terminal był zaprojektowany dla ruchu pasażerskiego na poziomie obsługi 1,5 miliona pasażerów rocznie, dlatego też stał się nieodpowiedni dla ruchu pasażerskiego na aktualnym i prognozowanym poziomie, zwłaszcza w miesiącach letniego natężenia podróży²¹.

Wśród pozostałych budynków na terenie portu znajduje się wieża kontroli lotów, terminal towarowy o przepustowości około 5 tys. ton ładunku w roku, budynek administracyjno-socjalny, wykorzystywany przez pracowników portu, policję portu, Straż Graniczną, Urząd Celny oraz spółkę Wro-LOT, budynek warsztatowo-garażowy służb utrzymania lotniska, budynek Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz Lotniskowej Straży Pożarnej.

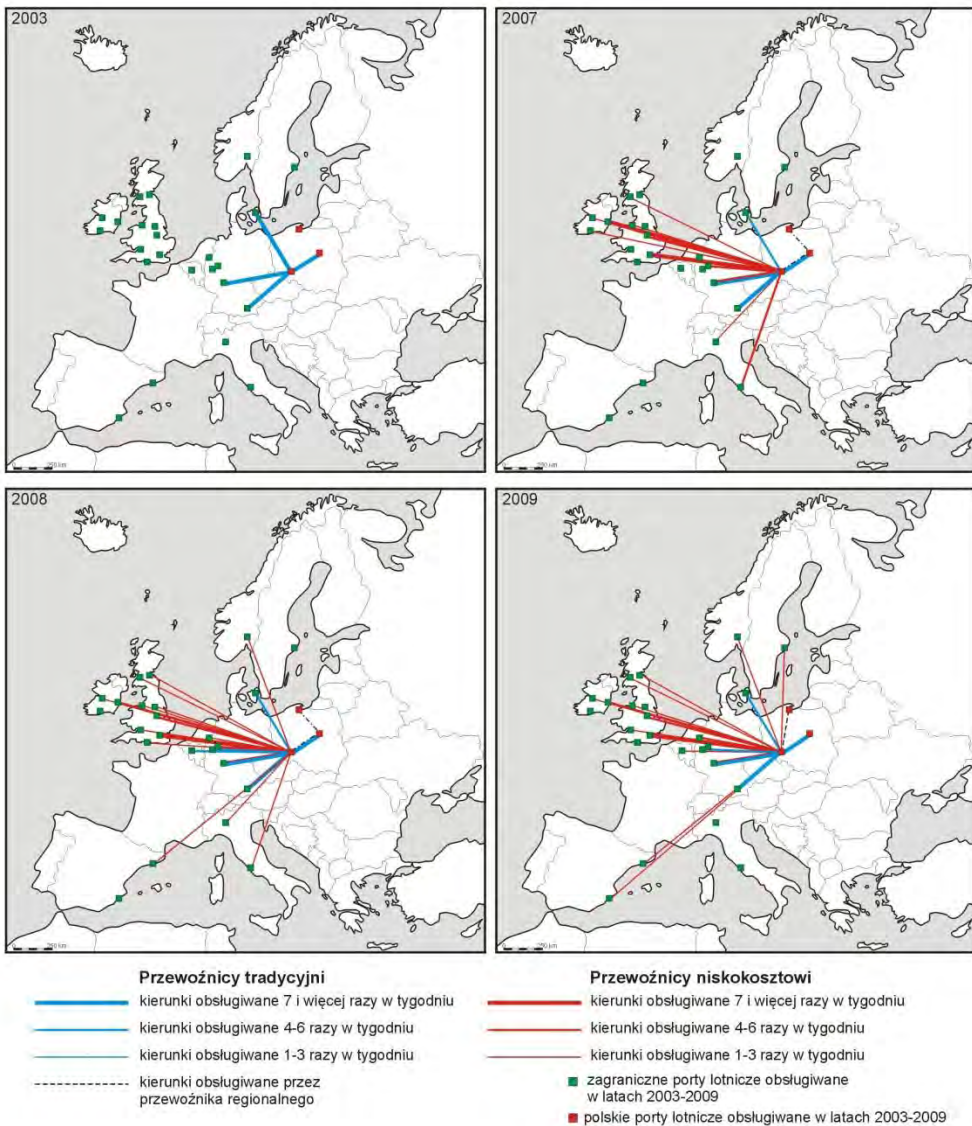
7.2.10.3. Rozwój sieci połączeń po akcesji Polski do Unii Europejskiej

W pierwszych miesiącach bezpośrednio po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej na wrocławskim lotnisku nie doszło do zmian w sieci połączeń. W marcu 2005 r. do Wrocławia, jako pierwszego miasta w Polsce, zaczęły latać z londyńskiego lotniska Stansted samoloty linii Ryanair. W grudniu 2005 r. połączenia z Wrocławia do Dublinu i Mediolanu (zawieszono w marcu 2006) rozpoczął polski przewoźnik Centralwings. W 2006 r. Ryanair znacząco rozbudował siatkę połączeń z Wrocławia, oferując oprócz Londynu połączenia do Frankfurtu Hahn, Glasgow, Liverpoolu, East Midlands, Shannon i Mediolanu (Pijet-Migoń 2007b). Operacje z Wrocławia rozpoczął także Wizzair, oferując połączenia do Dortmundu. W 2006 r. przez kilka miesięcy funkcjonowało także połączenie do Sztokholmu liniami Norwegian, ale ze względu na małe obłożenie rejsów ten kierunek został zawieszony.

W sezonie letnim 2007 (ryc. 36) wrocławskie lotnisko, oprócz połączeń krajowych (obsługiwanych nie tylko przez LOT, ale również przez firmę Direct Fly), posiadało połączenia do 13 miast europejskich. W sieci połączeń znalazły się: Cork, Dortmund, Dublin, Frankfurt (główne lotnisko i Hahn), Glasgow, Kopenhaga, Liverpool, Londyn (lotniska Stansted i Gatwick), East Midlands, Mediolan Bergamo, Monachium, Rzym Ciampino i Shannon.

W kolejnym roku liczba obsługiwanych miast poza Polską wzrosła do 20, przy czym aż do trzech aglomeracji oferowane były połączenia na dwa lotniska. Tak było w przypadku Londynu (Stansted obsługiwane przez Ryanair, Luton przez Wizzair), Frankfurtu (lotnisko główne obsługiwane przez LOT i Lufthansę oraz Hahn obsługiwane przez Ryanair) i Düsseldorfu (lotnisko główne obsługiwane przez Luft-

²¹ 11 marca 2012 r. został oddany do użytku nowy terminal (T2), a dawny terminal (T1) przeznaczony został do obsługi lotów General Aviation.



Ryc. 36. Rozwój sieci połączeń rozkładowych w porcie lotniczym we Wrocławiu.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

hansę i Weeze obsługiwane przez Ryanair). Najwięcej nowych kierunków do sieci połączeń z Wrocławia dodały linie Ryanair, rozpoczynając loty do Barcelony Girony, Bristolu, Bournemouth i Düsseldorfu Weeze. Do Wrocławia powróciły linie Volare z połączeniem do Mediolanu Malpensa oraz Norwegian, ale tym razem uruchamiając połączenia do Oslo. Linie Wizzair dodały do swojej oferty połączenie do Doncaster-Sheffield. Swoją pozycję na wrocławskim lotnisku umocniła Lufthansa,

zwiększając liczbę połączeń z Wrocławiu do Frankfurtu i Monachium (łącznie z połączeniem LOT-u z Wrocławia odbywało się 5 rejsów do tego portu dziennie) oraz dodając nowe połączenie do swojego hubu w Düsseldorfie. W ten sposób bardzo zwiększyła się oferta połączeń z Wrocławia z tranzytem przez porty niemieckie. Polskie Linie Lotnicze LOT do sieci połączeń dodały 3 razy w tygodniu połączenia do Brukseli. Łącznie w regularnym ruchu rozkładowym z Wrocławia odbywało się 126 rejsów, z czego 62 liniami niskokosztowymi.

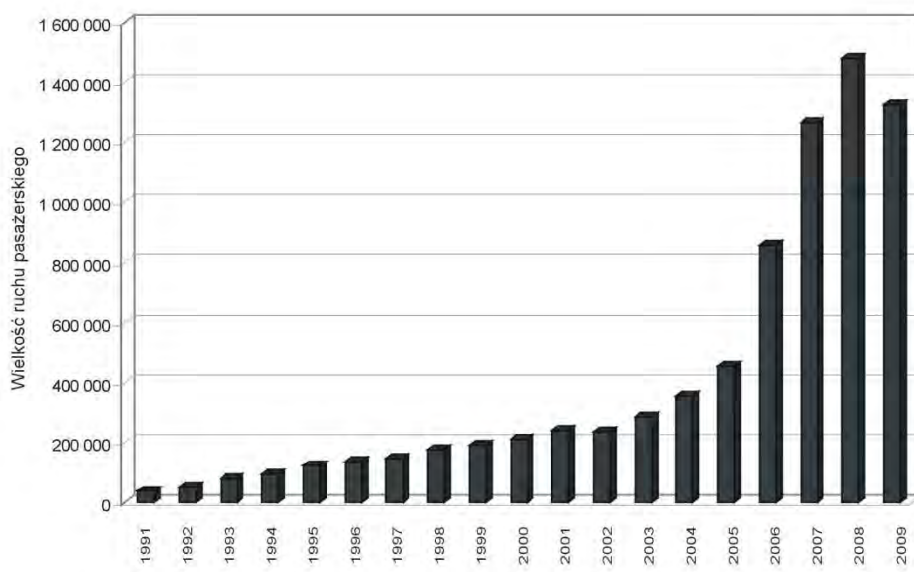
W sezonie letnim 2009 z wrocławskiego lotniska połączenia w ruchu regularnym realizowane były na 22 trasach, z czego aż 14 kierunków obsługiwanych było przez linie lotnicze Ryanair (6 lotnisk w Wielkiej Brytanii: Londyn Stansted, Bristol, East Midlands, Edynburg, Glasgow, Liverpool, 2 miasta w Irlandii: Dublin i Shannon, 2 w Hiszpanii: Barcelona Girona i Alicante, 2 lotniska w Niemczech: Frankfurt Hahn i Düsseldorf Weeze, Bruksela Charleroi i Sztokholm Skavsta). Z Wrocławia przeloty oferowane były przez 7 przewoźników: LOT, Lufthansę, Cimber Sterling, Jet Air, Ryanair, Norwegian i Wizzair.

W skali tygodnia najczęściej przelotów oferowanych było do Warszawy (52 połączenia), Monachium (27 połączeń), Frankfurtu (14 połączeń) i Londynu Stansted (11 połączeń). Znacząco wzrosła również oferta lotów czarterowych, obejmująca oprócz najbardziej popularnych kierunków wakacyjnych takich jak Egipt, Tunezję i Turcję także lotniska greckie, hiszpańskie i bułgarskie.

7.2.10.4. Wielkość przewozów pasażerskich

Wraz ze wzrostem liczby połączeń i operacji lotniczych rosła liczba pasażerów korzystających z wrocławskiego lotniska. W 1993 r., kiedy zapoczątkowano przeloty międzynarodowe z Wrocławia do Frankfurtu, liczba operacji lotniczych wyniosła 4526, a całkowity ruch pasażerski wyniósł 81 366 osób (ryc. 37). W kolejnych latach odnotowywano systematyczny wzrost aż do 2001 r., kiedy ruch pasażerski wyniósł 247 537 osób, a liczba operacji lotniczych 12 476. W 2002 r. port lotniczy we Wrocławiu, podobnie jak pozostałe porty lotnicze w Polsce i cały sektor transportu lotniczego, odnotował spadek. Sytuacja poprawiła się w 2003 r., ale wyraźny wzrost (o 23,7%) miał miejsce dopiero w 2004 r. W kolejnym roku liczba operacji wzrosła o 11,1%, natomiast wielkość ruchu pasażerskiego o 32,3%. Dysproporcja ta była związana z rozpoczęciem działalności przewoźników niskokosztowych, którzy korzystają ze znacznie większych maszyn (powyżej 150 miejsc) niż przewoźnicy tradycyjni, korzystający z portów regionalnych.

W 2006 r. ruch pasażerski we Wrocławiu przekroczył 860 tysięcy, co stanowiło wzrost o 86% w stosunku do 2005 r. W roku 2007 r. liczba pasażerów po raz pierwszy w historii przekroczyła milion i wyniosła 1 267 570 osób (wzrost o 48%). W kolejnym roku również zanotowano wzrost (o 16,8%), natomiast 2009 r. spadek o 10,5%.



Ryc. 37. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku Wrocław – Strachowice w latach 1991–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portu lotniczego.

7.2.10.5. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

Ze względu na rosnący popyt na usługi transportu lotniczego i prognozy dalszego jego wzrostu oraz wybór Wrocławia na jedno z miast organizujących Mistrzostwa Europy w piłce nożnej EURO 2012 podjęto działania mające na celu rozbudowę i modernizację portu lotniczego. Głównym celem inwestycji jest poprawa stanu technicznego, funkcjonalności, bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. Całość przedsięwzięcia nazwano „Projekt Euro 2012”. Obejmuje on dwa główne zadania: budowę nowego terminalu wraz z infrastrukturą oraz budowę nowych i rozbudowę istniejących płaszczyzn lotniskowych.

Nowy terminal będzie posiadał trzy kondygnacje nad ziemią i jedną kondygnację podziemną o łącznej kubaturze 300 000 m³, czyli będzie jednym z największych w Polsce. Zostanie podzielony na strefy funkcjonalne związane z płytą lotniska (w tej strefie znajdzie się m.in. sortownia bagażu, poczekalnie) oraz strefę związaną ze stroną miejską, obejmującą stanowiska odpraw biletowo-bagażowych, biura linii lotniczych, punkty gastronomiczne, handlowe i usługowe. W nowym terminalu zostanie przygotowanych 21 stanowisk odprawy biletowo-bagażowej oraz 8 punktów kontroli bezpieczeństwa. Dodatkowo na terenie budynku będą znajdować się sale konferencyjne, bank i galeria handlowa. Przed terminalem zostanie wybudowa-

ny parking dla 1000 samochodów²². Po wybudowaniu nowego terminalu, przepustowość lotniska wzrośnie do 3 milionów pasażerów rocznie.

Plan budowy i rozbudowy płaszczyzn lotniskowych uwzględnia rozbudowę nowej płyty postojowej, remont istniejącej południowej płyty postojowej wraz z drogą kołowania, budowę miejsca do odladzania samolotów oraz drogi szybkiego zejścia (informacje na podstawie strony internetowej oraz materiałów promocyjnych portu). Dojazd na wrocławskie lotnisko powinien się poprawić po zakończeniu przebudowy ulicy Granicznej oraz wybudowaniu autostradowej obwodnicy Wrocławia.

W dalszych planach jest wybudowanie pięciokilometrowej bocznicy kolejowej od stacji Wrocław Żerniki, aby zapewnić połączenie kolejowe portu lotniczego z Dworcem Głównym PKP we Wrocławiu. Plany te są brane pod uwagę przy budowie terminalu lotniczego, dlatego też na poziomie „minus” przygotowano wykop pod sześćdziesięciometrowy tunel, którym będą przechodzić pasażerowie na peron kolei miejskiej, która ma połączyć lotnisko z centrum Wrocławia. Czas przejazdu pociągiem z lotniska do centrum wynosiłby około 20 minut (Marcinkowski 2010). Jednak ze względu na brak odpowiednich środków finansowych, nie wiadomo kiedy zostaną podjęte prace związane z budową bocznicy kolejowej.

7.2.11. Port lotniczy w Zielonej Górze

Port lotniczy Zielona Góra Babimost (kod IATA: IEG, kod ICAO: EPZG) jest położony 34 km na północny wschód od centrum Zielonej Góry, w pobliżu wsi Kramsko. Czas dojazdu z Zielonej Góry na lotnisko drogą szybkiego ruchu wynosi około 30 minut. Port posiada połączenie autobusowe z centrum miasta kilka razy na dobę. W stosunkowo niedużej odległości (95 km odległości drogowej) położony jest port lotniczy w Poznaniu, a w odległości około 190 km porty berlińskie, które są największą konkurencją dla lotniska w Zielonej Górze.

7.2.11.1. Rys historyczny

Lotnisko zostało wybudowane w latach 50. XX w. dla potrzeb wojskowych. Dla celów lotnictwa cywilnego zostało udostępnione w 1977 r. (Dziedziul, Mazur 1992), chociaż plany wybudowania lotniska komunikacyjnego dla Zielonej Góry sięgają okresu międzywojennego. W 1924 r. powstał Komitet ds. Budowy Lotniska (Czecharowski 2003b), który dążył do uruchomienia z Zielonej Góry połączeń do Berlina, Wrocławia, Gdańska i Królewca. Jednak Ministerstwo Komunikacji Rzeszy uznało projekt za nieuzasadniony i ostatecznie odstąpiono od jego realizacji. Do

²² W 2012 r. nowy terminal został oddany do użytku.

koncepcji lotniczych połączeń z Zielonej Góry wrócono dopiero w latach 70., kiedy to uruchomiono regularne loty do Warszawy. Były one wykonywane do 28 lutego 1990 r. (Czecharowski 2003b). Sezonowo z lotniska Babimost odbywały się również regularne loty do Gdańska i Rzeszowa. W latach 90-tych działalność lotniska została mocno ograniczona, port lotniczy w Zielonej Górze nie oferował połączeń w ruchu rozkładowym i obsługiwał wyłącznie ruch lotnictwa ogólnego (Czecharowski 1999b). Właścicielem nieruchomości została Agencja Mienia Wojskowego, firmą zarządzającą Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze.

Od 25 marca 2001 r. do 1 września 2004 r. lotnisko posiadało stałe połączenie z Warszawą z międzylądowaniem w Poznaniu. Później nastąpiła 15-miesięczna przerwa i ruch na tej trasie został wznowiony 28 listopada 2005 r. Od września 2009 r. linia Jet Air oferowała pięć razy w tygodniu połączenia małymi samolotami Jet-stream 31 do Drezna. Trasa ta była częścią połączenia Warszawa – Drezno, z międzylądowaniem w Zielonej Górze. Połączenie to po kilku tygodniach zostało zawieszono.

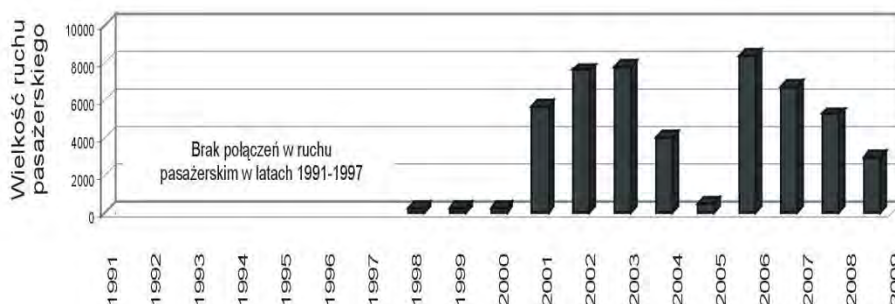
7.2.11.2. Infrastruktura portu

Lotnisko posiada betonowy pas startowy o długości 2500 m i szerokości 60 m. Teren portu zajmuje 450 ha, a jego zabudowa obejmuje m.in. terminal pasażerski zaprojektowany do obsługi 150 tysięcy pasażerów rocznie, terminal cargo, budynki technicznego zabezpieczenia oraz 16 hangarów samolotowych, które mogą także służyć jako magazyny towarowe. Na lotnisku działa stałe lotnicze przejście graniczne, a więc lotnisko może przyjmować także ruch międzynarodowy. Na terenie terminalu nie ma placówek usługowych i bankomatów.

Lotnisko wyposażone jest w pomoc nawigacyjną w postaci bezkierunkowego nadajnika NDB, natomiast nie posiada systemu wspomaganie lądowania przy ograniczonej widoczności ILS. Nie jest objęte normami hałasu, co oznacza, że mogłoby być użytkowane całodobowo.

7.2.11.3. Wielkość przewozów pasażerskich

Pod koniec lat 90. XX w. ruch pasażerski na lotnisku w Babimostie był bardzo mały, zaledwie około 200 pasażerów rocznie (ryc. 38). Po przywróceniu rozkładowych połączeń do Warszawy wzrósł w 2001 r. do 5624, a w kolejnych dwóch latach przekroczył liczbę 7500. W 2005 r. w wyniku zawieszenia połączenia do Warszawy nastąpił ponownie gwałtowny spadek ruchu pasażerskiego. W 2006 r. po przywróceniu połączenia do Warszawy liczba pasażerów wyniosła 8316. W kolejnych latach ruch pasażerski znów spadał, a w 2009 r. na lotnisku w Zielonej Górze zostało obsłużonych zaledwie 2955 osób.



Ryc. 38. Wielkość ruchu pasażerskiego na lotnisku Zielona Góra – Babimost w latach 1991–2009.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Port lotniczy w Zielonej Górze był jedynym działającym portem regionalnym w Polsce, z którego nie zaczął latać żaden przewoźnik niskokosztowy.

7.2.11.4. Rozpoczęte i planowane inwestycje infrastrukturalne

Do ważniejszych zaplanowanych na najbliższe lata inwestycji należy wyposażenie lotniska w systemy nawigacyjne VOR/DME oraz ILS. Planuje się także wybudowanie zbiornika paliwa na 100 tys. litrów, nowe ogrodzenie całego terenu lotniska, rozbudowę parkingu, poszerzenie dróg kołowania, powiększenie płyty postojowej, a także rozbudowę lub budowę nowego terminalu. Aktualnie trwa dyskusja nad strategią rozwoju lotniska. Część przedstawicieli władz samorządowych chce postawić na rozwój ruchu pasażerskiego, a zwłaszcza niskokosztowego, część natomiast szansę widzi w specjalizacji przewozów towarowych. Port w Zielonej Górze miałby stać się głównym portem towarowym dla zachodniej Polski i wschodniej części Niemiec (Stawiarz, Bojarski 2010).

Trwają też przygotowania do przejęcia lotniska od Skarbu Państwa przez samorząd województwa lubuskiego. Portem ma zarządzać spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której udziałowcami oprócz województwa lubuskiego będzie Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, miasto Zielona Góra i gmina Babimost.

7.3 Plany rozwoju sieci lotnisk w Polsce

7.3.1. Planowane nowe lotniska regionalne

Wzrost liczby pasażerów w polskich portach po 2004 r. oraz prognozy dalszego zwiększania zapotrzebowania na podróże lotnicze (*Tourist ... 2006, Futu-*
148

re...2010, *The Travel ... 2010*) skłoniły nie tylko do podjęcia decyzji o rozbudowie i modernizacji istniejącej infrastruktury (tab. 8), ale również do rozważań na temat możliwości i zasadności rozbudowy sieci lotnisk obsługujących ruch pasażerski. Po zakończeniu obecnych inwestycji w 2015 r. dziesięć największych istniejących portów lotniczych będzie przystosowanych do obsługi łącznie 60 milionów pasażerów w roku. Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego taką liczbę pasażerów polskie porty będą obsługiwać w 2030 r. Jednak rozkład ruchu pasażerskiego w ciągu roku podlega dużym wahaniom sezonowym i dochodzi do znacznego zwiększenia ruchu w okresie wakacyjnym i około świątecznym oraz w czasie dużych wydarzeń, którym będzie np. Euro 2012.

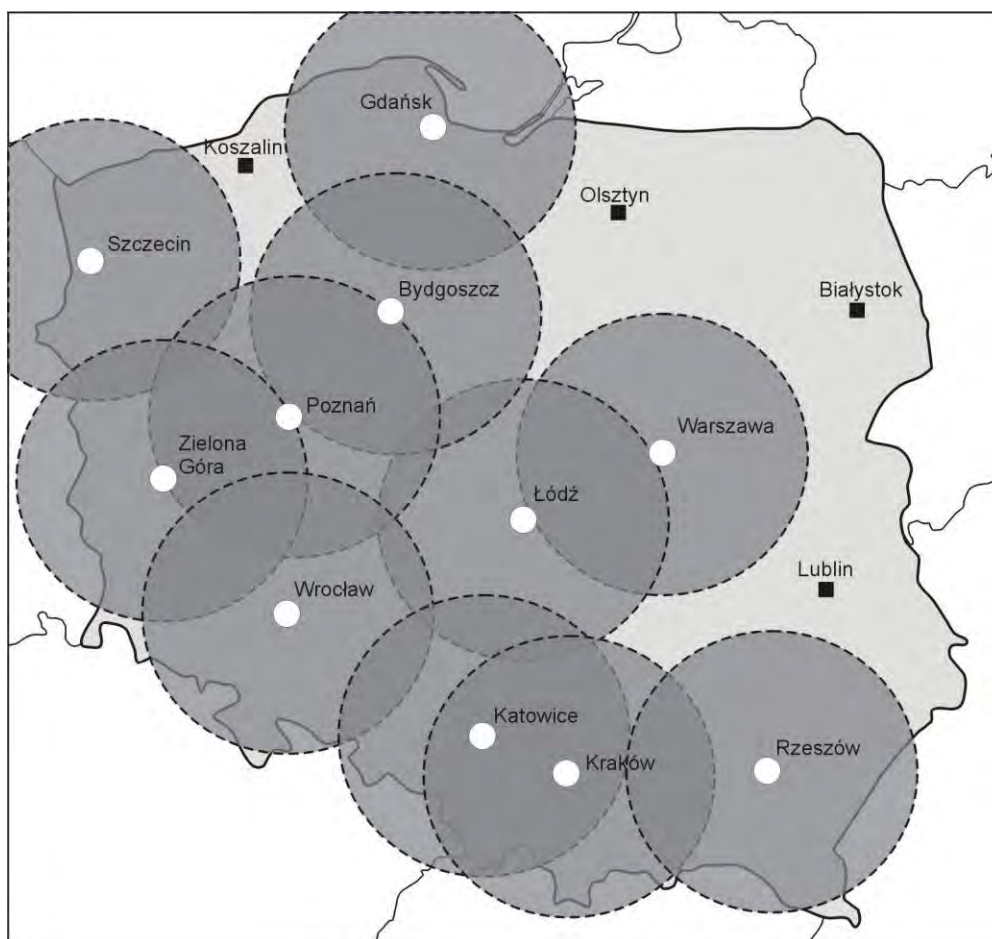
Obszar Polski nie jest równomiernie wyposażony w infrastrukturę naziemną umożliwiającą transport lotniczy. Są miejscowości, z których dojazd do najbliższego lotniska zajmuje znacznie ponad 120 minut, a taką wartość przyjmuje się za standardową na terenie Unii Europejskiej (Stefanek 2008, Wróbel 2008). Do regionów nie dysponujących infrastrukturą lotniskową (ryc. 39) należą wschodnie i północno-wschodnie tereny Polski (województwa lubelskie, podlaskie, warmińskie) oraz środkowa część Pomorza Zachodniego (wschodnia część województwa zachodniopomorskiego oraz zachodnia województwa pomorskiego).

Mapa przedstawiona jako ryc. 39 jest obrazem bardzo uproszczonym, gdyż o wielkości potencjalnego obszaru ciężenia decyduje nie tyle odległość do danego portu lotniczego, ale przede wszystkim czas dojazdu. Dogodne połączenia autostradowe lub drogami szybkiego ruchu, bądź szybkie połączenia kolejowe mogą znacząco modyfikować i rozszerzać zasięg obszaru ciężenia (Komornicki, Śleszyński

Tab. 8. Wartość rozpoczętych i zaplanowanych inwestycji oraz przepustowość lotnisk po zakończeniu inwestycji.

Port lotniczy	Wartość zaplanowanych i rozpoczętych inwestycji w mln złotych	Przepustowość lotniska po inwestycjach w mln osób rocznie
Warszawa Okęcie	1143 (do 2014 r.)	20
Kraków Balice	930	10
Katowice Pyrzowice	590 (do 2015 r.)	7,5
Gdańsk Rębiechowo	396 (do 2012 r.)	5
Wrocław Strachowice	468 (do 2015 r.)	7
Poznań Ławica	300	3
Rzeszów Jasionka	150 (do 2012r.)	1,5
Łódź	338 (do 2012 r.)	3
Szczecin Goleniów	113	1,2
Bydgoszcz	100	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC oraz Baj, Piłat (2010).



Ryc. 39. Dostępność przestrzenna portów lotniczych w Polsce. Koła obejmują obszary położone do 100 km od działających w 2009 r. portów lotniczych. Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Program rozwoju ...* (2007).

2009a,b). Dodatkowo duże znaczenie ma też oferta danego lotniska (proponowane kierunki połączeń, ich częstotliwość, czas operacji lotniczych) oraz oferta cenowa. Lotniska nastawione na ruch niskokosztowy, posiadające atrakcyjną ofertę mogą przyciągać pasażerów bardziej wrażliwych na ceny nawet z obszarów odległych o 200 km lub więcej (Strobach 2010). Również duże lotniska, głównie pełniące funkcję hubów i oferujące ofertę połączeń dalekiego zasięgu mają znacznie większe obszary ciążenia niż małe lotniska regionalne (Forsyth 2010).

Już w latach 50. XX w. plan sześcioletni (1950–1955) przewidywał, oprócz utrzymania funkcjonujących portów w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Katowicach, Rzeszowie, Szczecinie i Bydgoszczy, budowę lotnisk komunikacyjnych w Lublinie, Białymstoku, Olsztynie, Koszalinie, Zielonej

Górze, Opolu i Kielcach. W ten sposób Warszawa miała zyskać połączenia ze wszystkimi ówczesnymi miastami wojewódzkimi (Rzeczyński 2009). Planu tego jednak nie zrealizowano. Do pasażerskiego ruchu komunikacyjnego przystosowano jedynie lotnisko w Koszalinie (funkcjonujące w ruchu rozkładowym w latach 1965–1990) i lotnisko w Zielonej Górze.

Do tematu konieczności rozbudowy sieci lotnisk w Polsce wracano później jeszcze wielokrotnie w latach 70. i po przemianach polityczno-gospodarczych w 1989 r. (Cześniak, Korzeniowski 2007, Rzeczyński 2009). Rozwój istniejących portów regionalnych po „otwarcie nieba” nad Polską w 2004 r., postrzeganych jako stymulatory rozwoju gospodarki całego regionu (*The social ...* 2004, Komornicki, Śleszyński 2009a, Kuć-Czajkowska, Michałowski 2009), zintensyfikował rozważania nad zapotrzebowaniem na nowe lotniska komunikacyjne. Pod uwagę brane są zarówno istniejące już lotniska, które były wykorzystywane na potrzeby wojska czy aeroklubów, ale również całkowicie nowe lokalizacje (ryc. 40).

Z uwagi na istniejącą infrastrukturę i dostępną przestrzeń władze lokalne podjęły starania o reaktywację lub zmianę formy użytkowania i przekształcenia istniejących lotnisk w porty regionalne w następujących przypadkach (*Program ...* 2007, Fularz 2009):

- lotnisko Biała Podlaska (dawne lotnisko wojskowe, posiadające dwie betonowe drogi startowe o długości 3300 i 2300 m),
- lotnisko Białystok Krywlany (lotnisko sportowe),
- lotnisko Bielsko-Biała – Kaniów (lotnisko przemysłowe należące do Bielskiego Parku Technologii Lotniczej),
- lotnisko Częstochowa – Rudniki (dawne lotnisko wojskowe, obecnie wykorzystywane jako sportowe, posiadające drogę startową betonową o długości 2000 m),
- lotnisko Gdynia Kosakowo (Oksywie) (wykorzystywane jako lotnisko wojskowe, dwie drogi startowe – betonową o długości 2500 m i asfaltobetonową o długości 580 m),
- lotnisko Kielce – Masłów (lotnisko sportowe, posiadające drogę startową betonową o długości 900 m),
- port lotniczy Koszalin – Kołobrzeg – Zegrze Pomorskie (wykorzystywane jako lotnisko cywilne do 1990, w latach 1991–2002 pełniło funkcję lotniska wojskowego, posiada betonową drogę startową o długości 2400 m),
- lotnisko w Legnicy (dawne lotnisko wojsk radzieckich, obecnie zdewastowane),
- lotnisko Lublin Świdnik (wykorzystywane do potrzeb lotniczych zakładów przemysłowych),
- lotnisko Miński Mazowiecki – Janów (czynne lotnisko wojskowe),
- lotnisko Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin (byłe lotnisko wojskowe),

- lotnisko Opole – Kamień Śląski (dawne lotnisko wojskowe, w 2003 r. odkupione przez spółkę utworzoną przez firmy prywatne i samorząd lokalny od Agencji Mienia Wojskowego, posiada betonową drogę startową o długości 2300 m),
- lotnisko w Pile (lotnisko wojskowe, posiadające dwie drogi startowe – betonowo-asfaltową o długości 2400 m oraz drogę trawiastą),
- lotnisko Sochaczew – Bielice (lotnisko wojskowe).



Ryc. 40. Istniejące i planowane porty lotnicze w Polsce. Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Program rozwoju ...* (2007).

Budowa lotniska od podstaw rozważana była lub jest w następujących miejscach:

- Białystok – Sanniki,
- Kielce – Obice,
- Lublin – Niedźwiada,
- Olsztyn – Olsztynek.

Do końca 2010 r. spośród planowanych inwestycji udało się rozpocząć prace budowlane i modernizacyjne tylko w 2 miejscach – Lublinie Świdniku i Modlinie. Trwają starania o pozyskanie zgody na budowę lotniska w Białymstoku – Sannikach.

7.3.2. Rozpoczęte inwestycje

7.3.2.1. Port lotniczy Lublin

Przez wiele lat trwała dyskusja na temat konieczności budowy lotniska dla miasta Lublin, a tym samym wschodniej części Polski. W 2000 r. sejmik województwa lubelskiego podjął decyzję, popartą przez Ministra Transportu, o budowie nowego lotniska. Rozważano dwie lokalizacje – w pobliżu miejscowości Niedźwiada koło Lubartowa, oddalonej 36 km na północ od Lublina oraz w Świdniku, położonym zaledwie 10 km na południowy wschód. Druga opcja uwzględniała wykorzystanie terenu i infrastruktury dotychczasowego lotniska fabrycznego zakładów lotniczych w Świdniku, jednak przeszkodą do jej realizacji okazał się konflikt natury ekologicznej, związany z bezpośrednim sąsiedztwem planowanego portu lotniczego i obszaru Natura 2000, ustanowionym w celu ochrony kolonii susła perełkowego. Dzięki przeprowadzonym modyfikacjom planów inwestycyjnych – przesunięciu lokalizacji planowanego pasa startowego udało się rozwiązać spór pomiędzy inwestorami a organizacjami ekologicznymi. Ostatecznie zdecydowano się na wybór Świdnika jako miejsca budowy nowego portu lotniczego dla Lublina. W listopadzie 2009 r. rozpoczęto wyburzanie istniejącej zabudowy na terenie przyszłego cywilnego portu lotniczego, a oficjalnie prace budowlane rozpoczęto 10 listopada 2010 r.

Planowane lotnisko będzie posiadać pas startowy o długości 2520 m i szerokości 45 m, płytę postojową dla 3 samolotów, drogi kołowania i drogi dojazdowe, budynek terminalu krajowego i zagranicznego (informacje na podstawie www.portlotniczy.lublin.pl). Po zakończeniu budowy, planowanym na rok 2012, lotnisko w Świdniku ma pełnić funkcję profesjonalnego lotniska regionalnego dla Lubelszczyzny, z potencjalnym obszarem ciężenia obejmującym tereny przygraniczne zachodniej Białorusi i Ukrainy.

7.3.2.2. Lotnisko w Modlinie

Port lotniczy Warszawa Modlin, planowany jako lotnisko dodatkowe dla Warszawy, powstanie na terenie byłego lotniska wojskowego, położonego około 40 km na północ od Warszawy, na terenie dzielnicy należącej do Nowego Dworu Mazowieckiego, w pobliżu drogi ekspresowej S7, łączącej Warszawę z Gdańskiem oraz drogi krajowej 62 z południowego Podlasia do Płocka²³.

Nowe lotnisko ma pełnić rolę lotniska regionalnego i komplementarnego wobec portu lotniczego Warszawa Okęcie. Ma w przyszłości obsługiwać głównie ruch niskokosztowy, czarterowy i towarowy, odciążając w ten sposób port lotniczy Warszawa Okęcie. Atutem lotniska ma być fakt, że będzie mogło prowadzić operacje lotnicze przez całą dobę oraz będzie pobierał znacznie niższe niż Okęcie opłaty lotniskowe (Komarnicki 2010). Powinno to zachęcić przewoźników niskokosztowych do otwierania połączeń i tworzenia baz na lotnisku w Modlinie.

W ramach planowanych inwestycji zostanie wydłużony pas startowy z aktualnych 2500 m do 2800 m, tak aby mogły korzystać z niego także większe samoloty. Poprawione zostaną parametry techniczne drogi startowej oraz zostanie ona wyposażona w system świateł podejścia I kategorii, światła krawędziowe i progowe. Przeprowadzona zostanie modernizacja dróg kołowania oraz płyty postojowej. Od podstaw zostanie zbudowany terminal pasażerski o konstrukcji stalowej oraz trzy parkingi, które będą w stanie pomieścić około 900 samochodów (www.modlinairport.pl). Na terenie lotniska zaplanowano miejsce na dworzec linii kolejowej, która ma docelowo łączyć Modlin z portem lotniczym Warszawa Okęcie i linią kolejową Warszawa – Gdańsk.

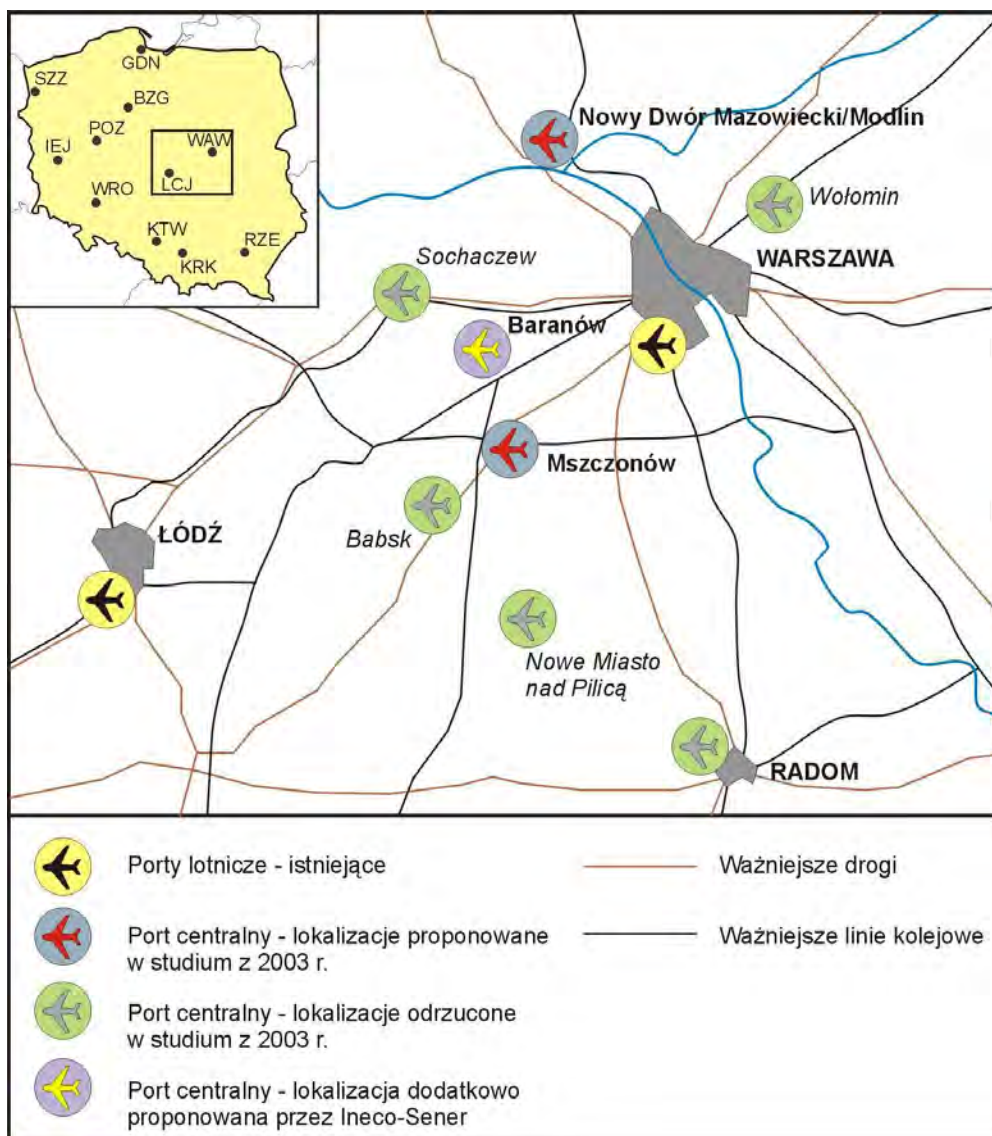
7.3.3. Nowy centralny port lotniczy dla Polski

Nowoczesna naziemna infrastruktura lotniskowa zajmuje duże przestrzenie i aby w pełni spełniała swoje funkcje, musi być powiązana w jeden system z innymi formami transportu. Szacuje się, że mimo przebudowy portu lotniczego Warszawa Okęcie i budowy lotniska uzupełniającego w Modlinie – obsługującego ruch niskokosztowy, czarterowy i cargo warszawskie lotnisko około roku 2020 stanie przed barierami uniemożliwiającymi dalszy rozwój, czy nawet prawidłowe funkcjonowanie. Dlatego rozważana jest również konieczność wyboru nowej lokalizacji dla lotniska, które pełniłoby w przyszłości funkcję centralnego portu lotniczego dla Polski (Kiljańska 2010).

W 2003 r. Minister Infrastruktury powołał interdyscyplinarny zespół do spraw wyboru lokalizacji centralnego portu lotniczego dla Polski (nazwanego

²³ Przebudowa lotniska w Modlinie została zakończona w czerwcu 2012 r., pierwsze połączenia regularne zostały uruchomione 16 lipca 2012 r.

w skrócie CPL – Centralny Port Lotniczy). Zadaniem tego zespołu było przygotowanie wytycznych w kwestii wyboru jednej lub kilku najbardziej korzystnych lokalizacji nowego lotniska centralnego. Rozważano mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia dla następujących lokalizacji: Nowy Dwór Mazowiecki/Modlin, Mszczonów, Nowe Miasto nad Pilicą, Radom, Skierniewice Babsk Sochaczew i Wołomin (ryc. 41). Przy ocenie brano pod uwagę następujące kryteria (*Raport... 2003*):



Ryc. 41. Rozważane lokalizacje nowego portu centralnego dla Polski. Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki, Śleszyński (2009b).

- a) związane z uwarunkowaniami lokalnymi:
- dostępność komunikacyjną – istniejące i planowane połączenia drogowe i kolejowe, zarówno z Warszawy, jak i innych aglomeracji miejskich oraz oddalenie od transeuropejskich korytarzy komunikacyjnych,
 - dostępność powierzchni użytkowej (zakładano minimum 1300 ha pod budowę lotniska) oraz strukturę własności i możliwości pozyskiwania gruntów pod dalszą rozbudowę infrastruktury lotniskowej i około lotniskowej,
 - potencjalny obszar ciążenia, prognozy ruchu lotniczego i konkurencję z istniejącymi lub planowanymi portami regionalnymi,
 - możliwość aktywizacji przewozów cargo,
 - uwarunkowania operacyjne, w tym dostępność przestrzeni powietrznej, swobodę prowadzenia operacji lotniczych przez całą dobę, przeszkody wysokościowe oraz warunki meteorologiczne,
- b) związane z czynnikami środowiskowymi, czyli wybór takiej lokalizacji lotniska, która wiązałaby się z jak najniższymi kosztami środowiskowymi i nie powodowałaby konfliktów natury ekologicznej,
- c) o charakterze ekonomiczno-finansowym:
- oddziaływanie na rozwój regionu i kraju,
 - optymalne koszty i termin rozpoczęcia działalności lotniska,
 - niezbędne nakłady finansowe i fundusze wsparcia,
 - rentowność i poziom zwrotu inwestycji,
 - zapewnienie rozwoju nowego lotniska,
 - uwarunkowania techniczne budowy,
 - dostępność zasobów ludzkich potrzebnych do pracy w przedsiębiorstwach związanych z obsługą lotniska,
 - nastawienie władz i środowisk lokalnych do planowanej inwestycji.

Wynikiem szczegółowej analizy propozycji lokalizacji centralnego portu lotniczego przez grupę ekspertów było wskazanie na Nowy Dwór Mazowiecki (Modlin) lub Mszczonów. Decyzja o budowie jednak nie zapadła. Dalsze prace o charakterze studialno-analitycznym, mające na celu przygotowanie dokumentu „Studium wykonalności lokalizacji lotniska centralnego dla Polski”, zostały w wyniku przetargu ogłoszonego przez Ministerstwo Transportu zlecone hiszpańskiemu konsorcjum doradczemu Ineco-Sener. Po przeprowadzonych pracach analitycznych w opublikowanym „Studium wykonalności dla lokalizacji lotniska centralnego dla Polski” autorzy opracowania uznali Mszczonów i Babsk za najbardziej predysponowane do takiej inwestycji, gdyż dysponują one odpowiedniej wielkości terenem, który potrzebny byłby pod budowę dużego portu lotniczego. Dodatkowo wskazano jako korzystną lokalizację obszar w okolicy wsi Baranów, położonej około 36 km na zachód od centrum Warszawy (Komornicki, Śleszyński 2009b). Analiza ekonomiczna kosztów i opłacalności budowy lotniska była kontynuowana przez firmę

Pricewaterhouse Coopers, jednak do końca 2010 r. na szczeblu rządowym nie zapadła decyzja, czy Polska powinna mieć nowy port centralny, a jeśli tak, to która z rozważanych lokalizacji powinna być wybrana.

8. Zmiany ilościowe i przestrzenne pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce w latach 2003–2009

8.1. Zmiany wielkości lotniczych przewozów pasażerskich

Początki regularnego pasażerskiego transportu lotniczego na terenie Polski sięgają roku 1921, kiedy uruchomiono pierwsze regularne połączenie z Paryża przez Pragę do Warszawy, obsługiwane przez firmę francuską (Lijewski 1977). Rok później spółka Polska Linia Lotnicza „Aerolloyd” uruchomiła połączenie na trasie Gdańsk – Warszawa – Lwów. W kolejnych latach otwierano nowe połączenia i powstawały nowe przedsiębiorstwa lotnicze. 1 stycznia 1929 r. w wyniku połączenia firm „Aerolot” i „Aero” powstała spółka Polskie Linie Lotnicze LOT. W wyniku rozszerzania oferty i sieci połączeń w 1938 r. przewiozła ona około 35 tysięcy pasażerów.

Tuż po II wojnie światowej, w 1946 r., liczba pasażerów wyniosła 55 tysięcy (Lijewski 1977) i systematycznie rosła w kolejnych latach, jednak była na znacznie niższym poziomie niż w krajach zachodnioeuropejskich. Pewne ożywienie pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce można było zaobserwować w połowie lat 70., kiedy zwiększyła się liczba pasażerów zarówno na trasach krajowych, jak i zagranicznych. W 1975 r. wyniosła ona 1 mln 596 tys. (Lijewski 1977). Na początku lat 80., w wyniku sytuacji politycznej doszło do regresu w lotniczym ruchu pasażerskim w Polsce, a liczba pasażerów spadła poniżej 1 miliona rocznie. Sytuacja zaczęła się poprawiać w drugiej połowie lat 80. W 1989 r. liczba pasażerów przekroczyła 3 miliony.

Na początku lat 90., a więc tuż po przemianach politycznych i ekonomicznych w Polsce, doszło do kolejnego drastycznego zmniejszenia liczby podróżujących drogą lotniczą. W 1991 r. liczba pasażerów wyniosła 2 mln 188 tys. (Rucińska, Ruciński 2000), było to o 26,9% mniej niż w 1990 r. (ryc. 42). Zmniejszenie popytu na podróżowanie drogą lotniczą było związane ze znaczącym wzrostem cen biletów lotniczych, głównie na trasy obsługiwane przez Polskie Linie Lotnicze LOT, które w warunkach wolnorynkowych musiały dostosować się do międzynarodowych taryf i przeliczników walutowych. Jednak już w kolejnych latach doszło do wyraźnego wzrostu ruchu pasażerskiego, o kilkanaście procent w skali roku.

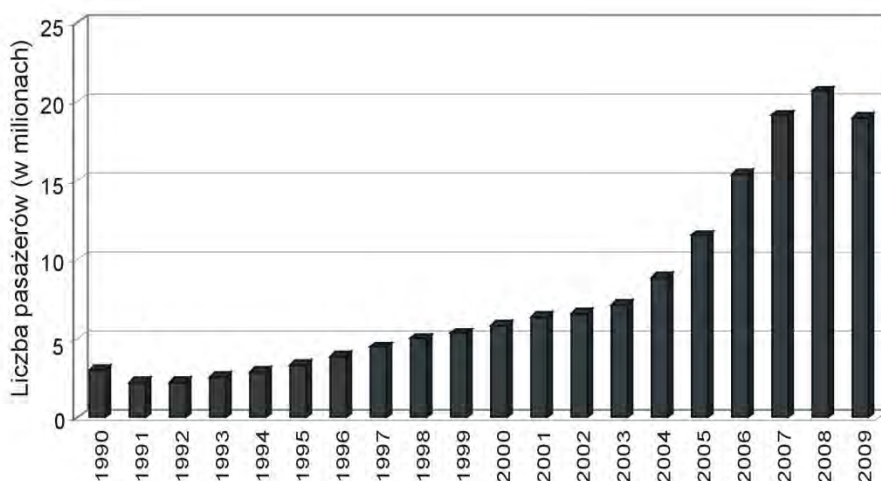
Największy wzrost (16,6% w stosunku do roku poprzedniego) zanotowano w 1997 r., kiedy liczba pasażerów wyniosła 4 mln 978 tys. W latach 1999–2003 wzrost liczby pasażerów wynosił kilka procent w stosunku do roku poprzedniego, przy czym najniższy był w 2002 r. i wyniósł zaledwie 3,5%, ale sytuacja ta związana była ze światowym kryzysem lotnictwa pasażerskiego. W 2003 r. nastąpił wzrost

o 8,53% i liczba pasażerów obsługanych w polskich portach lotniczych przekroczyła 7 milionów.

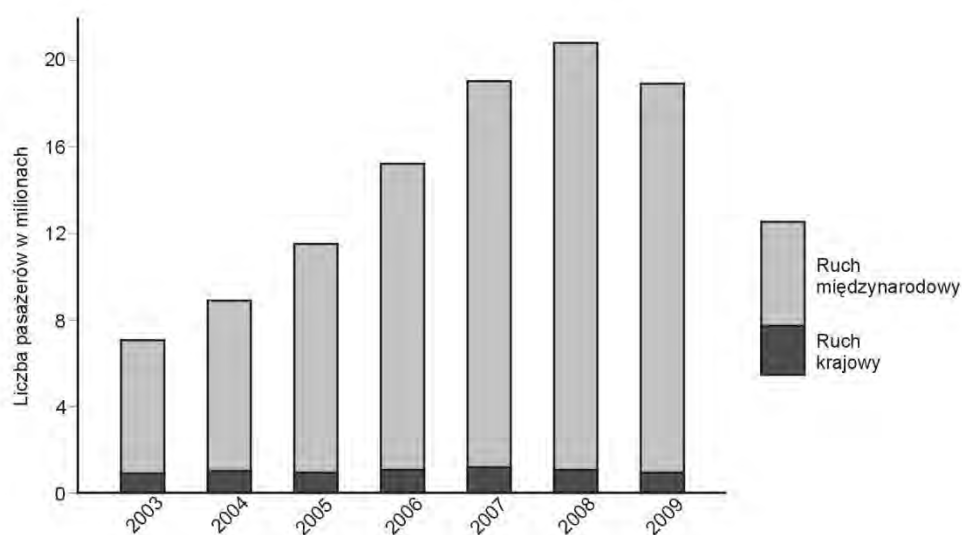
Zdecydowanie większą dynamiką wzrostu (24,07%) cechował się rok 2004, a więc rok przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, ale w kolejnych dwóch latach liczba pasażerów zwiększała się jeszcze szybciej - o ponad 30%. W 2005 r. było to 30,18% w stosunku do roku poprzedniego, a w 2006 r. 33,58%. W tym samym okresie wzrost liczby pasażerów w krajach zachodnioeuropejskich był na poziomie 6% (Dziedzic 2006, 2007). W 2007 r. ruch pasażerski w Polsce wzrósł o 24,44% i wyniósł 19 mln 117 tys. Zmniejszenie dynamiki wzrostu zaobserwowano w 2008 r., kiedy liczba pasażerów wzrosła o 8,02%. W 2008 r., po raz pierwszy w historii polskiego lotnictwa, liczba pasażerów przekroczyła 20 milionów (dokładnie 20 mln 650 290 osób). Porównanie roku 2003 i 2008 pokazuje, że liczba pasażerów w polskich portach wzrosła w tym okresie niemal trzykrotnie.

Dynamiczny wzrost przewozów dotyczył jednak wyłącznie ruchu międzynarodowego (ryc. 43, tab. 9). Ruch krajowy pozostał prawie na niezmiennym poziomie. W 2003 r. wynosił 832 665 pasażerów, a maksymalną wartość osiągnął w 2007 r. – 1 055 330. W 2008 r. zmniejszył się do 944 457 osób, a w kolejnym roku do 865 876.

W 2009 r. po raz pierwszy od wielu lat ruch pasażerski zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego, o 8,25%. Poprzednio sytuację taką odnotowano w 1991 r. Było to związane zarówno ze spowolnieniem gospodarczym w Polsce, kryzysem ekonomicznym w wielu państwach europejskich i amerykańskich oraz wynikającym z niego kolejnym kryzysem w światowym lotnictwie.



Ryc. 42. Wielkość przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1990–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego za Rucińska, Ruciński (2000).



Ryc. 43. Wielkość lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 2003–2009 w podziale na ruch krajowy i międzynarodowy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Tab. 9. Pasażerski ruch lotniczy w polskich portach w latach 2003–2009. Czcionką pogrubioną zaznaczono wzrosty o ponad 20% w stosunku do roku poprzedniego.

Rok	Ruch całkowity		Ruch krajowy		Ruch międzynarodowy	
	Liczba pasażerów	Dynamika w %	Liczba pasażerów	Dynamika w %	Liczba pasażerów	Dynamika w %
2003	7 129 701	8,53	832 665	14,58	6 288 036	7,56
2004	8 835 368	24,07	885 345	6,33	7 950 023	26,43
2005	11 501 242	30,18	852 519	- 3,6	10 648 723	33,95
2006	15 362 286	33,58	934 871	9,6	14 427 415	35,48
2007	19 116 636	24,44	1 055 330	12,8	18 061 306	25,19
2008	20 650 290	8,02	944 457	-10,52	19 705 833	9,11
2009	18 945 857	- 8,25	865 876	- 8,26	18 079 981	- 8,25

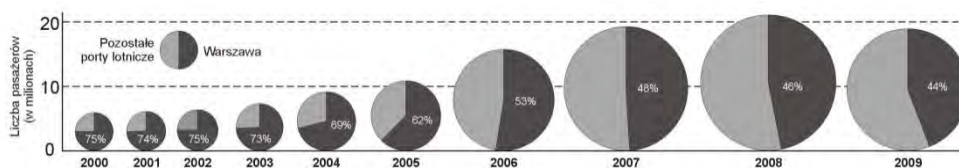
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

8.2. Wzrost znaczenia portów regionalnych

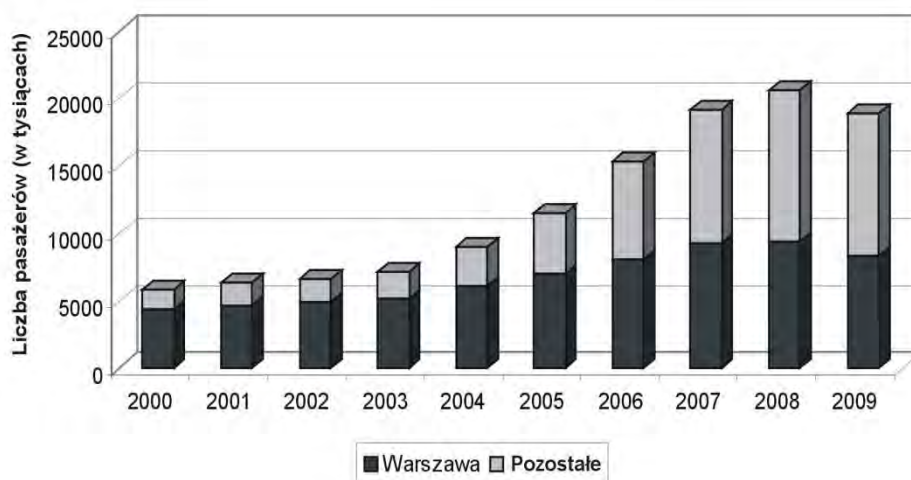
W okresie powojennym polskie porty regionalne praktycznie nie odgrywały większego znaczenia w ruchu międzynarodowym. Ruch pasażerski na tych lotniskach był głównie ruchem krajowym lub ruchem o charakterze dowozowym do głównego polskiego lotniska – Warszawy. Regularny ruch międzynarodowy poza Warszawą do początku lat 90. odbywał się tylko w Krakowie i w Gdańsku, pozostałe porty obsługiwały w ruchu rozkładowym wyłącznie ruch krajowy. Pewne zmiany nastąpiły w latach 90., kiedy to z portów regionalnych (Wrocławia, Gdańska, Poznania) zaczęto uruchamiać połączenia międzynarodowe, głównie do Niemiec i Danii (szczegółowo historia tych połączeń została omówiona w poprzednim rozdziale). Jednak nadal lotnisko Warszawa Okęcie miało największy udział w rynku przewozów pasażerskich, który w 1995 r. wynosił aż 83%. Sytuacja ta uległa nieznacznej zmianie na początku XXI wieku. W 2002 r. udział w rynku lotniska centralnego dla Polski wynosił 75% (ryc. 44).

Po akcesji Polski do Unii Europejskiej nie tylko gwałtownie zaczęła rosnąć liczba pasażerów podróżujących drogą lotniczą (ryc. 45), ale również znacząco zmienił się udział portów regionalnych w ogólnej strukturze przewozów pasażerskich, co spowodowane było znacznie większą dynamiką wzrostu ruchu pasażerskiego właśnie w portach regionalnych (ryc. 46). W 2003 r. liczba pasażerów odprawionych na warszawskim lotnisku stanowiła 73% ogółu pasażerów odprawionych w polskich portach, w 2004 r. wynosiła 69%, w 2005 r. – 62%, w 2006 r. – 53% a w 2007 r. po raz pierwszy spadła poniżej 50%. W kolejnych latach pozycja warszawskiego lotniska nadal słabła. W 2008 r. porty regionalne obsługiwały 54% ogółu pasażerów, a w roku 2009 – 56%.

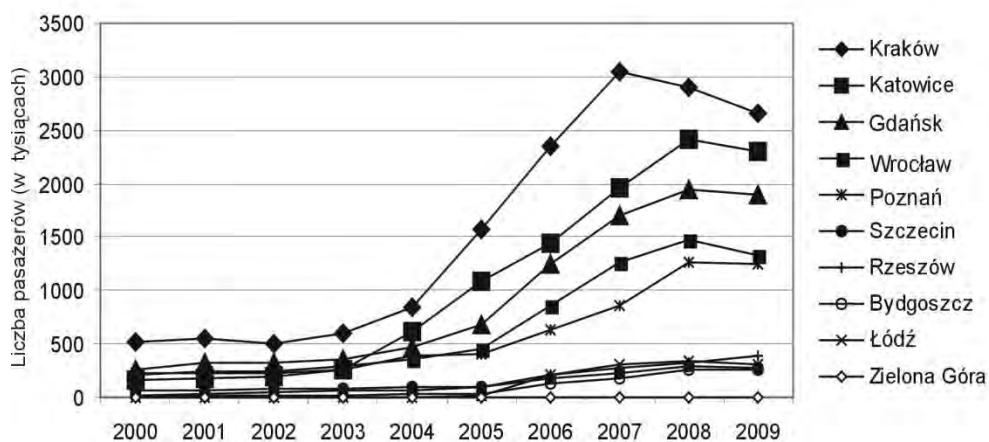
W latach 2004–2007 szczególnie dynamicznie zaczęły się rozwijać porty lotnicze w Krakowie i Katowicach. W 2003 r. udział Krakowa w rynku przewozów pasażerskich stanowił 8% (593 tys. pasażerów), w 2005 r. 14% (1,56 mln pasażerów), a w 2007 r. 16% (3 mln 42 tys. pasażerów). Katowice z piątego miejsca wśród regionalnych portów w latach 2000–2003 przesunęły się po 2004 r. na 3 miejsce po Warszawie i Krakowie, wyprzedzając Gdańsk, Wrocław i Poznań. W 2003 r. lotnisko w Pyrzowicach obsługiwało 258 tys. pasażerów, a 2005 r. liczba pasażerów prze-



Ryc. 44. Wzrost udziału portów regionalnych w ogólnej strukturze przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2000–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Ryc.45. Liczba pasażerów odprawionych w polskich portach w latach 2000–2009 w podziale na port centralny – Warszawa Okęcie i porty regionalne. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Ryc. 46. Wielkość ruchu pasażerskiego w portach regionalnych w latach 2000–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

kroczyła milion, co stanowiło 9% udziału w rynku przewozów w Polsce. W kolejnych latach pozycja Katowic umacniała się, osiągając w 2008 r. 12 % udziału w rynku. Znacząco zmieniła się również pozycja lotniska w Katowicach w rankingu lotnisk europejskich. W 2003 r. Katowice-Pyrzowice zajmowały 208 miejsce pod względem liczby pasażerów, a w 2004 r. przesunęły się na pozycję 161.

Również pozostałe porty (z wyjątkiem portu w Zielonej Górze) odnotowały znaczący wzrost ruchu pasażerskiego. W ciągu pięciu pierwszych lat obecności Polski w strukturach Unii Europejskiej liczba pasażerów korzystających z portów regionalnych wzrosła ponad pięciokrotnie.

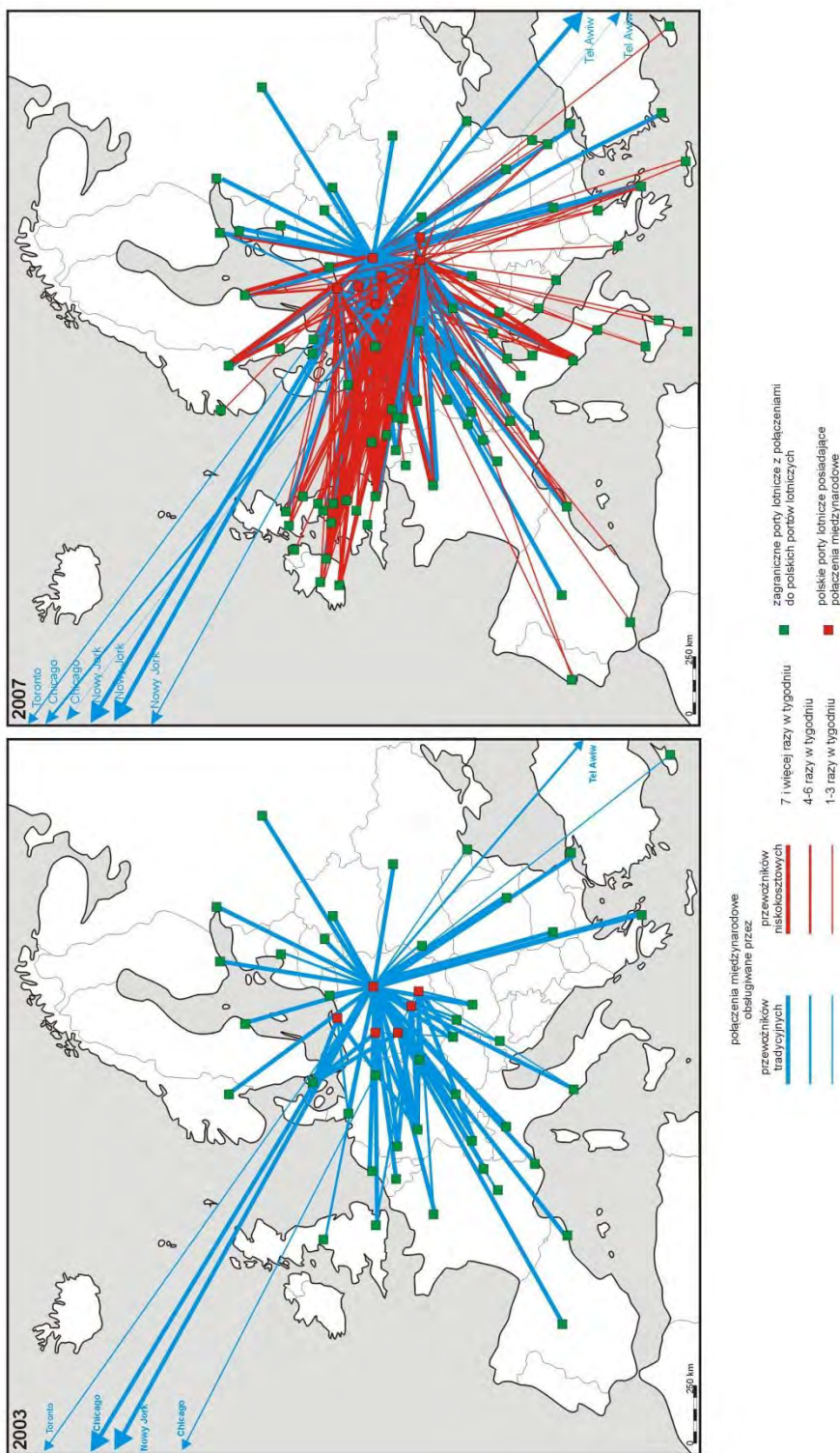
8.3. Zmiany sieci połączeń i ich przyczyny

Po „otwarceniu nieba” nad Polską doszło nie tylko do wzrostu liczby pasażerów podróżujących drogą lotniczą i wzrostu znaczenia portów regionalnych, ale również do znaczących zmian w sieci połączeń. W analizowanym okresie zmiany te miały charakter bardzo dynamiczny. Wiele połączeń było otwieranych – jak się później okazywało – tylko na kilka miesięcy lub nawet kilka tygodni, a następnie zawieszanych lub zamykanych. Wiele z nich miało charakter sezonowy. Szczególną niestabilnością cechowały się połączenia linii niskokosztowych. Niektóre likwidacje połączeń wynikały ze zmiany strategii przewoźnika i jego wycofania się z obsługi polskiego rynku, jak miało to miejsce w przypadku linii BMI Baby czy rezygnacji z obsługi niektórych, mniej rentownych tras (np. trasa Wrocław – Sztokholm obsługiwana przez linie Norwegian), zawieszenia operacji w wyniku zakończenia działalności linii lotniczej (Centralwings) lub bankructwa firmy (Sky Europe, Sterling). W takich przypadkach trasy cieszące się największą popularnością wśród pasażerów były zwykle ponownie uruchamiane przez innych przewoźników.

8.3.1 Polskie porty w sieci połączeń przewoźników tradycyjnych

Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej tylko lotnisko w Warszawie miało rozbudowaną sieć połączeń z większością stolic i głównych miast Europy (ryc. 47). Większość tych połączeń funkcjonowało na bazie porozumień bilateralnych i było obsługiwanych zarówno przez PLL LOT, jak i przewoźnika zarejestrowanego w kraju, do którego były realizowane połączenia, najczęściej tzw. przewoźnika flagowego. Poprzez połączenia dolotowe do głównych europejskich portów przesiadkowych, port lotniczy Warszawa Okęcie uczestniczył w sieciach wszystkich trzech aliansów globalnych. Udział w sieci aliansu Star zapewniały m.in. połączenia Lufthansą do Frankfurtu i Monachium, SAS-em do Kopenhagi i Austrian Airlines do Wiednia, aliansu Sky Team połączenia liniami Air France do Paryża i KLM do Amsterdamu, a aliansu Oneworld połączenia British Airways do Londynu i Finnair do Helsinek.

Sytuacja wyglądała zupełnie odmiennie w przypadku portów regionalnych. W 2003 r. sześć portów regionalnych posiadało połączenia z zagranicznymi portami, które pełniły funkcje węzłów przesiadkowych (Ruciński 2006a). Były to głównie



Ryc. 47. Sieć międzynarodowych połączeń rozkładowych z polskich portów lotniczych w latach 2003 i 2007.
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

lotniska – huby aliansu Star (Frankfurt, Kopenhaga, Düsseldorf, Wiedeń). Pięć portów regionalnych posiadało połączenia z Frankfurtem (Gdańsk, Katowice, Kraków, Poznań i Wrocław), cztery z Kopenhagą (Gdańsk, Poznań, Szczecin i Wrocław), dwa z Düsseldorfem (Katowice, Poznań) i Wiedniem (Kraków i Poznań) oraz Wrocław posiadał połączenie z Monachium. (Ruciński 2006) (tab. 10). Tylko Kraków uczestniczył w sieci połączeń innych aliansów globalnych – aliansu Sky Team (poprzez połączenia Czech Airlines do Pragi i Alitalia do Mediolanu) oraz aliansu Oneworld (poprzez połączenia British Airways do Londynu) (ryc. 48).

W pierwszych latach po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej sieć połączeń z punktami przesiadkowymi nie zmieniła się znacząco (tab. 11), chociaż wyraźnie wzrosła liczba połączeń z portami przesiadkowymi Lufthansy, zwłaszcza z Monachium. Rozbudowa połączeń do Monachium była związana z polityką Lufthansy, mającą na celu odciążenie bardzo już zatłoczonego hubu we Frankfurcie na rzecz przesiadek w nowym porcie lotniczym w Monachium. Podobnie w kolejnych latach rozszerzano ofertę połączeń do rozbudowanego lotniska w Düsseldorfie, które ma pełnić funkcję hubu drugiego rzędu dla Lufthansy, a tym samym całego aliansu Star. Połączenia do Monachium zostały uruchomione z Gdańska, Katowic, Krakowa i Poznania (ryc. 49). Połączenia do Düsseldorfu zostały otwarte z Wrocławia. Zmalała natomiast liczba połączeń z Kopenhagą (główne lotnisko przesiadkowe linii SAS) oraz Wiedniem (Austrian Airlines). Fakt ten może wskazywać na wzmacnianie się pozycji Lufthansy jako lidera w aliansie Star, a równocześnie w badanym okresie zarówno linie SAS, jak i Austrian Airlines zmagaly się z problemami finansowymi i dokonywały redukcji połączeń na mniej dochodowych trasach.

Tab. 10. Połączenia pomiędzy polskimi portami regionalnymi a lotniskami przesiadkowymi Aliansu Star w 2003 r.

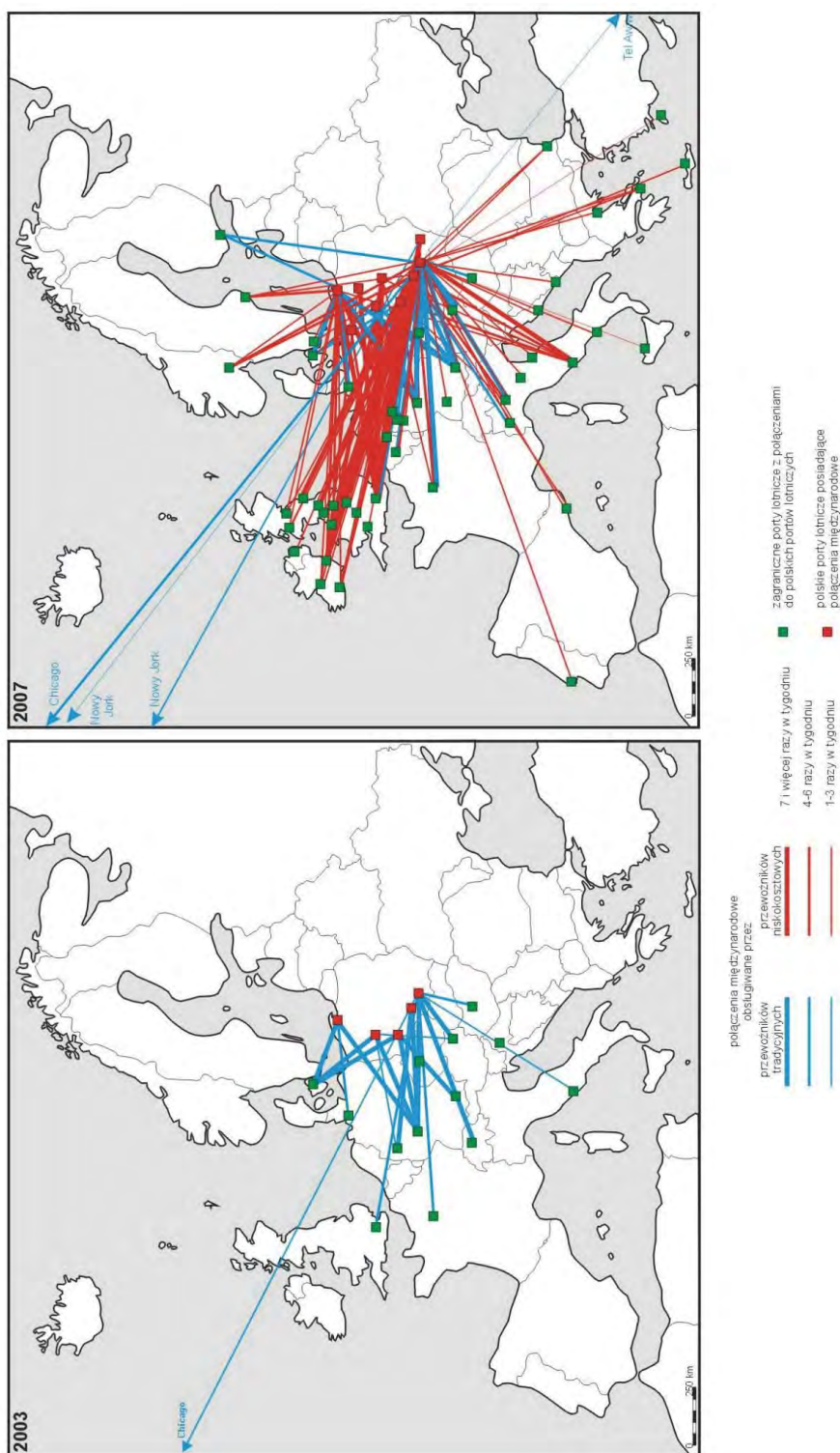
	Frankfurt	Monachium	Düsseldorf	Kopenhaga	Wiedeń	Warszawa
Bydgoszcz	-	-	-	-	-	+
Gdańsk	+	-	-	+	-	+
Katowice	+	-	+	-	-	+
Kraków	+	-	-	-	+	+
Łódź	-	-	-	-	-	-
Poznań	+	-	+	+	+	+
Rzeszów	-	-	-	-	-	+
Szczecin	-	-	-	+	-	+
Wrocław	+	+	-	+	-	+

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ruciński (2006a).

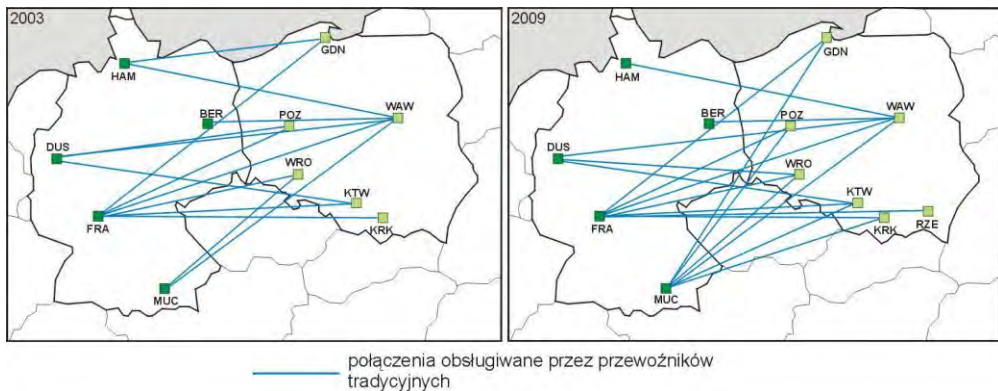
Tab. 11. Liczba rejsów tygodniowo pomiędzy polskimi portami regionalnymi a lotniskami przesiadkowymi aliansu Star w latach 2007–2009.

2007							
Port:	Frankfurt	Monachium	Düsseldorf	Kopenhaga	Wiedeń	Warszawa	Razem:
Bydgoszcz	-	-	-	-	-	18	18
Gdańsk	14	20	-	19	-	51	104
Katowice	19	13	5	-	-	21	58
Kraków	7	27	-	-	20	48	102
Łódź	-	-	-	-	-	8	8
Poznań	14	27	-	6	-	31	78
Rzeszów	-	-	-	-	-	19	19
Szczecin	-	-	-	-	-	26	26
Wrocław	7	28	-	6	-	49	90
Razem:	61	115	5	31	20	271	503
2008							
Port:	Frankfurt	Monachium	Düsseldorf	Kopenhaga	Wiedeń	Warszawa	Razem:
Bydgoszcz	-	-	-	*	-	12	12
Gdańsk	21	20	-	25	-	51	117
Katowice	21	13	13	-	-	21	68
Kraków	14	28	-	-	19	48	109
Łódź	-	-	-	*	*	*	-
Poznań	14	27	-	6	-	20	67
Rzeszów	-	-	-	-	-	20	20
Szczecin	-	-	-	-	-	16	16
Wrocław	14	35	6	6	-	49	110
Razem:	84	123	19	37	19	248	530
2009							
Port:	Frankfurt	Monachium	Düsseldorf	Kopenhaga	Wiedeń	Warszawa	Razem:
Bydgoszcz	-	-	-	-	-	-	-
Gdańsk	21	21	-	25	-	49	116
Katowice	21	12	12	-	-	2	47
Kraków	21	26	-	-	18	42	107
Łódź	-	-	-	-	*	*	-
Poznań	21	27	-	6	-	33	87
Rzeszów	5	-	-	-	-	20	25
Szczecin	-	-	-	-	-	20	20
Wrocław	14	27	6	6	-	51	104
Razem:	82	113	18	37	18	217	485

* W zestawieniu nie ujęto połączeń małymi samolotami (18-osobowymi) regionalnego przewoźnika Jet Air dla porównywalności danych. Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów połączeń portów lotniczych.



Ryc. 48. Sieć międzynarodowych połączeń rozkładowych z polskich portów regionalnych w latach 2003 i 2007.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów



Ryc. 49. Połączenia liniami tradycyjnymi - Lufthansą i PLL LOT pomiędzy polskimi a niemieckimi portami lotniczymi w latach 2003 i 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

Najwięcej połączeń z portami przesiadkowymi aliansu Star oferowały porty regionalne w 2008 r., w tym najwięcej połączeń (123 w tygodniu) było do Monachium. Zmniejszyła się natomiast liczba połączeń w tygodniu z portów regionalnych do Warszawy – głównego portu przesiadkowego PLL LOT. W 2007 r. wynosiła ona 271 w tygodniu, w 2008 – 248, a w 2009 – 217, co wskazuje na malejącą rolę Okęcia jako punktu przesiadkowego dla pasażerów podróżujących do i z polskich portów regionalnych.

W 2007 r. udział połączeń do Warszawy z portów regionalnych stanowił 54% ogółu liczby połączeń w tygodniu do punktów przesiadkowych aliansu Star, w 2008 r. 47%, a w 2009 r. 45%. Dla poszczególnych portów regionalnych udział ten przedstawiał się następująco: dla Gdańska 49% w 2007, 44% w 2008 i 45% w 2009, dla Krakowa 47% (2007), 44% (2008), 39% (2009), dla Poznania 40% (2007), 30% (2008), 38% (2009), dla Wrocławia 54% (2007), 45% (2008), 49% (2009) i Katowic 36% (2007), 31% (2008) i 5% (2009).

Na tle licznych połączeń z miastami zachodniej części Niemiec, obsługiwanych przez Lufthansę i LOT, stosunkowo mała częstotliwość cechuje połączenia pomiędzy polskimi portami a Berlinem. Wynika to jednak z faktu, że Berlin nie pełni funkcji węzła przesiadkowego w aliansie Star (Pijet-Migoń 2008), a jako punkt docelowy podróży jest położony zbyt blisko zachodniej granicy państwa, przez co transport lotniczy szczególnie z miast położonych w zachodniej i środkowej części Polski nie jest w stanie sprostać konkurencji ze strony innych form transportu – transportu samochodowego, autokarowego czy kolejowego. Sytuacja ta może jednak w przyszłości ulec zmianie po otwarciu aktualnie budowanego nowego lotniska Berlin Brandenburg International (Pijet-Migoń 2009).

W przeciwieństwie do rozbudowanych możliwości korzystania z węzłów przesiadkowych aliansu Star, linie należące do innych aliansów nie dążyły, mimo

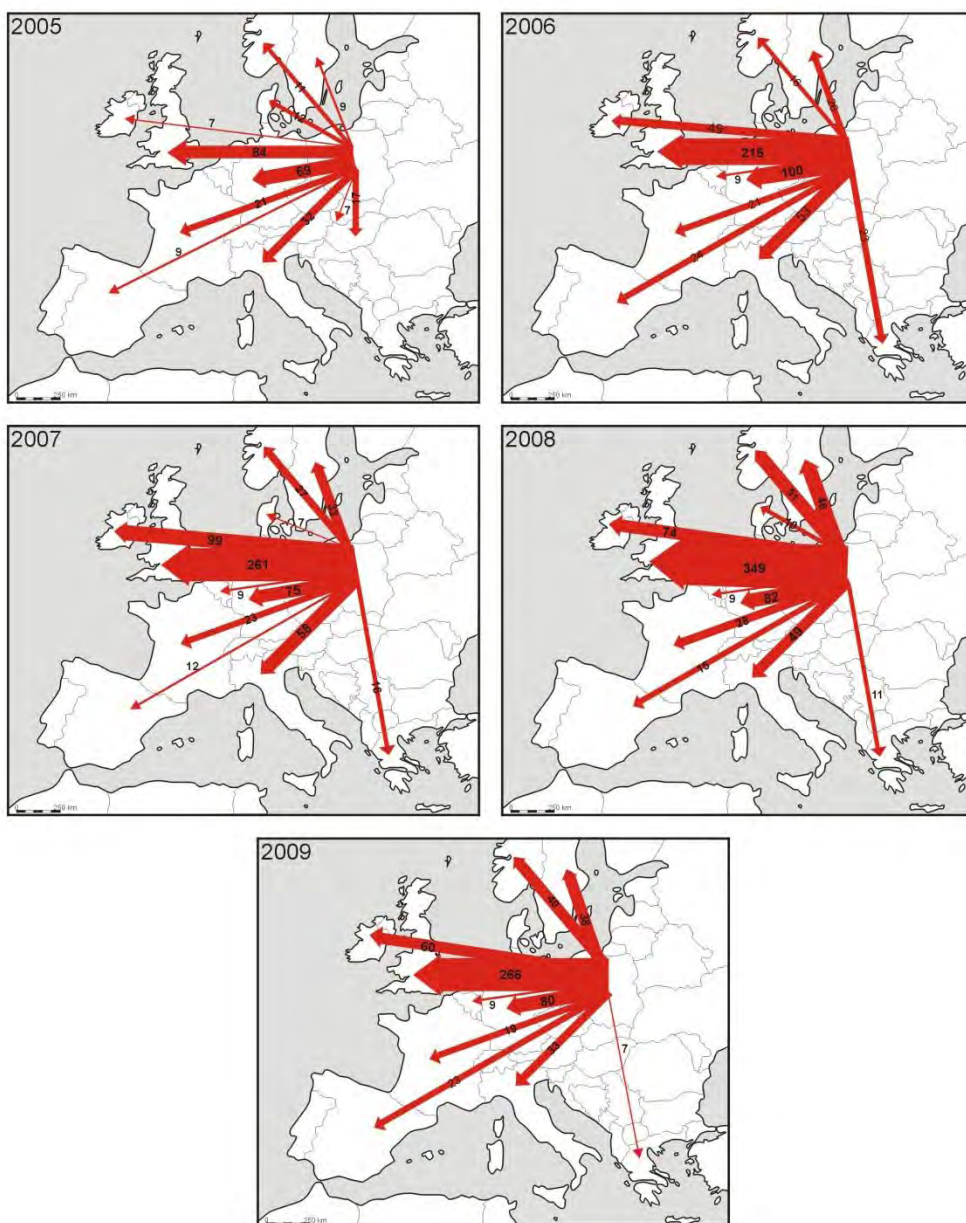
możliwości, jakie dawało nowe prawo lotnicze, do otwierania nowych połączeń z polskich portów regionalnych, oceniając najprawdopodobniej ich potencjał jako zbyt mały w stosunku do opłacalności obsługi takich połączeń. W latach 2007 i 2008 zwiększyła się jedynie sieć połączeń z lotniskami aliansu Oneworld. Oprócz Krakowa w sieci tej znalazł się Gdańsk (w wyniku uruchomienia połączenia liniami Finnair do Helsinek) oraz Poznań w wyniku otwarcia połączenia British Airways do Londynu Gatwick. Dodatkowo Kraków zyskał połączenia do Madrytu (liniami Iberia) oraz Budapesztu (liniami Malév). Tylko część tych połączeń nadal funkcjonowała w 2009 r. Silna konkurencja ze strony innych przewoźników, zwłaszcza przewoźników niskokosztowych i dodatkowo trudny dla branży lotniczej rok 2009 spowodowały, że przewoźnicy podjęli decyzję o zawieszeniu części tych połączeń, jak miało to miejsce w przypadku British Airways i likwidacji połączenia na trasie Poznań – Londyn Gatwick oraz w późniejszym czasie zawieszenia połączenia Kraków – Londyn Gatwick.

8.2.2. Sieć połączeń linii niskokosztowych

Wraz z rozpoczęciem działalności przewoźników niskokosztowych na polskim rynku zwiększyła się zarówno liczba miast mających bezpośrednie połączenia z Polską, jak i częstotliwość połączeń w tygodniu (ryc. 50). Nowe połączenia były odpowiedzią przewoźnikowi na przewidywany i faktyczny wzrost popytu na podróże w związku ze zmianami gospodarczymi, a zwłaszcza otwarciem rynków pracy dla Polaków przez państwa Europy Zachodniej. Znacznie niższe ceny biletów lotniczych oferowane przez przedsiębiorstwa niskokosztowe niż ceny biletów u tradycyjnych przewoźników lotniczych, ustalane na podstawie oficjalnie obowiązujących taryf międzynarodowych, wpływały na wybór transportu lotniczego jako preferowanego środka transportu zwłaszcza na odległość powyżej 800 km oraz przyczyniały się do zwiększenia częstotliwości podróży lotniczych (Brons i in. 2002, Graham, Dennis 2007, Graham 2008). Podróżowanie drogą lotniczą zatraciło swój elitarny charakter i również w Polsce przestało być traktowane jako ekskluzywna forma transportu kojarzona głównie z ruchem biznesowym, zwłaszcza w obrębie Europy.

Z przemianami o charakterze gospodarczym, ekonomicznym i prawnym były powiązane przemiany o charakterze społecznym i kulturowym. Wzrost mobilności społeczeństwa polskiego, podejmowanie pracy nie tylko zagranicą, ale również w międzynarodowych korporacjach, wyjazdy do rodzin, odwiedziny znajomych czy wzrost zainteresowania wyjazdami typowo turystycznymi generowały wzrost popytu na podróżowanie drogą lotniczą (Burell 2010, *Future ...2010*).

Tendencje te mają swoje odzwierciedlenie w popularności poszczególnych kierunków połączeń. Od początku uczestnictwa Polski w strukturach Unii Europej-



Ryc. 50. Liczba rejsów w tygodniu z polskich portów liniami niskokosztowymi według państw. Uwzględniono państwa, do których realizowano co najmniej 5 rejsów w tygodniu. Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

skiej szczególnie szybko rozwijała się sieć połączeń z portami brytyjskimi i irlandzkimi (tab. 12), co było głównie związane z migracjami zarobkowymi Polaków (tab. 13). Połączenia na Wyspy Brytyjskie zdecydowanie dominowały nad pozosta-

łymi kierunkami. W 2005 r. linie niskokosztowe oferowały w sezonie letnim 85 połączeń do Wielkiej Brytanii, rok później 215, a w 2008 – 349 rejsów w tygodniu (ryc. 50). W przypadku połączeń do Irlandii wzrost był równie widoczny. W 2005 r. linie niskokosztowe oferowały 7 rejsów w tygodniu do Irlandii, w 2006 r. – 49, a w 2007 r. – 99. W kolejnych latach odnotowano jednak spadek liczby połączeń. W 2009 roku liczba rejsów do Wielkiej Brytanii spadła do 256, a w przypadku Irlandii spadek zaznaczył się już w 2008 r. (74 rejsy w tygodniu) i pogłębił w roku kolejnym (60 rejsów w 2009). Spadki te były odzwierciedleniem kryzysu ekonomicznego w Europie Zachodniej, szczególnie odczuwalnego w Irlandii, ale również rezultatem bardzo silnej, a czasem wręcz wyniszczającej konkurencji na najbardziej popularnych trasach. W 2007 r. na trasie Warszawa – Londyn przewozy oferowało 5 przewoźników, w tym 2 tradycyjnych (LOT i British Airways) oraz 3 niskokosztowych (Easy Jet, Wizzair i Centralwings), trasę Kraków – Londyn obsługiwały linie British Airways, Centralwings, Easy Jet i Ryanair, trasę Kraków – Dublin linie Sky Europe, Aer Lingus i Ryanair.

Znacząco zwiększyła się również liczba połączeń z Niemcami, Norwegią i Szwecją. Do portów niemieckich największą liczbę połączeń zanotowano w 2006 r. (100 połączeń w tygodniu), natomiast do państw skandynawskich w 2008 r. (51 połączeń do Norwegii i 46 do Szwecji).

Tab. 12. Liczba rejsów w tygodniu z Polski przez linie niskokosztowe w latach 2005–2009 według krajów. Uwzględniono kraje posiadające powyżej 5 połączeń tygodniowo.

Państwo	Liczba rejsów w tygodniu w sezonie letnim:				
	2005	2006	2007	2008	2009
Wielka Brytania	84	215	261	349	266
Niemcy	69	100	75	82	80
Irlandia	7	49	99	74	60
Norwegia	11	16	27	51	40
Włochy	32	53	58	49	33
Szwecja	9	26	33	46	38
Hiszpania	9	24	12	15	23
Francja	21	21	23	28	19
Belgia	4	9	9	9	9
Grecja	3	23	16	11	7
Dania	12	0	7	10	3
Węgry	17	0	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów zamieszczanych na stronach internetowych porów lotniczych, dane za lata 2005 i 2006 na podstawie Dziedzic i Łopaciński (2005), Dziedzic (2006), zmienione – przewoźnika Aer Lingus zakwalifikowano jako linie niskokosztowe.

Tab. 13. Emigracja z Polski na pobyt czasowy w tysiącach osób, stan na koniec roku.

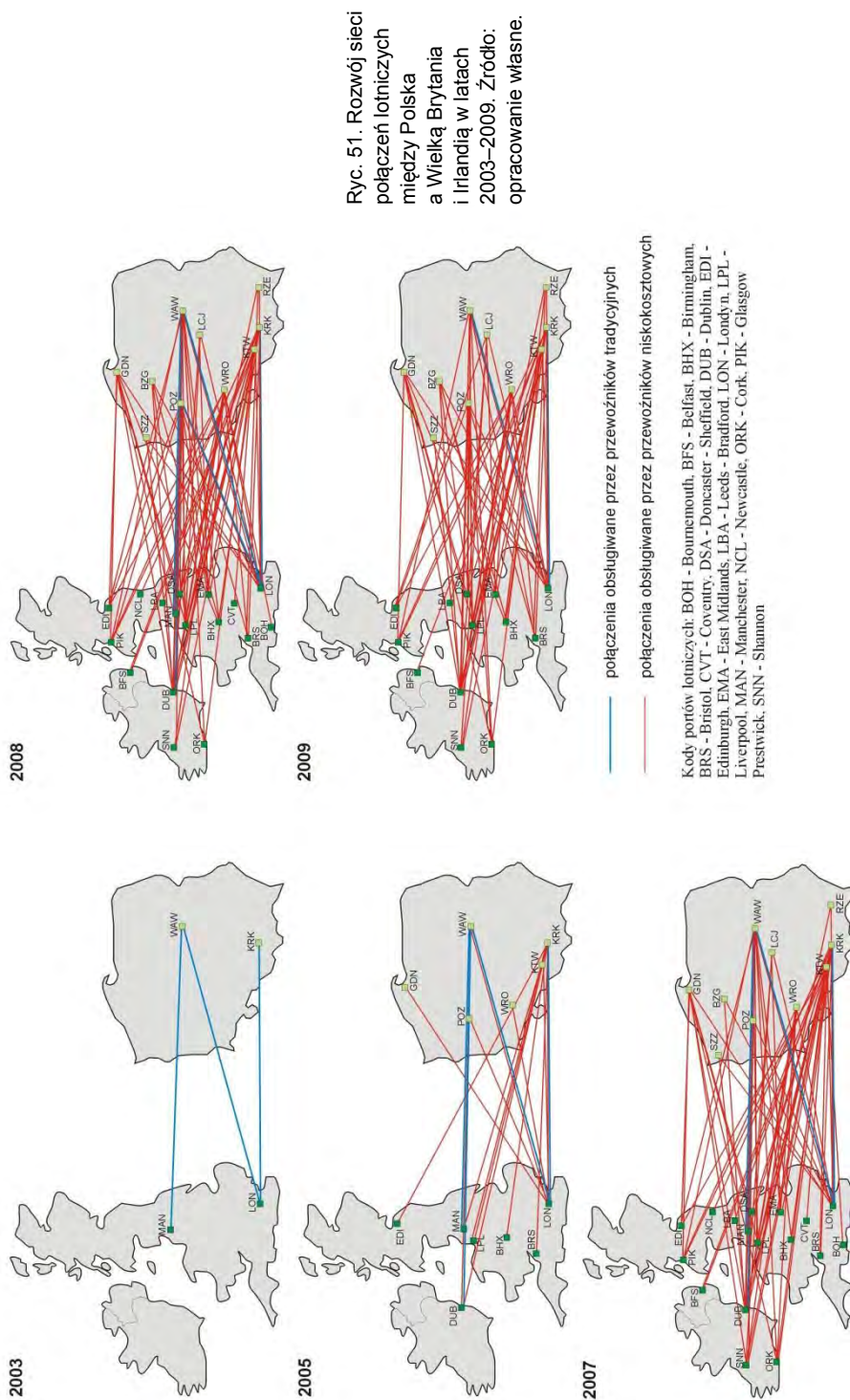
Kraj:	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Wielka Brytania	150	340	580	690	650	555
Niemcy	385	430	450	490	490	415
Irlandia	15	76	120	200	180	140
Holandia	23	43	55	98	108	84
Włochy	59	70	85	87	88	85
Hiszpania	26	37	44	80	83	84

Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny, za Kowanda (2011).

Wiele połączeń niskokosztowych uruchomiono do portów włoskich. W 2005 r. ich liczba wynosiła 32 w tygodniu, w 2006 r. zwiększyła się do 53, a 2007 r. do 57. W kolejnych dwóch latach nastąpił spadek połączeń do 49 (2008 r.) i 33 (2009 r.). Dużą niestabilnością cechowała się liczba połączeń do Hiszpanii i Grecji, osiągając maksymalne wartości w 2006 r. (odpowiednio 24 i 23).

Połączenia liniami niskokosztowymi wyraźnie ograniczają się do państw tzw. starej Unii Europejskiej i państw ściśle z nimi współpracującymi jak np. Norwegia. Tylko w 2005 r. więcej połączeń było do nowych państw unijnych – Węgier i Słowacji. Jednak porty w Bratysławie i Budapeszcie nie były postrzegane jako porty docelowe dla pasażerów podróżujących z Polski, a miały pełnić rolę punktów tranzytowych w działalności przewoźników niskokosztowych Sky Europe i Wizzair. W pierwszym okresie swojej działalności podjęli oni próbę budowy sieci częściowo opartej na punktach przesiadkowych we własnych bazach, co znalazło odzwierciedlenie między innymi w nietypowej dla linii niskokosztowych możliwości kupowania biletów obejmujących przesiadkę.

W badanym okresie zmieniała się nie tylko liczba połączeń pomiędzy Polską a Wielką Brytanią i Irlandią, ale znacząco zmienił się cały układ sieci (ryc. 51). W 2003 r. regularne połączenia do Londynu i Manchesteru były realizowane tylko z portów Warszawa Okęcie i Kraków Balice (tylko Londyn Gatwick), natomiast w 2005 r. już 6 polskich portów posiadało połączenia z Londynem. W 2007 r. liczba ta wzrosła do 10, a ogólna liczba destynacji brytyjskich, posiadających połączenia lotnicze z Polską wzrosła do 14 (Bournemouth, Belfast, Birmingham, Bristol, Coventry, Doncaster Sheffield, Edynburg, East Midlands, Leeds Bradford, Londyn Stansted, Luton i Gatwick, Liverpool, Manchester, Newcastle, Glasgow Prestwick), a w przypadku Irlandii do 3 miast (Dublin, Shannon, Cork). W latach 2007–2008 sieć połączeń pomiędzy Polską a Wyspami Brytyjskimi uległa zagęszczeniu. Otwierane były nowe połączenia nie tylko z największych polskich portów regionalnych do największych portów brytyjskich, ale również z mniejszych polskich portów



Ryc. 51. Rozwój sieci połączeń lotniczych między Polską a Wielką Brytanią i Irlandią w latach 2003–2009. Źródło: opracowanie własne.

regionalnych do średniej wielkości portów regionalnych na Wyspach Brytyjskich. Przykładem takich połączeń mogą być trasy Bydgoszcz – Liverpool, Rzeszów – Bristol, Łódź – East Midlands. Połączenia liniami niskokosztowymi przyczyniły się do zaostrenia konkurencji międzygałęziowej w transporcie, zwłaszcza pomiędzy transportem lotniczym a międzynarodowym transportem autokarowym (Bojczuk 2007, Trzepacz 2010). W 2009 r. w okresie kryzysu ekonomicznego na Wyspach Brytyjskich zostały zawieszona połączenia do Bournemouth, Coventry i Newcastle.

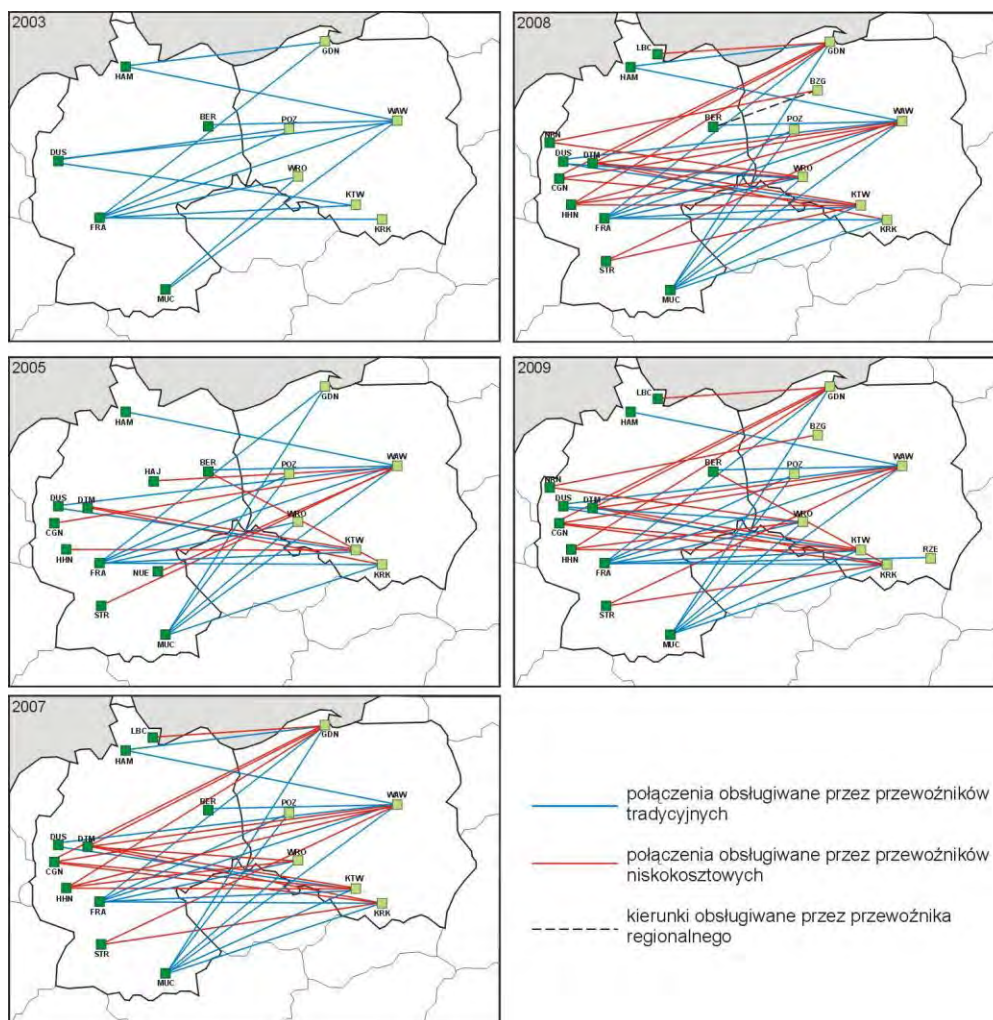
Mniejsze były dysproporcje pomiędzy rozwojem sieci połączeń przewoźników niskokosztowych a tradycyjnych pomiędzy Polską a Niemcami (ryc. 52). Jeszcze przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej sieć połączeń pomiędzy polskimi portami regionalnymi a portami niemieckimi była stosunkowo dobrze rozwinięta. Sześć polskich portów posiadało regularne połączenia z Frankfurtem, dwa z Monachium, Hamburgiem i Düsseldorfem, a Warszawa miała także połączenie z Berlinem. W 2005 r. liczba portów niemieckich posiadających bezpośrednie połączenia z polskimi portami wzrosła do 11, z których 6 było obsługiwanych wyłącznie przez linie niskokosztowe (Hahn, Kolonia, Stuttgart, Dortmund, Norymberga, Hanower). W kolejnych latach zostały zawieszona loty z Norymbergii i Hanoweru, natomiast przewoźnicy niskokosztowi uruchomili połączenia z Polski do Lubeki i Weeze. Połączenia do Berlina były oferowane zarówno przez linie tradycyjne, jak i niskokosztowe, ale tylko z Warszawy i okresowo z Krakowa.

W przypadku połączeń liniami niskokosztowymi do Niemiec widać wyraźną polaryzację w wyborze lotnisk przez przewoźników. Z wyjątkiem Berlina, który w strukturze ruchu i tak odgrywa rolę marginalną, linie niskokosztowe nie oferują połączeń na te same lotniska, co linie tradycyjne. Przewoźnicy niskokosztowi latają na lotniska mniej popularne, mniej zatłoczone i tańsze, jak lotniska w Lubece, Dortmundzie, Stuttgarcie czy Kolonii lub lotniska niskokosztowe reklamujące się jako obsługujące duże aglomeracje miejskie, jak Hahn dla Frankfurtu i Weeze dla Düsseldorfu.

Linie niskokosztowe znacząco rozbudowały również sieć połączeń pomiędzy Polską a Włochami (ryc. 53), chociaż porównując kolejne lata wyraźnie widać, że sieć ta była mało stabilna. Najwięcej połączeń z polskich miast było oferowanych w 2007 r., kiedy to 6 miast polskich posiadało połączenia do 10 miast włoskich (Bologna, Katania, Mediolan, Neapol, Palermo, Rimini, Rzym, Turyn, Wenecja). Najbardziej popularnym kierunkiem był Rzym (połączenia z 6 polskich portów), a następnie Mediolan (z 5 polskich portów). Podobnie jak w przypadku połączeń do Niemiec linie niskokosztowe wybierały najczęściej mniej popularne lotniska, inne niż linie tradycyjne, np. lotnisko Ciampino dla Rzymu, Bergamo dla Mediolanu, Treviso dla Wenecji. W 2008 r. zostały skasowane połączenia do portów południowych Włoch – Neapolu, Katanii i Palermo. Rejsy do tych miast odbywały się tylko sezonowo i z małą częstotliwością – raz lub dwa razy w tygodniu. W kryzysowym

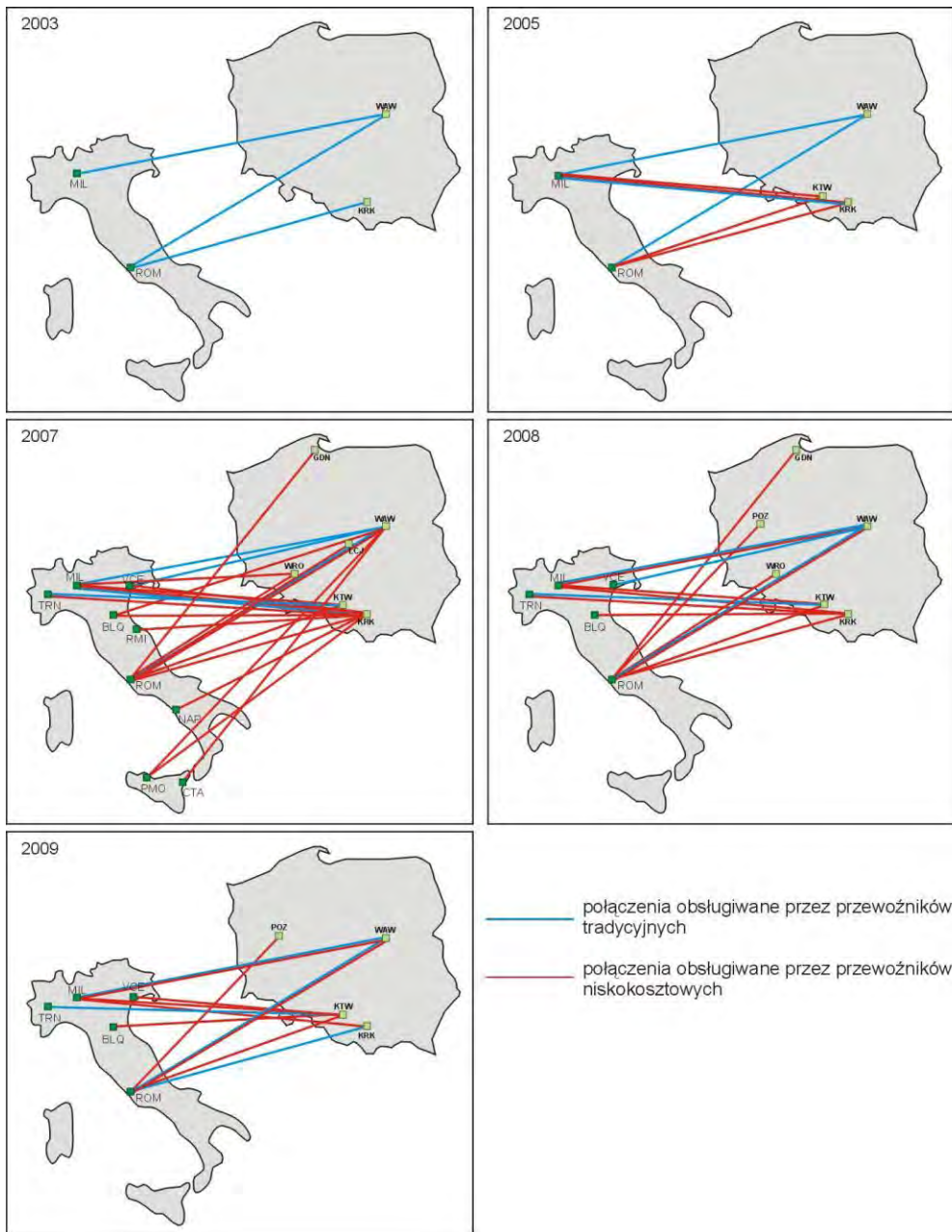
2009 r. połączenia liniami niskokosztowymi do Rzymu utraciły Gdańsk, Poznań i Kraków.

Mimo stosunkowo dużej liczby rejsów liniami niskokosztowymi do Norwegii (maksymalnie 51 rejsów w tygodniu w sezonie 2008), Szwecji (46) i Francji (28), sieć połączeń z tymi państwami nie była rozbudowana. W Norwegii były to głównie rejsy do Oslo na lotniska Gardermoen (Norwegian), Torp (Wizzair, Ryanair) i Rygge (Ryanair), a także do Bergen i Stavanger (Norwegian), Szwecji do Sztokholmu – lotniska Skavsta (Wizzair, Ryanair) i Arlanda (Norwegian), a we Francji wszystkie 3 lotniska obsługujące Paryż (Charles de Gaulle, Orly, Beauvais).



Ryc. 52. Połączenia pomiędzy polskimi a niemieckimi portami lotniczymi. Kody IATA obsługiwanych portów niemieckich: BER – Berlin, CGN – Kolonia, DTM – Dortmund, DUS - Düsseldorf, FRA - Frankfurt, HAM – Hamburg, HHN – Hahn, LBC – Lubeka, MUC – Monachium, NRN – Weeze, STR – Stuttgart.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.



Ryc.53. Połączenia pomiędzy polskim a włoskimi portami lotniczymi. Kody IATA obsługiwanych miast włoskich: BLQ – Bolonia, CTA – Katania, MIL – Mediolan, NAP – Neapol, PMO – Palermo, RIM – Rimini, ROM – Rzym, TRN – Turyn, VCE – Wenecja. Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

W przypadku państw skandynawskich taki układ sieci związany jest z koncentracją zaludnienia na południu i w bezpośrednim sąsiedztwie stolic, a więc również na tych obszarach jest najwięcej miejsc pracy. Natomiast w przypadku Francji

inne są główne motywy podejmowania podróży lotniczej – ruch związany z podejmowaniem pracy zarobkowej jest mniejszy (tab. 13). W przypadku podróży do innych regionów Francji, poza aglomerację Paryża i Region Centralny, wpływ na popyt na transport lotniczy ma bardzo silna konkurencja ze strony transportu kolejowego, szybkich kolei TGV (Thompson 2002).

8.4. Typologia polskich portów lotniczych według kryteriów powiązań przestrzennych i udziału przewoźników niskokosztowych

Typologia portów lotniczych może być przeprowadzona według różnych kryteriów. Typowy dla państw europejskich jest tradycyjny podział dychotomiczny na port centralny, zwykle obsługujący miasto stołeczne i porty regionalne. W ten sposób zaciera się jednak zróżnicowanie portów regionalnych, które może być znaczne, stąd obecne w literaturze wyróżnianie portów lotniczych różnego rzędu. Przykładowo, w niedawnej analizie struktury portów w Hiszpanii (Suau-Sanches, Burghouwt 2011) wyróżniono według kryterium wielkości ruchu pasażerskiego porty pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego rzędu, czyli porty interkontynentalne, bardzo duże (powyżej 20 milionów), duże (powyżej 6 milionów), średniej wielkości (w przedziale od 1,8 do 6 milionów) i małe (poniżej 1,8 miliona). Według tego kryterium, z polskich portów tylko Warszawa Okęcie z ruchem lotniczym, który w 2008 r. osiągnął maksymalną jak dotąd wielkość 9,4 miliona pasażerów, należy do grupy portów dużych.

Inną często analizowaną cechą, charakteryzującą hierarchię lotnisk, jest liczba posiadanych połączeń oraz liczba przewoźników obsługujących dany port lotniczy, w tym liczba połączeń dalekiego zasięgu (Dziedzic 2007, Trzepacz 2007, Suau-Sanches, Burghouwt 2011). Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej wzrosła zarówno liczba przewoźników, jak i liczba oferowanych połączeń ze wszystkich (z wyjątkiem Zielonej Góry) portów (tab. 14). W przypadku Warszawy liczba przewoźników oferujących połączenia regularne wzrosła z 21 w sezonie letnim 2003 do 32 w sezonie letnim 2008. Natomiast liczba obsługiwanych miast zwiększyła się odpowiednio z 54 do 80. W Krakowie liczba przewoźników wzrosła z 6 do 19, natomiast liczba obsługiwanych miast zwiększyła się z 10 do 47 w 2007 r. Największe zmiany dotyczyły Katowic, gdzie liczba obsługiwanych kierunków maksymalnie wynosiła 30 w sezonie letnim 2007, podczas gdy w 2003 r. rejsy rozkładowe były oferowane tylko do 3 portów.

Jednak zdaniem autorki, wyłącznie liczba oferowanych kierunków oraz liczba obsługiwanych pasażerów w skali roku, obejmująca w danych ULC także ruch nieregularny i czarterowy, nie daje pełnego obrazu dostępności lotniczej danego portu lotniczego i jego hierarchii w sieci połączeń. Równie istotną cechą jest częstotliwość połączeń. Dlatego też zaproponowano nowy wskaźnik uwzględniający

tę cechę, który lepiej odzwierciedla hierarchię portu i jego pozycję w sieci połączeń. Wskaźnik ten został roboczo nazwany wskaźnikiem dostępności lotniczej portu (X_{DL}).

Inspiracją do stworzenia tego wskaźnika był indeks Hirscha, czyli stosowany w bibliometrii sposób oceny parametrycznej dorobku naukowego, uwzględniający częstotliwość cytowań publikacji danego autora. Jest on wyrażany liczbą całkowitą N , której wartość informuje, że przynajmniej n spośród publikacji autora było cytowanych przynajmniej n razy. Analogicznie, wskaźnik dostępności lotniczej (X_{DL}) dla danego portu lotniczego jest wyrażony liczbą całkowitą X , która oznacza, że x miast posiada przynajmniej x połączeń do tego portu w ciągu tygodnia. Dla przykładu indeks dostępności lotniczej dla Wrocławia wynosił w 2003 r. 4, czyli z czterema miastami Wrocław posiadał połączenia lotnicze co najmniej 4 razy w tygodniu (ryc. 54).

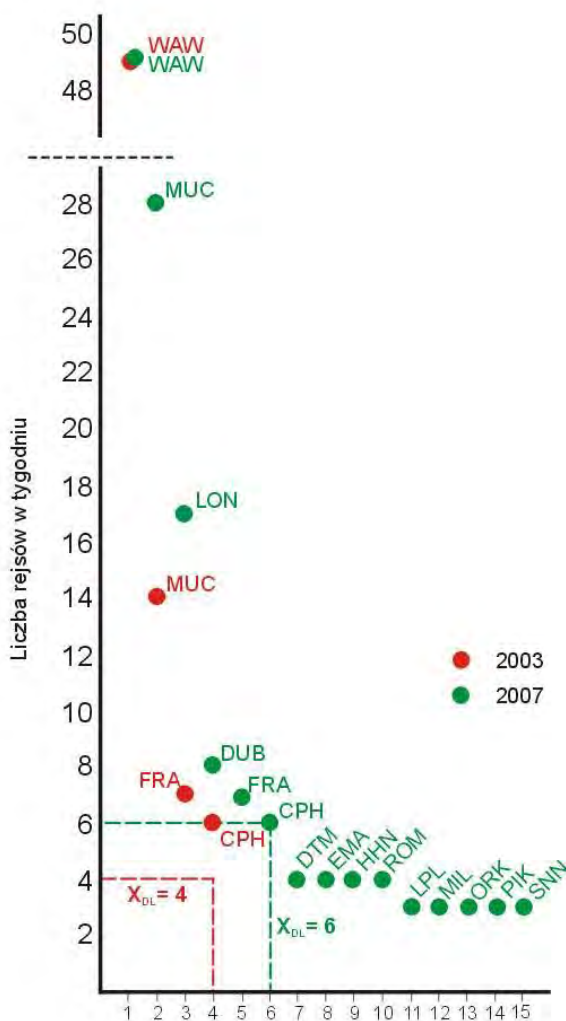
W tabeli 15 przedstawiono wyliczone wartości indeksu dostępności lotniczej dla wszystkich polskich portów lotniczych w sezonie letnim 2003, a więc w roku poprzedzającym akcesję Polski do Unii Europejskiej oraz w latach 2007, 2008 i 2009. Z wyjątkiem Zielonej Góry we wszystkich polskich portach wartość tego wskaźnika wzrosła.

Dla centralnego portu lotniczego Warszawa Okęcie, dla którego wskaźnik dostępności lotniczej był wysoki już w 2003 r. i wynosił 19 punktów, jego wartość wzrosła o 2 punkty. Dla największych portów regionalnych – Krakowa, Katowic

Tab.14. Liczba przewoźników oferujących połączenia z poszczególnych portów lotniczych oraz liczba połączeń (obsługiwanych miast) w sezonach letnich w latach 2003, 2007, 2008 i 2009.

Port lotniczy	2003		2007		2008		2009	
	Liczba przewoźników	Liczba kierunków	Liczba przewoźników	Liczba kierunków	Liczba przewoźników	Liczba kierunków	Liczba przewoźników	Liczba Kierunków
Warszawa	21	54	27	79	32	80	28	67
Kraków	6	10	17	47	19	40	19	40
Katowice	2	3	4	30	4	23	4	26
Gdańsk	2	4	8	21	8	26	6	19
Wrocław	3	4	7	14	8	21	7	23
Poznań	4	5	6	7	7	17	5	19
Łódź	1	1	3	6	3	8	3	8
Rzeszów	1	1	2	4	2	5	3	7
Szczecin	2	2	3	3	3	8	3	8
Bydgoszcz	1	1	3	3	3	12*	2	7
Zielona Góra	1	1	1	1	1	1	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów dla poszczególnych portów lotniczych oraz raportów rocznych PLL LOT.



Ryc. 54. Zasady wyliczenia wskaźnika dostępności lotniczej X_{DL} na przykładzie lotniska we Wrocławiu dla lat 2003 i 2007. Wartości na osi poziomej wyrażają kolejność portów lotniczych według częstotliwości połączeń w tygodniu. Kody IATA lotnisk: CPH- Kopenhaga, DTM – Dortmund, DUB – Dublin, EMA – East Midlands, FRA – Frankfurt, HHN – Hahn, LON – Londyn, LPL – Liverpool, MIL – Mediolan, MUC – Monachium, ORK – Cork, PIK – Glasgow, ROM – Rzym, SNN – Shannon, WAW – Warszawa. Źródło: opracowanie własne.

i Gdańska zwiększył się o 3, a w przypadku Katowic w 2008 r. nawet o 4 punkty. Dla pozostałych portów wzrost po akcesji do Unii Europejskiej wyniósł maksymalnie 2 punkty. Wyjątkiem wśród małych portów była Bydgoszcz, dla której indeks dostępności lotniczej w 2008 r. wynosił 4. Tak wysoka wartość była związana z otwarciem bazy przez przewoźnika Jet Air w tym porcie i uruchomieniem kilku połączeń regionalnych, obsługiwanych jednak przez niewielkie samoloty.

Tab.15. Wskaźnik dostępności lotniczej X_{DL} .

Port lotniczy	2003	2007	2008	2009
Warszawa	19	21	21	20
Kraków	6	9	9	9
Katowice	3	6	7	6
Gdańsk	4	6	7	6
Wrocław	4	6	6	6
Poznań	3	5	5	5
Łódź	1	3	3	3
Rzeszów	1	2	3	3
Szczecin	2	3	2	2
Bydgoszcz	1	2	4	2
Zielona Góra	1	1	1	1

Źródło: opracowanie własne.

Wartość wskaźnika dostępności lotniczej w latach 2007–2009 była w miarę stabilna, a jego zróżnicowanie odzwierciedla hierarchię polskich portów lotniczych i podobieństwo niektórych z nich. Podobną pozycję w sieci połączeń zajmują – jako jedna grupa – Katowice, Gdańsk, Wrocław i Poznań (X_{DL} wahający się między 5 a 6, w pojedynczych latach rosnący do 7), a także – jako druga grupa – Rzeszów, Łódź, Bydgoszcz i Szczecin (na ogół X_{DL} wynoszący 2 i 3). Wyraźnie wyższa wartość ($X_{DL} = 9$) cechuje Kraków, a spadek liczby kierunków w roku 2008 nie wpłynął na jego wysokość. Oznacza to, że zawieszono głównie połączenia, które były realizowane z małą częstotliwością, a najbardziej popularne połączenia przewoźników, którzy zrezygnowali z prowadzenia operacji w krakowskim porcie lub zbankrutowali, zostały ponownie uruchomione przez inne przedsiębiorstwa lotnicze.

Największe zmiany wskaźnika dostępności lotniczej miały miejsce w 2009 r., kiedy w 4 portach jego wartość spadła, co było odzwierciedleniem ogólnoeuropejskiego kryzysu gospodarczego, który dotknął również branżę lotniczą i objawił się m.in. redukcją połączeń.

Analiza możliwości wykorzystania zaproponowanego wskaźnika pokazała, że może on być stosowany przy porównywaniu hierarchii portów. Największą jego zaletą jest fakt, że uwypukla on częstotliwość połączeń, która niewątpliwie wpływa na postrzeganie danego miasta jako dostępnego drogą lotniczą, co ma znaczenie szczególnie przy podejmowaniu decyzji o podróżach w celach biznesowych, zwłaszcza krótkoterminowych, ale również turystycznych – weekendowych i w popularnej formie turystyki typu *City Breaks*. Słabością tego wskaźnika jest

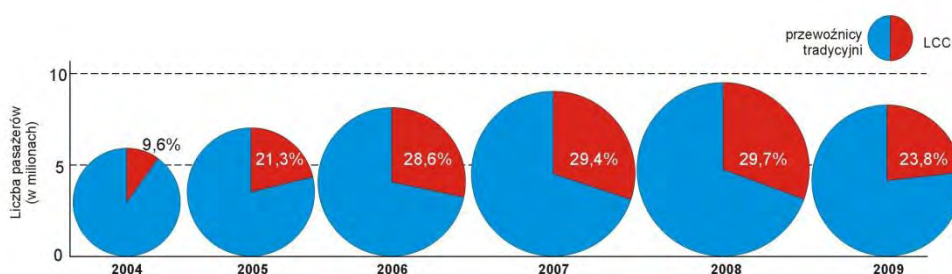
znikomy wpływ na jego wielkość połączeń do miast realizowanych z małą częstotliwością, zwłaszcza jeden lub dwa razy w tygodniu.

Inną cechą, która różnicuje polskie porty jest udział przewoźników niskokosztowych w strukturze obsługi ruchu pasażerskiego (tab. 16). Struktura ta znacząco zmieniła się po roku 2004 wraz z ekspansją tzw. tanich linii. Najmniejszy udział przewoźnicy niskokosztowi mieli w porcie Warszawa Okęcie, maksymalnie osiągając 29,7% w 2008 r. (ryc. 55). Znacznie większą rolę przewoźnicy niskokosztowi odegrali w portach regionalnych (ryc. 56, 57). Już w 2005 r. ich udział w obsłudze ruchu pasażerskiego przekroczył 50% w portach w Krakowie (52,75%), Katowicach (84,85%) i Łodzi (97,54%). W 2007 r. we wszystkich portach regionalnych pasażerowie linii niskokosztowych stanowili ponad 50% ogółu obsługiwanych pasażerów,

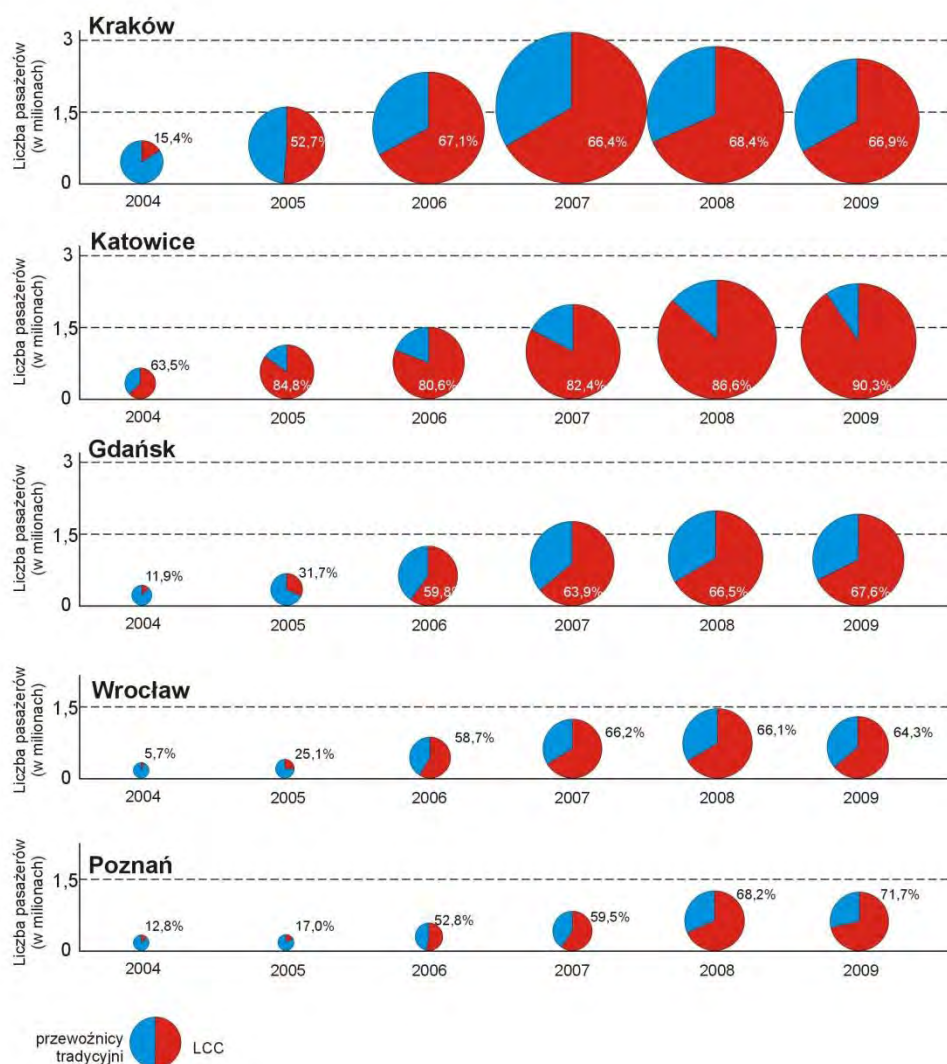
Tab. 16. Udział przewoźników niskokosztowych w strukturze przewozów pasażerskich w ruchu rozkładowym.

Port lotniczy	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Warszawa	9,60%	21,31%	28,64%	29,42%	29,67%	23,81%
Kraków	15,40%	52,75%	67,13%	66,42%	68,41%	66,94%
Katowice	63,50%	84,85%	80,63%	82,37%	86,60%	90,30%
Gdańsk	11,90%	31,74%	59,81%	63,91%	66,49%	67,60%
Wrocław	5,70%	25,12%	58,66%	66,23%	66,11%	64,33%
Poznań	12,80%	17,02%	52,82%	59,46%	68,20%	71,71%
Łódź	-	97,54%	97,41%	98,31%	99,08%	97,96%
Rzeszów	-	23,85%	57,53%	60,61%	66,97%	70,18%
Szczecin	1,22%	14,81%	48,54%	54,61%	66,02%	65,87%
Bydgoszcz	-	49,01%	86,66%	86,94%	93,01%	95,06%
Zielona Góra	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.



Ryc. 55. Udział przewoźników niskokosztowych w obsłudze ruchu pasażerskiego w ruchu rozkładowym w porcie lotniczym Warszawa Okęcie w latach 2004–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

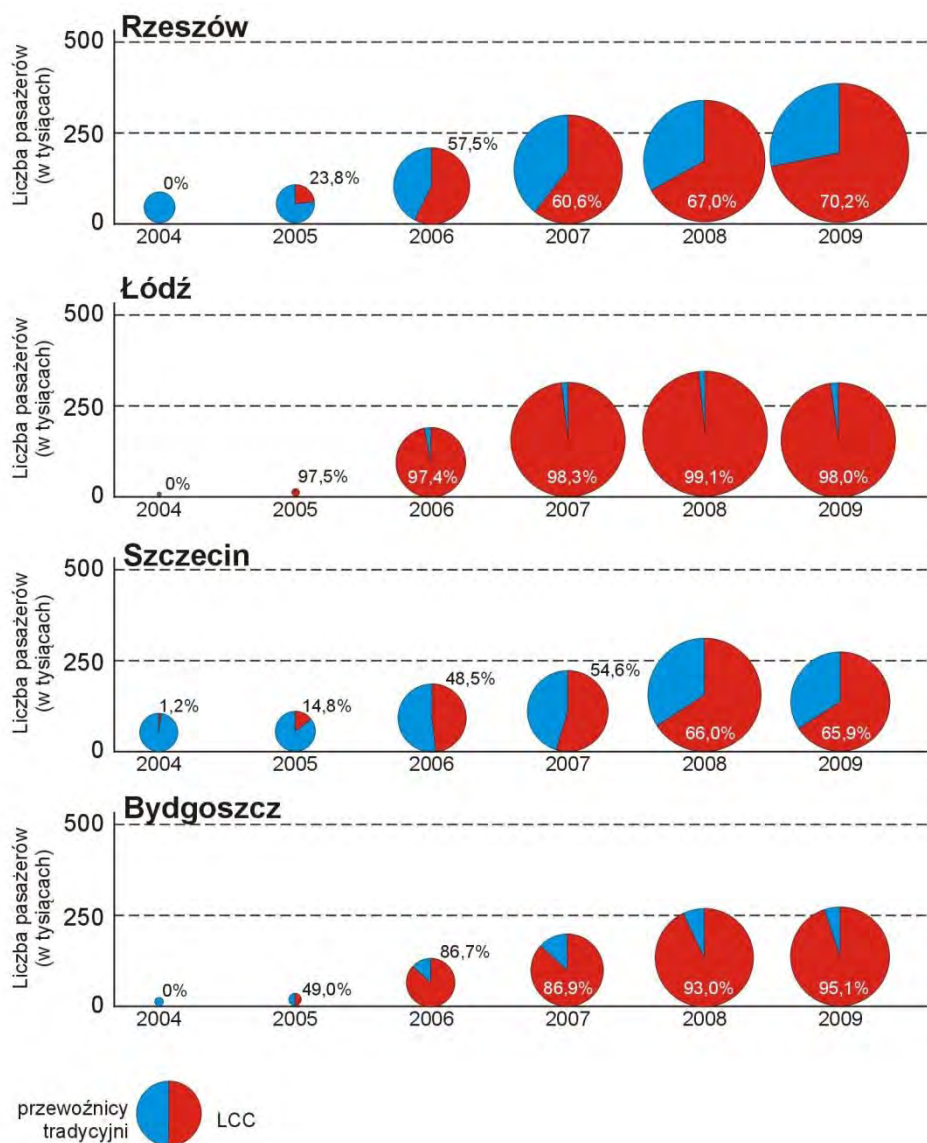


Ryc. 56. Udział przewoźników niskokosztowych w obsłudze rozkładowego ruchu pasażerskiego w portach obsługujących ponad 1 mln pasażerów rocznie w okresie 2004–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

a największe udziały mieli w Katowicach (82,37%), Bydgoszczy (86,94%) i Łodzi (98,31%). W 2009 r. udział przewoźników niskokosztowych w tych trzech portach – w marginalnym stopniu obecnych w sieci połączeń PLL LOT i Lufthansy – wynosił już ponad 90%.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej szczególnie rozwinęła się sieć połączeń z Wielką Brytanią i Irlandią (ryc. 50). Dla niektórych portów połączenia z tymi krajami stały się dominującymi połączeniami międzynarodowymi. W celu

analizy stopnia powiązań polskich portów lotniczych z portami brytyjskimi i irlandzkimi wyliczono wskaźnik opisany symbolem X_{GBI} . Jest on ilorazem sumy połączeń wszystkich rejsów w tygodniu do Wielkiej Brytanii i Irlandii, do wszystkich połączeń międzynarodowych, odbywających się z danego portu lotniczego (tab. 17).



Ryc. 57. Udział przewoźników niskokosztowych w obsłudze rozkładowego ruchu pasażerskiego w portach obsługujących poniżej 0,5 mln pasażerów rocznie w okresie 2004–2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

Tab. 17. Liczba połączeń w tygodniu do miast brytyjskich i irlandzkich oraz wskaźnik X_{GBI} , określający udział połączeń na Wyspy Brytyjskie w ogólnej strukturze połączeń międzynarodowych z danego portu lotniczego w sezonach letnich w latach 2003, 2007, 2008, 2009.

Port lotniczy	2003				2007				2008				2009			
	GB	I	W_m	X_{GBI}	GB	I	W_m	X_{GBI}	GB	I	W_m	X_{GBI}	GB	I	W_m	X_{GBI}
Warszawa	48	0	760	0,06	106	34	1019	0,14	142	16	989	0,16	75	10	893	0,1
Kraków	6	0	62	0,1	79	19	295	0,33	80	18	268	0,37	75	16	257	0,35
Katowice	0	0	13	0	29	14	135	0,32	32	6	145	0,26	33	6	159	0,25
Gdańsk	0	0	38	0	30	10	136	0,29	34	8	171	0,25	27	4	131	0,24
Wrocław	0	0	27	0	27	14	97	0,42	34	6	126	0,32	29	6	106	0,33
Poznań	0	0	19	0	16	5	68	0,31	38	3	101	0,41	26	5	98	0,32
Łódź	0	0	0	0	10	2	21	0,57	14	5	35*	0,54	12	5	28	0,61
Rzeszów	0	0	0	0	7	2	11	0,82	9	3	14	0,86	13	2	22	0,68
Szczecin	0	0	4	0	4	4	8	1	7	2	11	0,82	4	4	8	1
Bydgoszcz	0	0	0	0	7	2	9	1	14	2	33*	0,48	13	2	18	0,83
Zielona G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Oznaczenia: GB – liczba połączeń w tygodniu do miast w Wielkiej Brytanii. Połączenia na różne lotniska obsługujące tę samą aglomerację np. Londyn Heathrow i Londyn Gatwick liczono łącznie. I – liczba połączeń w tygodniu do miast w Irlandii. W_m – łączna liczba połączeń międzynarodowych w tygodniu z danego portu lotniczego. W przypadku portów w Bydgoszczy i Łodzi uwzględniono także połączenia międzynarodowe przewoźnikiem regionalnym Jet Air (*). Źródło opracowanie własne. Wyliczenia na podstawie rozkładów lotów portów lotniczych oraz w przypadku Warszawy opracowania T. Dziedzica (2008, 2009).

W 2003 r. połączenia do Wielkiej Brytanii były realizowane tylko z Warszawy i Krakowa, dla których wskaźnik X_{GBI} wynosił odpowiednio 0,06 i 0,1. W 2007 r. wzrósł on dla Warszawy do 0,14 a dla Krakowa do 0,33. Dla pozostałych portów regionalnych średniej wielkości mieścił się w przedziale od 0,29 do 0,41, natomiast dla małych portów regionalnych od 0,57 (dla Łodzi) do 1 (dla Szczecina i Rzeszowa), co wyraźnie wskazuje na dominujące powiązania tych portów z miastami Wysp Brytyjskich. W latach 2008 i 2009 wartość tego wskaźnika dla większości portów (z wyjątkiem Krakowa i Poznania) nieznacznie się obniżyła, co było odzwierciedleniem zarówno ograniczania liczby połączeń na Wyspy Brytyjskie w okresie spowolnienia gospodarczego i związanych z nim zmian na rynku pracy, jak i otwierania nowych połączeń (lub zwiększania ich częstotliwości) do innych miast europejskich, głównie do Hiszpanii, Norwegii i Niemiec.

Kolejnym wskaźnikiem, analizowanym przy porównywaniu portów był wskaźnik X_D , który jest stosunkiem liczby połączeń do miast niemieckich do ogółu połączeń międzynarodowych z danego portu lotniczego (tab. 18). W 2003 r. wskaźnik ten miał najwyższe wartości dla portów w Katowicach, Wrocławiu i Poznaniu. Po akcesji Polski do Unii Europejskiej w wyniku rozwoju sieci połączeń do innych

państw obniżył się, ale nadal pozostał na bardzo wysokim poziomie. W 2009 r. wyniósł 0,54 dla Wrocławia, 0,5 dla Poznania, 0,46 dla Gdańska i 0,42 dla Katowic. Te wysokie wartości dokumentują przede wszystkim znaczenie połączeń PLL LOT i Lufthansy – partnerów w aliansie Star – z głównymi węzłami przesiadkowymi aliansu (Frankfurt, Monachium).

Podsumowując, polskie porty obsługujące ruch międzynarodowy można podzielić na trzy kategorie:

- 1) port I rzędu – pełniący funkcję portu centralnego dla Polski – Warszawa Okęcie;
- 2) porty II rzędu – regionalne średniej wielkości, do których należą Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław i Poznań;
- 3) porty III rzędu – małe porty regionalne: Rzeszów, Łódź, Szczecin i Bydgoszcz.

I grupa, w której znalazł się tylko port Warszawa Okęcie charakteryzuje się wysokim indeksem dostępności lotniczej, stosunkowo małym udziałem linii niskokosztowych w strukturze obsługi ruchu pasażerskiego oraz stosunkowo równomiernie rozwiniętą siecią połączeń do miast europejskich. Wskaźnik X_{GBI} wynosił w badanym okresie maksymalnie 0,16 (2008), a wskaźnik X_D 0,17 (2009).

Tab. 18. Liczba połączeń w tygodniu do miast niemieckich (D) w podziale na linie tradycyjne (D_{FS}) i niskokosztowe (D_{LCC}) oraz wskaźnik X_D , określający udział połączeń do miast niemieckich w strukturze połączeń międzynarodowych z danego portu lotniczego w sezonach letnich w latach 2003, 2007, 2008, 2009.

Port lotniczy	2003			2007				2008				2009			
	D	W_m	X_D	D_{FS}	D_{LCC}	W_m	X_D	D_{FS}	D_{LCC}	W_m	X_D	D_{FS}	D_{LCC}	W_m	X_D
Warszawa	76	760	0,1	134	21	1019	0,15	135	13	989	0,15	138	14	893	0,17
Kraków	7	62	0,11	34	13	295	0,16	42	6	268	0,18	47	18	257	0,25
Katowice	13	13	1	37	15	135	0,39	47	28	145	0,52	45	22	159	0,42
Gdańsk	13	38	0,34	41	18	136	0,43	48	25	171	0,43	42	18	131	0,46
Wrocław	21	27	0,78	35	8	97	0,44	55	10	126	0,52	51	6	106	0,54
Poznań	10	19	0,53	41	0	68	0,60	41	0	101	0,41	48	0	98	0,49
Łódź	0	0	0	0	0	21	0	0	0	35*	0	0	0	28	0
Rzeszów	0	0	0	0	0	11	0	0	0	14	0	5	0	22	0,23
Szczecin	0	0	0	0	0	8	0	0	0	11	0	0	0	8	0
Bydgoszcz	0	0	0	0	0	9	0	2	2	33*	0,12	0	2	18	0,11
Zielona G.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Oznaczenia: D – liczba połączeń w tygodniu do miast niemieckich. W_m - liczba wszystkich połączeń międzynarodowych w tygodniu, D_{FS} – liczba połączeń do miast niemieckich realizowanych przez linie tradycyjne, D_{LCC} - liczba połączeń do miast niemieckich realizowanych przez linie niskokosztowe. Lotnisko Frankfurt International i Hahn oraz Düsseldorf International i Weeze ze względu na bardzo duże oddalenie liczono osobno. Źródło: opracowanie własne. Wyliczenia na podstawie rozkładów lotów portów lotniczych oraz w przypadku Warszawy opracowania T. Dziedzica (2008, 2009).

Grupa portów średniej wielkości cechuje się umiarkowanie wysokim wskaźnikiem dostępności lotniczej w przedziale od 5 do 9 punktów i stosunkowo wysokim (powyżej 60%) udziałem przewoźników niskokosztowych w strukturze obsługi ruchu pasażerskiego. W grupie tej wysokie są również wskaźniki powiązań z portami położonymi na Wyspach Brytyjskich i w Niemczech, przy czym wartości wskaźnika X_D są z reguły wyższe od wartości wskaźnika X_{GBI} (za wyjątkiem Krakowa). Cechą wyróżniającą w tej grupie port lotniczy w Katowicach jest bardzo wysoki udział przewoźników niskokosztowych w strukturze przewozów, który w 2009 r. przekroczył 90%.

Warto przy tym zauważyć, że niektóre cechy struktury sieci połączeń odróżniają Kraków od pozostałych portów grupy określonej jako porty II rzędu. Należą do nich przede wszystkim wielkość wskaźnika dostępności lotniczej (9, podczas gdy dla pozostałych wynosił on zwykle 5–6), liczba kierunków i przewoźników oferujących rejsy z Krakowa (zob. tab. 14). Ze względu na tę ostatnią cechę port w Krakowie wykazuje większe podobieństwo do portu w Warszawie niż do pozostałych portów grupy drugiej. Niewykluczone, że w przyszłości port lotniczy w Krakowie zajmie wyraźnie osobne miejsce w hierarchii, która rozwinie się tym samym w czterostopniową.

Grupa portów trzeciego rzędu charakteryzuje się najniższą dostępnością lotniczą, w przedziale od 2 do 3 punktów i bardzo wysokim udziałem przewoźników niskokosztowych w strukturze przewozów, przekraczającym w przypadku Łodzi i Bydgoszczy 90% oraz bardzo wysokim udziałem połączeń do Wielkiej Brytanii i Irlandii. W 2009 r. wskaźnik X_{GBI} wyniósł dla Bydgoszczy 0,83, a dla Szczecina 1. Połączenia do centrów przesiadkowych aliansu Star odgrywały niewielką rolę (Rzeszów) lub nie było ich w ogóle.

Przedstawiona typologia i równocześnie trójstopniowa hierarchia polskich portów lotniczych, ewoluująca w stronę czterostopniowej, odzwierciedla w pewnym zakresie ich „wrażliwość” na możliwe perturbacje na rynku przewozów lotniczych. Stabilność portów III grupy, z reguły zmonopolizowanych przez jednego przewoźnika i oferujących tylko kilka kierunków, wydaje się być najmniejsza, a ewentualne wycofanie się monopolisty przewozowego (obecnie Ryanair) – często korzystającego z różnego rodzaju wsparcia finansowego, na przykład poprzez kontrakty reklamowe opłacane przez miasta lub województwa – spowoduje drastyczne zmniejszenie wielkości ruchu pasażerskiego. W lepszej sytuacji są lotniska II grupy, obsługiwane co najmniej przez kilku przewoźników. O wyróżniającej się randze Krakowa w obrębie tej grupy i dużej odporności na perturbacje świadczy przypadek wycofania się z tego portu niskokosztowego przewoźnika Sky Europe w 2008 r., wcześniej odgrywającego ważną rolę w strukturze przewozów. Spowodowało to wyraźne zmniejszenie wielkości ruchu pasażerskiego, nie zmieniło jednak miejsca Krakowa w hierarchii polskich portów lotniczych, ani wartości wskaźnika dostępności lotniczej X_{DL} .

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej największe zmiany, zarówno ilościowe, jak i jakościowe dotyczyły portów regionalnych. Aktywizacja portów regionalnych była w głównej mierze zasługą rozwoju połączeń przewoźników niskokosztowych, którzy zgodnie ze swoim modelem działania wybierają głównie tańsze porty regionalne, a w przypadku Polski jako pierwsi dostrzegli potencjał demograficzny regionów i rosnący popyt na podróże drogą lotniczą, a dzięki zwiększeniu dostępności cenowej tej formy transportu sami przyczynili się do zwiększenia tego popytu.

Po akcesji Polski do Unii Europejskiej wszystkie porty regionalne, z wyjątkiem Zielonej Góry, zyskały regularne połączenia międzynarodowe. Dla większości z nich połączenia liniami niskokosztowymi są dominującymi połączeniami w ruchu regularnym, a dla Szczecina, Bydgoszczy i Łodzi jedynymi w międzynarodowym ruchu rozkładowym (nie licząc okresowo otwieranych połączeń realizowanych małymi – 18-miejscowymi samolotami przez przewoźnika regionalnego Jet Air). Przewoźnicy niskokosztowi dzięki swojemu modelowi działania opartemu na „połączeniach z punktu do punktu” znacząco przyczynili się do zwiększenia dostępności transportowej polskich regionów, a w szerszej skali do poprawy spójności transportowej Unii Europejskiej i dekoncentracji ruchu lotniczego.

9. Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce na tle innych nowych krajów unijnych Europy Środkowej i Wschodniej

1 maja 2004 r. wraz z Polską przystąpiło do Unii Europejskiej 9 innych państw, które podobnie jak Polska, musiały dokonać zmian w przepisach prawnych dotyczących transportu lotniczego i „otworzyć” swoje niebo dla wszystkich przewoźników unijnych. W 2007 r. do grona nowych członków UE dołączyły Rumunia i Bułgaria. W analizie porównawczej rynku przewozów pasażerskich w Polsce i nowych państw unijnych uwzględniono Czechy, Słowację, Węgry, Litwę, Łotwę, Estonię, Rumunię i Bułgarię. Ze względu na znaczne różnice w wielkości powierzchni i liczbie ludności, w porównaniu nie brano pod uwagę Słowenii, Malty i Cypru. W przypadku dwóch ostatnich państw, dodatkowo położonych na wyspach i będących znaczącymi centrami turystycznymi, transport lotniczy był dobrze rozwinięty i od wielu lat odgrywał istotną rolę w ich gospodarce.

9.1. Wielkości przewozów pasażerskich

W nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej wielkość ruchu pasażerskiego w analizowanym okresie była bardzo zróżnicowana (tab. 19). Tylko w 3 krajach w 2003 r. liczba pasażerów przekraczała 5 milionów – w Czechach (7,7 mln), Polsce (7,1 mln) i na Węgrzech (5 mln). Bezpośrednio po akcesji do Unii Europejskiej we wszystkich nowych państwach członkowskich zanotowano duży wzrost liczby pasażerów, podróżujących drogą lotniczą. Wzrost ten wynosił kilkadziesiąt procent w skali roku. W tym samym czasie w tzw. starych państwach unijnych był on na poziomie 6% (Dziedzic 2008, 2009). W 2004 r. największą dynamiką wzrostu (72,7% w stosunku do roku poprzedniego) cechował się rynek słowacki. Powyżej 30% wzrosła liczba pasażerów w państwach nadbałtyckich – Łotwie (48,7%), Estonii (39,5%) i Litwie (37,7%). Państwa te wcześniej miały niewielki ruch pasażerski, który przed przystąpieniem do Unii Europejskiej wynosił znacznie poniżej 1 miliona pasażerów rocznie. W Słowacji w 2003 r. wyniósł 625 tysięcy, a w państwach nadbałtyckich niewiele ponad 700 tysięcy. Bardzo wysoka dynamika wzrostu utrzymała się w tych krajach również w latach 2005 i 2006 oraz – z wyjątkiem Słowacji – w 2007 r. Wśród wymienionych państw wyjątkową dynamiką wzrostu cechował się rynek łotewski. W 2006 r. liczba pasażerów wzrosła o 77,3% w stosunku do roku poprzedniego. Łotwa jako jedyne państwo z omawianej

Tab. 19. Liczba pasażerów oraz dynamika wzrostu (spadku) ruchu pasażerskiego w omawianych nowych państwach Unii Europejskiej w latach 2003–2009. Czcionką pogrubioną zaznaczono wzrost powyżej 20% w skali roku.

	Liczba pasażerów w tys. 2003 r.	Liczba pasażerów w tys. 2004 r.	Zmiana 2004/2003	Liczba pasażerów w tys. 2005 r.	Zmiana 2005/2006	Liczba pasażerów w tys. 2006 r.	Zmiana 2006/2005	Liczba pasażerów w tys. 2007 r.	Zmiana 2007/2006	Liczba pasażerów w tys. 2008 r.	Zmiana 2008/2007	Liczba pasażerów w tys. 2009 r.	Zmiana 2009/2008
Bulgaria	3 587	4 321	20,5%	5 023	16,2%	5 605	11,6%	6 071	8,3%	6 418	5,7%	5 839	-9,0%
Czechy	7 773	9 950	28,0%	11 266	13,2%	12 171	8,0%	13 098	7,6%	13 429	2,5%	12 367	-7,9%
Estonia	710	991	39,5%	1 393	40,6%	1 533	10,1%	1 723	12,4%	1 804	4,8%	1 341	-25,7%
Litwa	712	994	37,7%	1 434	44,3%	1 799	25,4%	2 196	22,1%	2 552	16,2%	1 867	-26,8%
Łotwa	722	1 056	48,7%	1 872	77,3%	2 488	32,9%	3 156	26,8%	3 687	16,8%	4 063	10,2%
Polska	7 121	8 835	24,1%	11 501	19,5%	13 738	31,4%	17 120	24,6%	18 727	9,4%	17 046	-9,0%
Rumunia	2 901	3 192	10,0%	3 494	9,5%	4 722	35,1%	6 909	41,0%	8 031	16,3%	7 980	-0,6%
Słowacja	625	1 081	72,7%	1 583	46,4%	2 124	34,2%	2 232	5,1%	2 596	16,3%	1 948	-25,0%
Węgry	5 010	6 445	28,6%	8 049	24,8%	8 246	4,1%	8 580	4,1%	8 429	-1,8%	8 081	-4,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat (dane te różnią się od danych urzędów lotnictwa cywilnego).

grupy zanotowała wzrost liczby pasażerów (o 10,2%) nawet w kryzysowym 2009 r., kiedy to we wszystkich pozostałych państwach doszło do spadku liczby pasażerów. W latach 2005 i 2006 dużą dynamiką wzrostu charakteryzował się również rynek rumuński, wynoszącą odpowiednio 35% i 41%. Tuż po przystąpieniu do UE również na Węgrzech doszło do ożywienia rynku lotniczego. Ruch pasażerski wzrósł o 28% w 2004 r. i o 24,8% w 2005, ale w kolejnych dwóch latach wzrost był tylko na poziomie 4%. W 2008 r. kryzys ekonomiczny i polityczny w tym państwie wpłynął na zmniejszenie lotniczego ruchu pasażerskiego. Na tle państw z omawianej grupy, rynek polski cechował się dużym wzrostem przez stosunkowo długi okres, mianowicie przez 4 kolejne lata po przystąpieniu do UE, osiągając wartość prawie 19 milionów (dane według Eurostat) w 2008 r. W tym samym roku w Czechach z transportu lotniczego skorzystało 13 mln 429 tys. pasażerów, a na Węgrzech nieco poniżej 8,5 miliona. Niewiele mniej – 8 mln 31 tys. wyniosła liczba pasażerów w Rumunii.

Wielkość ruchu pasażerskiego w danym państwie jest wypadkową wielu czynników. Wpływ na nią ma zarówno liczba ludności, powierzchnia kraju, jak i poziom ekonomiczny życia mieszkańców. Polska jest największym i zarazem najludniejszym państwem wśród nowych członków UE (tab. 20).

Dla porównania różnych rynków wykorzystuje się tzw. wskaźnik mobilności lotniczej (*Program rozwoju sieci lotnisk ... 2007*). Jest on stosunkiem liczby pasażerów w danym roku do liczby mieszkańców. Wielkość tego wskaźnika w analizowanym okresie przedstawiono w tabeli 21. Został on wyliczony na podstawie

Tab. 20. Podstawowe dane statystyczne dla omawianych nowych państw Unii Europejskiej w 2009 r.

Państwo	Powierzchnia w tysiącach km ²	Liczba ludności w milionach.	PKB na osobę w pary- tetach siły nabywczej (PPP) EU27=100
Bułgaria	111,0	7,564	43
Czechy	78,9	10,517	81
Estonia	45,2	1,340	64
Litwa	65,3	3,329	55
Łotwa	64,6	2,248	52
Polska	312,7	38,167	61
Rumunia	238,4	21,462	46
Słowacja	49,0	5,425	73
Węgry	93,0	10,014	65

Źródło: na podstawie rocznika statystycznego Eurostat.

Tab.21. Wskaźnik mobilności lotniczej (X_M) dla omawianych nowych państw Unii Europejskiej.

Państwo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bułgaria	0,46	0,56	0,65	0,72	0,79	0,84	0,77
Czechy	0,76	0,97	1,10	1,19	1,27	1,29	1,18
Estonia	0,52	0,74	1,02	1,14	1,14	1,35	1,00
Litwa	0,20	0,29	0,42	0,53	0,64	0,76	0,56
Łotwa	0,21	0,46	0,55	1,09	1,38	1,62	1,80
Polska	0,18	0,23	0,30	0,36	0,45	0,49	0,45
Rumunia	0,13	0,15	0,16	0,22	0,32	0,37	0,37
Słowacja	0,12	0,20	0,20	0,39	0,41	0,48	0,40
Węgry	0,49	0,64	0,80	0,82	0,85	0,84	0,81

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych (liczba mieszkańców i liczba pasażerów w danym roku) Eurostat.

danych zamieszczonych w rocznikach Eurostat²⁴ (*Air transport in Europe...2004, 2005, Air passenger transport ... 2006, 2007, 2008, Statistics in focus 2011*). W 2003 r. największe wartości wskaźnik mobilności osiągnął dla Republiki Czeskiej (0,76), Estonii (0,52) i Węgier (0,49), natomiast najniższe dla Polski (0,18), Rumunii (0,13) i Słowacji (0,12). Dla porównania wskaźnik mobilności lotniczej w tym samym okresie dla Francji wynosił 2,02, dla Niemiec 2,07, a dla Wielkiej Brytanii 3,77. Nie tylko więc liczba pasażerów, ale również wskaźnik mobilności wskazują, że w 2003 r. lotniczy ruch pasażerski w Polsce był słabo rozwinięty, a podróże lotnicze były mało popularną formą transportu.

Po 2004 r. wskaźnik mobilności wzrósł dla wszystkich analizowanych państw. W rekordowym 2008 r. najwyższe wartości miał w przypadku Łotwy (1,62), Estonii (1,35) i Czech (1,29). Dla Polski wyniósł 0,49. W kolejnym roku – w czasie kryzysu ekonomicznego i spowolnienia gospodarczego, wskaźnik ten dla większości państw nieznacznie zmalał. Największy spadek dotyczył Estonii i Litwy. Natomiast Łotwa wraz ze wzrostem liczby pasażerów odnotowała wzrost wskaźnika mobilności lotniczej do 1,8.

O szybko rosnącym znaczeniu podróży lotniczych w okresie od 2003 do 2008 świadczy jednak nie tyle sam fakt wzrostu wskaźnika mobilności, ale przede wszystkim jego tempo. W poszczególnych państwach było ono znacząco różne, przy czym różnice te wyraźnie nawiązują do wartości wskaźnika na początku analizowanego okresu. W państwach, w których wskaźnik mobilności wzrósł najbardziej,

²⁴ W przypadku wielkości ruchu pasażerskiego dane Eurostat różnią się od danych podawanych przez urzędy lotnictwa cywilnego. Wynika to z różnicy zbierania danych. Eurostat chcąc uniknąć podwójnego liczenia pasażerów z portów regionalnych przez port centralny nie uwzględnia pasażerów będących w tranzycie.

transport lotniczy był przed 2004 r. bardzo słabo rozwinięty. Zdecydowanie najwyższe tempo wzrostu charakteryzowało Łotwę, gdzie wartość wskaźnika wzrosła blisko ośmiokrotnie, duży wzrost odnotowano także w przypadku Słowacji (4-krotny) i Litwy (3,8-krotny). W tych trzech państwach wskaźnik mobilności miał w roku 2003 wartość nie przekraczającą 0,21. Polska należy do grupy państw o umiarkowanym wzroście, wraz z Rumunią i Estonią (wzrost w przedziale 2,6–2,6 razy), przy czym zarówno w Polsce, jak i w Rumunii wartość wskaźnika w 2003 r. wynosiła poniżej 0,2. W najmniejszym stopniu wartość wskaźnika zmieniła się dla Bułgarii, Czech i Węgier, wzrastając mniej niż dwukrotnie (1,7–1,8). Podróże drogą lotniczą z/do tych państw były popularne już wcześniej i przystąpienie do Unii Europejskiej nie zmieniło sytuacji w tak sposób drastyczny, jak miało to miejsce w pozostałych nowych państwach członkowskich.

Wskaźnik mobilności lotniczej jest bardzo prostym wskaźnikiem i nie może bezpośrednio wskazywać na „zamiłowanie” mieszkańców danego kraju do podróży drogą lotniczą. Na jego wartość wpływa bowiem ruch obcokrajowców do/z danego kraju, a więc zarówno ruch turystyczny, jak i podróże biznesowe związane z lokalizacją przedsiębiorstw w nowych państwach unijnych. W przypadku państw popularnych turystycznie, takich jak Czechy czy Bułgaria, obcokrajowcy stanowią kilkadziesiąt procent ogółu pasażerów w tych państwach.

Po rozszerzeniu Unii Europejskiej i otwieraniu kolejnych rynków pracy dla obywateli nowych państw unijnych na wzrost ruchu pasażerskiego i wzrost wskaźnika mobilności wpłynęło zwiększenie liczby podróży do miejsca pracy i późniejsze wizyty do rodzin i znajomych (Burrell 2010).

9.2. Linie niskokosztowe

Wraz z liberalizacją rynku transportu lotniczego w Europie Środkowej i Wschodniej łatwiejsze stało się otwieranie połączeń przez obcych przewoźników, w tym przewoźników niskokosztowych. Równocześnie linie niskokosztowe traktowały rozszerzenie Unii Europejskiej jako szansę dla swojego dalszego rozwoju i ekspansji terytorialnej. Jednym z pierwszych przewoźników, który rozpoczął działalność na tym obszarze był brytyjski Easy Jet, uruchamiając połączenia do Pragi i Budapesztu już w 2003 r. Jednak nie tylko przedsiębiorstwa niskokosztowe zarejestrowane w Europie Zachodniej zaczęły otwierać połączenia do nowych państw unijnych. Powstało również kilka przedsiębiorstw o niskokosztowym modelu działania na terenie nowych państw członkowskich. Wśród pierwszych były: Air Polonia (Polska), Sky Europe (Słowacja), Wizzair (Węgry) i Blue Air (Rumunia). Dzięki niskim cenom biletów linie te bardzo szybko zyskały popularność i ich udział w rynku przewozów bardzo szybko wzrastał. W pierwszych latach po rozszerzeniu Unii Europejskiej we wszystkich państwach wzrastała nie tylko liczba połączeń

i liczba pasażerów, ale również liczba działających w nich przewoźników. Przewoźnicy niskokosztowi zaczęli silnie konkurować między sobą, zwłaszcza po rozpoczęciu działalności największego gracza na rynku przewozów niskokosztowych – Ryanair. Otworzył on swoje bazy m.in. w Bratysławie, Rydze, Kownie i Brnie.

Dawne linie narodowe nie chcąc tracić pasażerów na rzecz linii niskokosztowych utworzyły własne przedsiębiorstwa (tzw. spółki córki) o niskokosztowym modelu działania. Czeskie linie otworzyły linie Smart Wings, PLL LOT Centralwings a lotewskie linie Air Baltic zmieniły na pewien czas model działania na niskokosztowy²⁵.

Konkurencja na wszystkich nowo zliberalizowanych rynkach w krótkim czasie stała się bardzo silna. Wszędzie skutkowało to małą stabilnością sieci połączeń, zwłaszcza przewoźników niskokosztowych i często bardzo niskie ceny przelotów powodowały, że mimo dużego obłożenia rejsów niektóre połączenia okazywały się nierentowne i musiały być zamykane. W konsekwencji doprowadziło to do wycofania się kilku przewoźników z rynku i nawet do serii bankructw, wśród których było bankructwo linii Sky Europe, jednego z najstarszych przewoźników niskokosztowych z Europy Środkowo-Wschodniej.

W 2008 r. najbardziej rozwiniętą sieć połączeń do portów Europy Środkowej i Wschodniej posiadały linie Ryanair, Easy Jet i Wizzair (Dobruszkes 2009). Wśród połączeń linii niskokosztowych zdecydowanie dominują połączenia pomiędzy portami nowych państw członkowskich a pozostałymi portami UE i państw ściśle współpracujących (Norwegia, Islandia). Otwarte zostały natomiast tylko nieliczne połączenia pomiędzy portami nowych członków UE. Jeśli chodzi o kierunki połączeń, to wyraźnie wybijają się połączenia z portami brytyjskimi. W przypadku Łotwy i Estonii są to dodatkowo połączenia z miastami skandynawskimi, a w Rumunii z miastami włoskimi i hiszpańskimi (Gabor 2010). Taki układ połączeń jest interpretowany jako odzwierciedlenie kierunków migracyjnych, w tym podróży do nowych rynków pracy, ruchu turystycznego oraz źródła inwestycji kapitałowych.

Bardzo zróżnicowany był udział przewoźników niskokosztowych w rynkach poszczególnych państw. Przewoźnicy o tym modelu działania zyskali dominujący udział w rynku słowackim, przewożąc już w 2004 r. prawie 49% , w 2005 r. 65%, a w 2008 r. aż 90% ogółu pasażerów, z czego w 2008 r. 46% przypadało na linie Sky Europe, a 44% na Ryanair. Zgodnie ze strategią promocyjną tych linii można zauważyć, że port lotniczy w Bratysławie ze względu na małe oddalenie od Wiednia (ok. 60 km) pełni równocześnie funkcję lotniska niskokosztowego dla stolicy Austrii i tak jest reklamowany przez Ryanair. Duży udział – ok. 45% w 2006 r., a 70% w 2008 r. w strukturze przewozów posiadali przewoźnicy niskokosztowi w drugim porcie słowackim – Koszycach. Tak mocna pozycja linii niskokosztowych w tym państwie może świadczyć o dużej wrażliwości tego rynku na cenę, a równocześnie

²⁵ Aktualnie można model linii Air Baltic zakwalifikować jako hybrydowy.

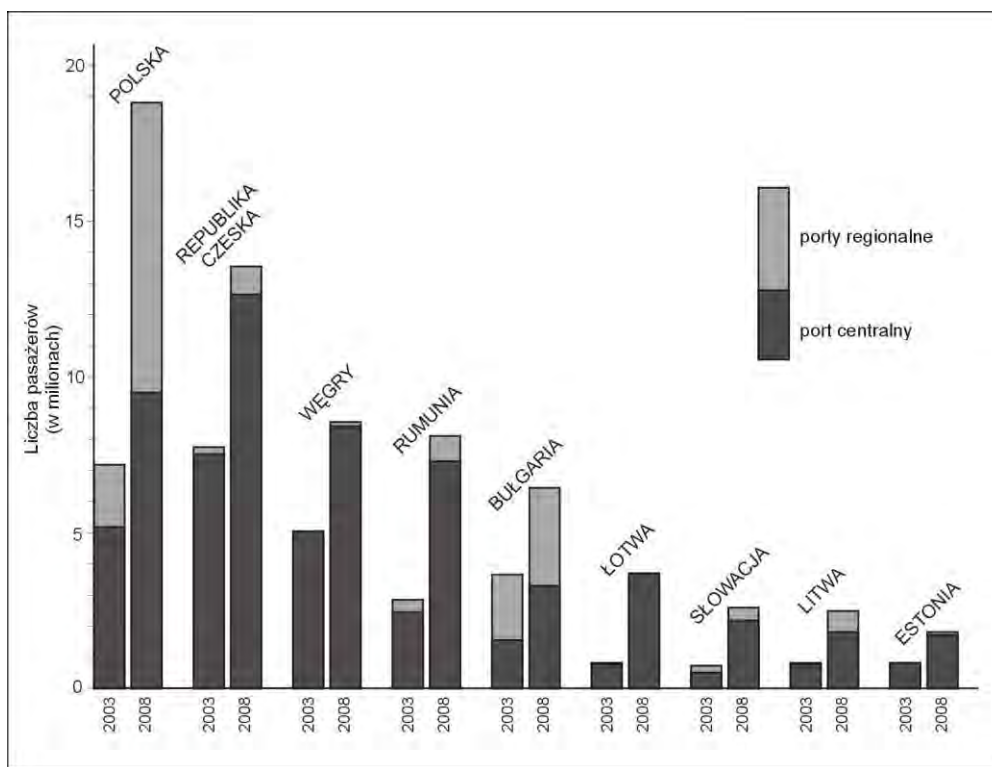
była związana z trudną sytuacją ekonomiczną i w ostateczności bankructwem flagowego przewoźnika Slovak Air. W Polsce maksymalny udział w rynku przewozów linii niskokosztowych wynosił 52,7% w 2008 r. (dane według Urzędu Lotnictwa Cywilnego). Około 35% udziału w rynku osiągnęli przewoźnicy niskokosztowi w Bułgarii i Rumunii²⁶. Znacznie mniejszy udział w rynku przewoźnicy niskokosztowi mieli w pozostałych państwach. W krajach o dominującej pozycji portu obsługującego stolicę, tak jak w przypadku lotniska w Rydze, przewoźnicy niskokosztowi posiadali maksymalnie 27% udziału w rynku (2008 r.), 24% w Budapeszcie i 23,2% w Pradze (2009 r.). Najmniejszy udział – około 13% przewoźnicy niskokosztowi mieli w peryferyjnie położonej, a równocześnie najmniej ludnej (tab. 11.2) Estonii, dlatego nie uznawanej przez nich za rynek perspektywiczny.

9.3. Porty centralne i regionalne

Przed przystąpieniem do Unii Europejskiej we wszystkich omawianych państwach międzynarodowy ruch lotniczy odbywał się głównie w porcie centralnym obsługującym stolicę (ryc. 58). Wyjątkiem była Bułgaria, w której ruch w porcie lotniczym w Sofii stanowił tylko 37% (tab. 22). Było to związane z peryferyjnym położeniem stolicy w stosunku do reszty kraju, a przede wszystkim z koncentracją ruchu turystycznego w pasie nadmorskim i rozwojem portów nastawionych na wakacyjny ruch czarterowy w Warnie i Burgas. W pozostałych krajach porty regionalne miały marginalne znaczenie i oferowały głównie połączenia wewnętrzne, łączące ze stolicą danego kraju. Po 2004 r. sytuacja ta zaczęła się zmieniać i coraz więcej portów regionalnych zaczęło mieć regularne połączenia międzynarodowe. W 2008 r. 22 porty regionalne położone w omawianym regionie (na 44 ogółem) obsługiwały ponad 100 tysięcy pasażerów (ryc. 59), z których 7 obsługiwało ponad 1 milion pasażerów (Kraków, Katowice, Burgas, Gdańsk, Wrocław, Warna i Poznań), 7 pomiędzy 300 tysięcy a milion pasażerów (Timișoara, Cluj-Napoca, Koszyce, Brno, Ostrawa, Łódź i Rzeszów) i 8 w przedziale pomiędzy 100 a 300 tysięcy (Szczecin, Bydgoszcz, Iași, Sibiu, Arad, Bacău, Palanga, Fly Balaton).

Do rozwoju większości tych portów przyczynili się głównie przewoźnicy niskokosztowi, preferujący zgodnie ze swoim modelem działania tańsze lotniska regionalne i lub drugorzędne (dodatkowe) lotniska obsługujące duże aglomeracje miejskie. Rolę lotniska niskokosztowego dla Bukaresztu pełni lotnisko Băneasa (Aurel Vlaicu). Lotnisko to obsługiwało Bukareszt przed budową lotniska Otopeni w 1968 r., a ponownie zaczęło się rozwijać po 2004 r., kiedy to niskokosztowe linie Blue Air wybrały je na swoją bazę. W późniejszym okresie z tego lotniska połącze-

²⁶ Dane szacunkowe na podstawie stron internetowych portów lotniczych.

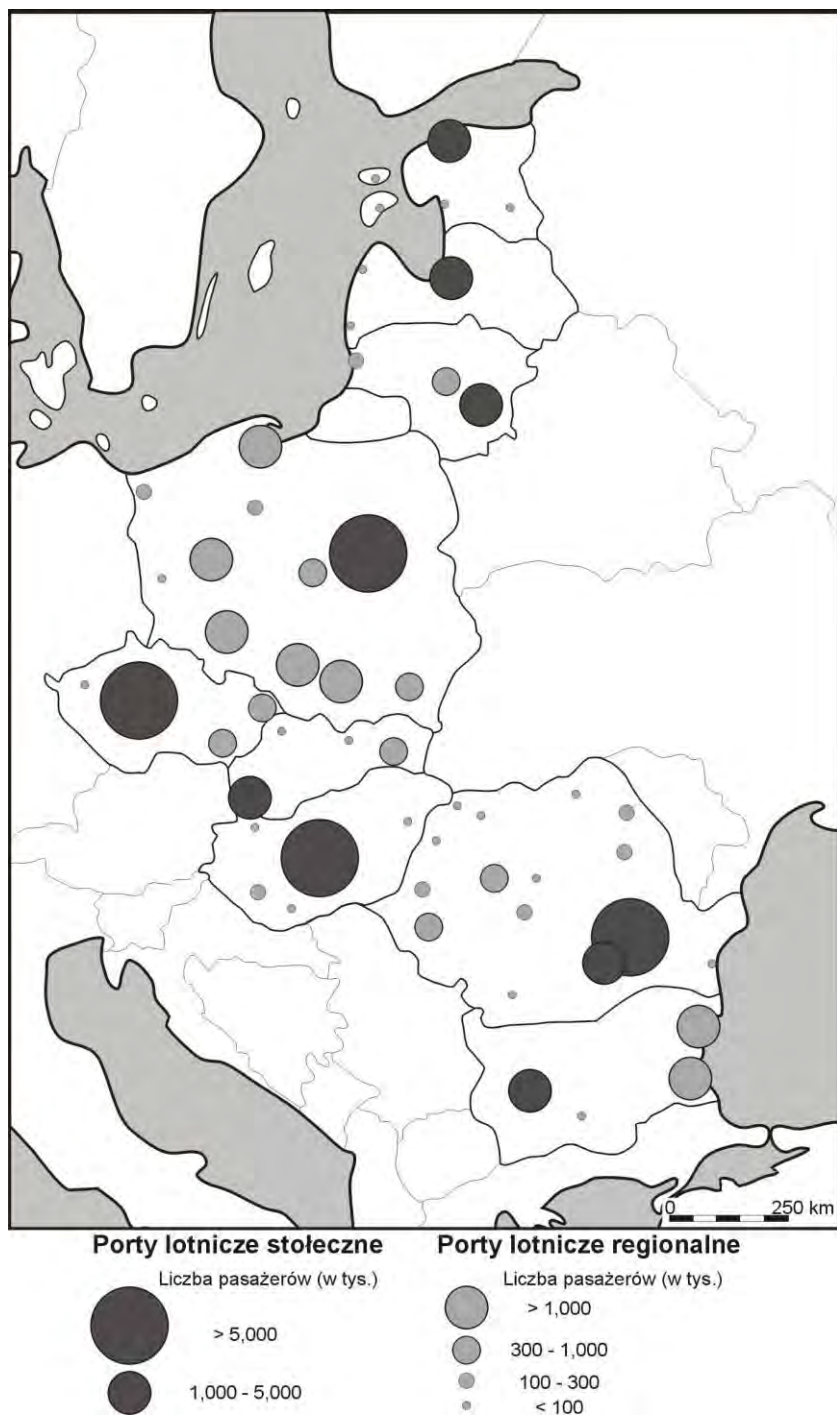


Ryc. 58. Wielkość ruchu pasażerskiego w nowych państwach UE Europy Środkowej i Wschodniej w roku 2003 i 2008 w podziale na port centralny (stołeczny) i porty regionalne. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat. W przypadku Węgry i Estonii dodatkowo uwzględniono ruch na lotniskach Fly Balaton (Węgry), Tartu, Kuressaare, Kärđla (Estonia), pominięte przez Eurostat.

nia oferowały także inne linie niskokosztowe – Germanwings, My Air, Sky Europe i Wizzair. Ruch na nim bardzo szybko wzrastał. W 2004 r. wyniósł 210 tysięcy pasażerów, a w 2009 r. przekroczył 2 miliony, mimo że część linii niskokosztowych – Easy Jet, Aer Lingus, Alpi Eagle, Clickair (Vueling) czy Wing Jet ze względu na niski komfort zabytkowego już lotniska Băneasa korzystało z lotniska Otopeni.

Na Litwie funkcję głównego lotniska niskokosztowego pełni Kowno (Kauņas), które jest położone zaledwie 100 km od Wilna, ale bardziej centralnie w stosunku do geografii kraju. Wielkość ruchu pasażerskiego na tym lotnisku wzrosła z 27 tysięcy w roku 2004 do 457 tysięcy w 2009 r.

O roli linii niskokosztowych w rozwoju portów regionalnych może świadczyć fakt, że w przypadku wielu portów, takich jak: Kowno, Szczecin, Łódź, Bydgoszcz, Brno, Arad czy Konstanca regularne połączenia międzynarodowe w analizowanym okresie były realizowane niemal wyłącznie przez przewoźników niskokosztowych.



Ryc. 59. Zróżnicowanie wielkości ruchu pasażerskiego w portach lotniczych nowych państw członkowskich UE Europy Środkowej i Wschodniej w roku 2008. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych urzędów lotnictwa cywilnego i stron internetowych portów lotniczych

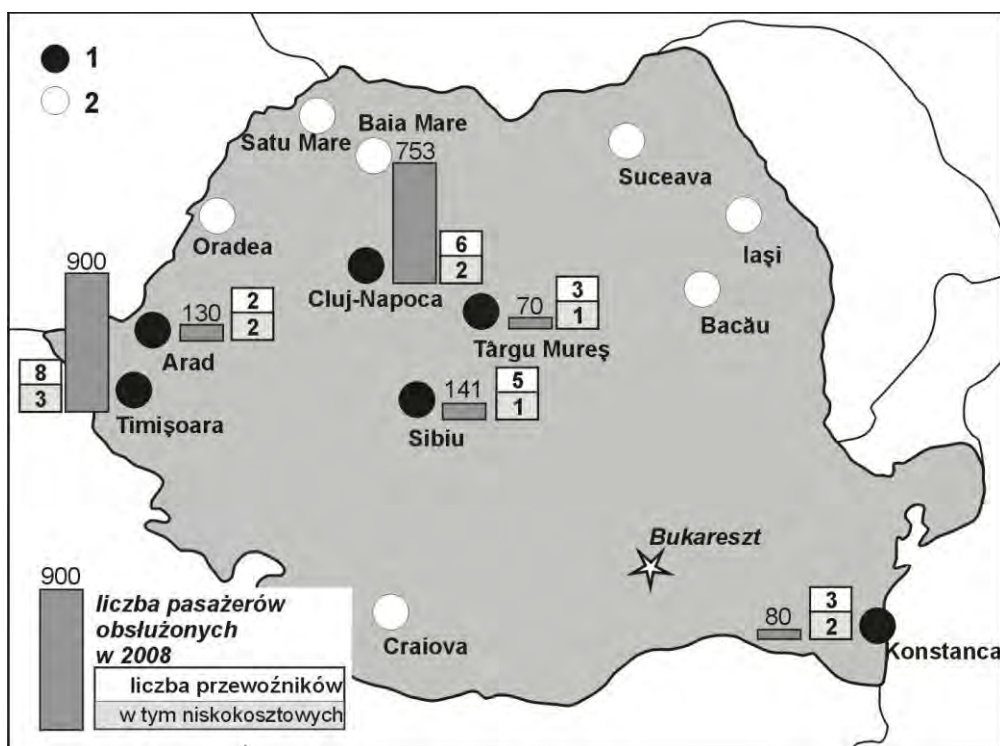
Tab. 22. Wielkość ruchu pasażerskiego w portach centralnych, obsługujących stolicy omawianych państw oraz udział w całości przewozów pasażerskich w kraju w latach 2003–2009.

Port centralny	Wielkość ruchu w tys. w 2003	Udział w rynku w 2003	Wielkość ruchu w tys. w 2004	Udział w rynku w 2004	Wielkość ruchu w tys. w 2005	Udział w rynku w 2005	Wielkość ruchu w tys. w 2006	Udział w rynku w 2006	Wielkość ruchu w tys. w 2007	Udział w rynku w 2007	Wielkość ruchu w tys. w 2008	Udział w rynku w 2008	Wielkość ruchu w tys. w 2009	Udział w rynku w 2009
Sofia	1 346	37,5%	1 596	37%	1 867	37,2%	2 190	39,1%	2 746	45,2%	3 220	50,2%	3 122	53,5%
Praga	7 463	95%	9 636	95%	10 777	94%	11 513	94,6%	12 436	93%	12 631	93%	11 600	93,0%
Tallinn	710	100%	991	100%	1 393	100%	1 533	100%	1 723	100%	1 804	100%	1 341	100%
Włino	722	100%	994	100%	1 279	89,2%	1 447	80,5%	1 714	78,0%	2 042	80,0%	1 306	69,9%
Ryga	710	100%	1 056	100%	1 872	100%	2 488	100%	3 156	100%	3 687	100%	4 063	100%
Warszawa	5 167	72,6%	6 085	68,9%	7 072	61,5%	8 117	59,1%	9 228	53,9%	9 480	50,6%	8 333	48,9%
Bukareszt *	2 470	77,4%	2 601	81,5%	3 353	80,4%	4 198	88,9%	5 038	72,9%	7 246	90,2%	7 162	89,7%
Bratysława	480	76,8%	894	82,7%	1 326	83,8%	1 905	89,7%	1 976	88,5%	2 206	85,0%	1 701	87,3%
Budapeszt	5 012	100%	6 445	100%	8 049	100%	8 246	100%	8 580	100%	8 429	100%	8 081	100%

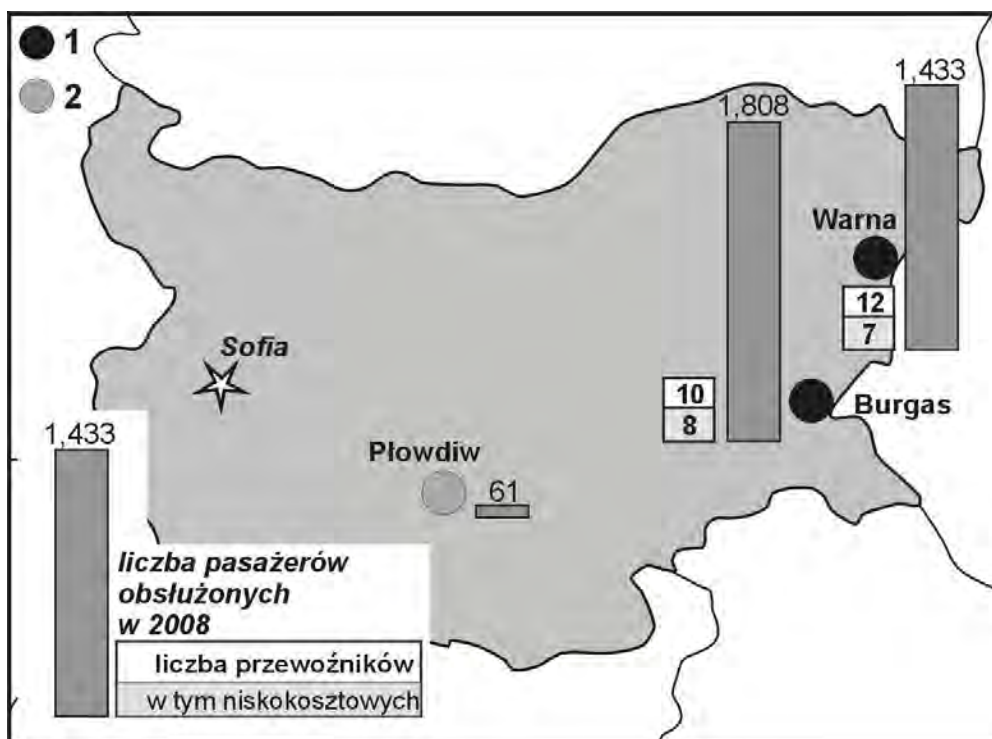
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat, uzupełnione w przypadku Bratysławy, Sofii i Bukaresztu dla lat 2003, 2004, 2005 o dane z raportów rocznych portów lotniczych. Uwagi: dane dla Bukaresztu są sumą wielkości ruchu na lotniskach Oropeni – Henri Coandă (według Eurostat) i Băneasa - Aurel Vlaicu (według raportów rocznych portu).

W przypadku największych portów regionalnych Rumunii i Bułgarii (ryc. 60 i 61), podobnie jak w przypadku dużych portów regionalnych w Polsce, połączenia międzynarodowe oferowane są również przez przewoźników tradycyjnych. Z Timișoary, oprócz narodowego przewoźnika rumuńskiego Tarom, połączenia realizują Austrian Airlines, Lufthansa i Malev oraz rumuński regionalny przewoźnik Carpatair, który w tym porcie zlokalizował swoją bazę. Innym dynamicznie rozwijającym się regionalnym portem rumuńskim jest Cluj-Napoca. W 2008 r. połączenia z tego portu oferowało 6 przewoźników, 4 tradycyjnych – Tarom, Carpatair, Austrian Airlines i Lufthansa oraz Wizzair i Blue Air.

W przypadku bułgarskich portów regionalnych, w 2008 r. lotnisko w Burgas w ruchu regularnym było obsługiwane przez 10 przewoźników, w tym 8 niskokosztowych, natomiast Warna przez 12, w tym 7 niskokosztowych. Wśród przewoźników tradycyjnych połączenia oferowali Bulgaria Air, Hemus Air, Austrian Airlines, Malev i British Airways.



Ryc. 60. Rumuńskie porty regionalne. Wielkość ruchu pasażerskiego w 2008 r. oraz liczba przewoźników oferujących połączenia z danego portu w sezonie letnim 2008: 1 – porty lotnicze obsługujące regularny ruch międzynarodowy. 2 – porty obsługujące wyłącznie ruch krajowy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Rumuńskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego i rozkładów lotów portów lotniczych.



Ryc. 61. Bułgarskie porty regionalne. Wielkość ruchu pasażerskiego w 2008 r. oraz liczba przewoźników oferujących połączenia z danego portu w sezonie letnim 2008: 1 – porty lotnicze obsługujące regularny ruch międzynarodowy, 2 – porty obsługujące wyłącznie ruch czarterowy. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego Bułgarii i rozkładów lotów portów lotniczych.

Jak pokazują tab. 22 i ryc. 59, rozwój portów regionalnych w nowych państwach unijnych był zróżnicowany przestrzennie. Porty regionalne rozwinęły się bardziej w krajach o większej powierzchni i większym potencjale demograficznym, gdzie często infrastruktura transportu kolejowego i samochodowego jest słabo rozwinięta, co powoduje wydłużenie przejazdu do lotniska głównego dla danego kraju. Dodatkowym elementem sprzyjającym rozwojowi portów regionalnych jest niecentralne położenie stolicy względem reszty kraju, zwłaszcza gdy towarzyszy temu znaczne urozmaicenie fizjograficzne, zmniejszające efektywność alternatywnych środków transportu lądowego. Czynniki te odgrywają mniejszą rolę w przypadku małych państw, nawet gdy ośrodek stołeczny położony jest peryferyjnie (Litwa, Słowacja). Innym ważnym czynnikiem jest gęstość zaludnienia w poszczególnych częściach kraju. Powyższe uwarunkowania tłumaczą, dlaczego szczególnie dynamicznie rozwijają się lotniska regionalne w Polsce, Rumunii i Bułgarii. W Bułgarii dodatkowy wpływ ma rozwój turystyki przyjazdowej w regionie czarnomorskim.

9.4. Podsumowanie

Na tle innych nowych państw członkowskich Unii Europejskiej Polska miała duży ruch pasażerski, który w 2008 r. wyniósł 18 mln 727 tys. (według Eurostat), co było najwyższą wartością w grupie. Jednak mimo dynamicznego rozwoju w latach 2004–2008 wskaźnik mobilności lotniczej, wyrażony liczbą podróży lotniczych w roku przypadającą na jednego mieszkańca, jest wciąż bardzo niski (7. miejsce w grupie). Przewoźnicy niskokosztowi, którzy rozpoczęli działalność w Polsce bardzo szybko zyskali znaczący udział w rynku. W 2008 r. wynosił on ponad 50%. W Europie Środkowej i Wschodniej tylko w Słowacji przewoźnicy niskokosztowi mieli wyższy udział w rynku. W pozostałych państwach był on na poziomie 20–40%.

W Polsce porty regionalne rozwijały się szybciej niż port centralny i obecnie obsługują ponad połowę ruchu pasażerskiego. Podobne tendencje do rozwoju portów regionalnych można dostrzec w Rumunii, w której 15 lotnisk obsługuje komercyjne połączenia rozkładowe, a 8 z nich posiada połączenia międzynarodowe. Jednak ruch w regionalnych portach rumuńskich jest znacznie niższy w porównaniu do polskich portów i w żadnym z nich nie przekracza miliona pasażerów rocznie (dla porównania – w Polsce w pięciu). W pozostałych krajach, chociaż znacznie mniejszych pod względem powierzchni i liczby mieszkańców, porty regionalne również zaczęły pozyskiwać nowe połączenia międzynarodowe, ale na znacznie mniejszą skalę i pozostały w cieniu portu stołecznego (centralnego). Wyjątkiem jest Bułgaria, ale tam porty w Burgas i Warnie miały duży udział w rynku jeszcze przed liberalizacją transportu lotniczego.

W wyniku ekspansji linii niskokosztowych doszło do rozwoju sieci połączeń pomiędzy portami wszystkich nowych państw UE położonych w Europie Środkowo-Wschodniej a Europą Zachodnią. W większości państw, podobnie jak w Polsce, dominującym kierunkiem były połączenia do Wielkiej Brytanii. Wyjątkiem były państwa nadbałtyckie Łotwa i Estonia, w których więcej było połączeń do portów skandynawskich oraz Rumunia, gdzie dominowały połączenia do portów włoskich.

10. Podsumowanie i wnioski

Przygotowania do przystąpienia do Unii Europejskiej wymagały wprowadzenia znacznych zmian w istniejącym prawno-organizacyjnym systemie funkcjonowania państwa, nie wyłączając dziedzin związanych z transportem lotniczym. Polska musiała dostosować prawo lotnicze do norm i standardów obowiązujących na zliberalizowanym w latach 1987–1997, jednolitym rynku transportowym Unii. Proces liberalizacji transportu lotniczego w UE trwał około 10 lat i był rozłożony na trzy etapy związane z wprowadzaniem pakietów liberalizacyjnych. W Polsce miał wręcz rewolucyjny charakter, gdyż po krótkim okresie przystosowawczym 1 maja 2004 r. doszło do pełnego „otwarcia” polskiego nieba. Oznaczało to zastosowanie 9 wolności lotniczych, łącznie z prawem do kabotażu i umożliwiło rozpoczęcie działalności w Polsce przez dowolnego przewoźnika, zarejestrowanego na terenie UE i państw stowarzyszonych. Zmiany prawne i gospodarcze stworzyły zatem warunki do znacznego przekształcenia rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce.

W nawiązaniu do postawionych na początku pracy pytań badawczych główne trendy i zjawiska na polskim rynku lotniczych przewozów pasażerskich w latach 2003–2009 można podsumować w następujący sposób.

Transport lotniczy w latach 2003–2009 w ujęciu ilościowym. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej nastąpił gwałtowny rozwój transportu lotniczego. W porównaniu do roku 2003, liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach w roku 2008 zwiększyła się niemal trzykrotnie. W 2003 r. wynosiła 7 mln 121 tys. pasażerów, w 2008 r. 20 mln 650 tys. Okres ten cechował się bardzo dużą dynamiką wzrostu ruchu pasażerskiego. W 2003 r. wzrost ten w porównaniu do roku poprzedniego wynosił stosunkowo niewiele – 8,53%. W 2004 r., a więc w roku akcesji do Unii Europejskiej wyniósł 24,07%, a w latach 2005–2006 liczba pasażerów zwiększała się jeszcze szybciej – o ponad 30%. W kolejnych latach wzrost był już mniejszy. W 2007 r. ruch pasażerski wzrósł o 24,44%, w 2008 r. już tylko o 8,02%. Dynamiczny wzrost w latach 2003–2008 dotyczył jednak wyłącznie ruchu międzynarodowego. Ruch krajowy pozostał prawie na niezmiennym poziomie.

W 2009 r., po raz pierwszy od 1991 r., ruch pasażerski zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego. Spadek ten wyniósł 8,25%. Było to odzwierciedleniem kryzysu ekonomicznego w wielu państwach europejskich i Stanach Zjednoczonych oraz wynikającym z niego kryzysem w światowym lotnictwie, jak i spowolnienia gospodarczego w Polsce.

Wzrost znaczenia portów regionalnych. Przyrost liczby pasażerów w pierwszych latach po akcesji Polski do UE nie był jednakowy we wszystkich portach lotniczych. Szczególnie szybko zaczęły rozwijać się porty regionalne, które

przed 2004 r. nie odgrywały większego znaczenia w ruchu międzynarodowym. W 2003 r. liczba pasażerów odprawionych na warszawskim lotnisku stanowiła 72,6% ogółu pasażerów obsługiwanych w polskich portach, a w 2007 r. po raz pierwszy spadła poniżej 50%. W 2008 r. porty regionalne obsługiwały 54% ogółu pasażerów, a w 2009 r. 56%.

W latach 2004–2007 szczególnie szybko rozwijały się porty lotnicze w Krakowie i Katowicach. W 2003 r. udział Krakowa w rynku przewozów pasażerskich stanowił 8% (593 tys. pasażerów), w 2005 r. 14% (1,56 mln pasażerów), a w 2007 r. 16% (3 mln 42 tys. pasażerów). Katowice z piątego miejsca wśród portów regionalnych w 2003 r. przesunęły się po 2004 r. na 3 miejsce po Warszawie i Krakowie, wyprzedzając Gdańsk, Wrocław i Poznań. W 2003 r. lotnisko w Pyrzowicach obsługiwało 258 tys. pasażerów, podczas gdy w 2005 r. liczba ta przekroczyła milion, co stanowiło 9% udziału w rynku przewozów w Polsce. W 2008 r. pozycja Katowic jeszcze bardziej się umocniła – port ten obsługiwał 12% rynku. Do rozwoju krakowskiego portu przyczynił się także wzrost zainteresowania Krakowem jako centrum turystycznym i bezpośrednio z tym związany wzrost ruchu turystycznego. Natomiast w przypadku Katowic, kluczowym dla rozwoju okazał się wybór tego portu przez przewoźnika Wizzair na swoją główną bazę oraz rozbudowa oferty lotów czarterowych.

Również w pozostałych portach (z wyjątkiem Zielonej Góry i portu Szczytno-Szymany) liczba pasażerów znacząco wzrosła. W 2003 r. tylko w Krakowie liczba pasażerów przekraczała 0,5 miliona, a w 2006 r. miało to miejsce już w pięciu portach (oprócz Krakowa, w Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu). W 2008 r. w każdym z tych portów liczba pasażerów przekroczyła milion. W ciągu pięciu pierwszych lat uczestnictwa Polski w Unii Europejskiej liczba pasażerów korzystających z portów regionalnych wzrosła ponad pięciokrotnie.

Znaczenie przewoźników niskokosztowych dla rozwoju transportu lotniczego w Polsce. Przewoźnicy niskokosztowi rozpoczęli działalność niemal bezpośrednio po „otwarciu” nieba nad Polską. Oferując znacznie niższe ceny biletów bardzo szybko zyskali popularność i wpłynęli na wzrost popytu na podróże lotnicze. Przyczynili się do częstszego przemieszczania się mieszkańców Polski drogą lotniczą, ale również spowodowali, że z tej formy transportu zaczęły korzystać osoby, które wcześniej nie podróżowały samolotami.

Faktyczny i prognozowany wzrost popytu na podróże lotnicze w Polsce zachęcał kolejne przedsiębiorstwa lotnicze do rozpoczynania działalności w Polsce. W sezonie letnim 2005 r., a więc zaledwie rok po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, przeloty z polskich portów oferowało już 8 przewoźników niskokosztowych. W 2007 r. ich liczba wzrosła do 15, a w 2008 r. do 16. Linie niskokosztowe obsługiwały 10 polskich portów lotniczych, czyli wszystkie, z których odbywały się regularne pasażerskie połączenia międzynarodowe. Wraz z pojawieniem się nowych przewoźników na polskim rynku zmieniła się struktura udziału poszczególnych

przewoźników w rynku przewozów pasażerskich. W roku 2004 r. pasażerowie linii niskokosztowych stanowili 14% ogólnej liczby pasażerów korzystających z połączeń rozkładowych, w 2005 r. 31,37%, w 2006 r. 46,20%, a 2007 r. ich udział przekroczył 50% i utrzymywał się na tym poziomie w kolejnych latach.

Również aktywizacja portów regionalnych była głównie zasługą linii niskokosztowych, które podobnie jak na innych rynkach preferowały w Polsce znacznie tańsze i bardziej otwarte na współpracę porty regionalne. W porcie centralnym dla Polski – w Warszawie, przewoźnicy niskokosztowi mieli najniższy udział, obsługując maksymalnie w 2008 r. 29,7% ogółu pasażerów w ruchu rozkładowym. Natomiast w niektórych portach regionalnych już w 2005 r. ich udział przekroczył 50%: w Krakowie (52,75%), Katowicach (84,65%) i Łodzi (97,54%). W 2007 r. we wszystkich portach regionalnych pasażerowie linii niskokosztowych stanowili ponad 50% ogółu pasażerów, a największy udział mieli w Katowicach (82,37%), Bydgoszczy (86,94%) i Łodzi (98,31%).

Niskie ceny na przeloty tzw. tanimi liniami spowodowały, że również przewoźnicy tradycyjni nie chcąc tracić pasażerów, obniżyli ceny na swoje usługi, przyczyniając się w ten sposób również do wzrostu dostępności cenowej podróży lotniczych.

Zmiany sieci połączeń. Sieć połączeń z polskich portów po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej uległa olbrzymim zmianom. Szczególnie rozbudowana została sieć połączeń z portów regionalnych, głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych.

W 2003 r. sześć portów regionalnych posiadało połączenia z zagranicznymi portami, które pełniły funkcję węzłów przesiadkowych, głównie aliansu Star. Z pięciu z nich realizowane były połączenia do Frankfurtu (z Gdańska, Katowic, Krakowa, Poznania i Wrocławia), z czterech do Kopenhagi (z Gdańska, Poznania, Szczecina, Wrocławia), z dwóch do Düsseldorfu (z Katowic i Poznania) i Wiednia (z Krakowa i Poznania). Tylko Kraków posiadał bardziej rozbudowaną sieć połączeń, także do portów przesiadkowych przewoźników związanych z innymi alianсами.

Polityka linii niskokosztowych sprawiła, że wzrosła z Polski liczba tzw. połączeń z punktu do punktu, przyczyniających się do zwiększenia spójności transportowej Unii Europejskiej oraz zwiększenia dostępności transportowej regionów.

Od początku uczestnictwa Polski w Unii Europejskiej (a właściwie za sprawą linii Air Polonia nawet kilka miesięcy wcześniej) szczególnie szybko rozwijała się sieć połączeń z portami brytyjskimi i irlandzkimi, które dominowały nad pozostałymi kierunkami. Dominacja kierunków brytyjskich była głównie związana z migracjami zarobkowymi Polaków, w pierwszych latach członkostwa w Unii ograniczonymi do tych dwóch krajów ze względów formalnych (otwarcie rynku pracy) i ekonomicznych (okres prosperity w gospodarce obu tych państw). W sezonie letnim 2005 r. linie niskokosztowe oferowały 85 połączeń w tygodniu do Wiel-

kiej Brytanii, rok później 215, a w 2008 r. 349 połączeń w tygodniu. Przy czym charakterystyczne było w pierwszej kolejności otwieranie połączeń do Londynu, a dopiero później pojawiły się połączenia do innych mniejszych miast brytyjskich oraz irlandzkich.

Znacząco zwiększyła się również liczba połączeń z Niemcami, Norwegią i Szwecją. Wiele połączeń uruchomiono do portów włoskich. Natomiast dużą niestabilnością cechowała się liczba połączeń do Hiszpanii i Grecji. O ile połączenia na Wyspy Brytyjskie zostały zdominowane przez przewoźników niskokosztowych, to w przypadku połączeń pomiędzy Polską a Niemcami można mówić o względnej równowadze pomiędzy wielkością ruchu niskokosztowego a ruchem tradycyjnymi liniami. Jest to związane z silnym powiązaniem polskich portów z portami przesiadkowymi na terenie Niemiec.

Zmiany w hierarchii polskich portów. O pozycji danego lotniska w hierarchii lotnisk świadczy nie tylko wielkość ruchu pasażerskiego, ale również liczba połączeń, w tym połączeń dalekiego zasięgu oraz liczba przewoźników. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej wzrosła nie tylko liczba pasażerów obsługiwanych w poszczególnych portach, zmieniając w ten sposób ich pozycję w rankingu europejskich portów, sporządzanych według tego kryterium, ale zwiększyła się również liczba przewoźników i liczba oferowanych połączeń (kierunków) ze wszystkich portów (z wyjątkiem Zielonej Góry). W przypadku Warszawy liczba przewoźników oferujących połączenia regularne wzrosła z 21 w sezonie letnim 2003 do 32 w sezonie letnim 2008. Natomiast liczba obsługiwanych miast zwiększyła się odpowiednio z 54 do 80. W tym samym okresie w Krakowie liczba przewoźników wzrosła z 6 do 19, natomiast liczba obsługiwanych miast zwiększyła się z 10 do 47 w 2007 r. Największe zmiany dotyczyły Katowic, gdzie gwałtownie wzrosła liczba pasażerów, zmieniając pozycję tego portu zarówno w rankingach polskich, jak i europejskich (w 2003 r. Katowice zajmowały 208 w Europie pod względem liczby pasażerów, w 2004 przesunęły się na pozycję 161), ale również liczba obsługiwanych kierunków. W 2003 r. z tego portu w ruchu rozkładowym były realizowane połączenia do 3 miast, po kilku latach – w sezonie letnim 2007 r. liczba kierunków zwiększyła się do 30.

O hierarchii portów świadczy również częstotliwość realizowanych połączeń, odzwierciedlana przez wartość wskaźnika dostępności lotniczej portu. Po przystąpieniu do UE wartość tego wskaźnika wzrosła dla większości portów (bez Zielonej Góry). Dla portu centralnego dla Polski wskaźnik ten wzrósł stosunkowo niewiele – o 2 punkty, ale wartość wskaźnika dostępności lotniczej dla tego portu była wysoka (19 punktów) już w 2003 r. Dla największych portów regionalnych – Krakowa, Katowic i Gdańska zwiększył się o 3 punkty, a nawet w 2008 r. w przypadku Katowic o 4 punkty. Dla pozostałych portów jego wartość wzrosła po akcesji do Unii Europejskiej o 2 punkty.

Pozycja polskich portów w sieci aliansów lotniczych. Po 2004 r. w niewielkim stopniu zmieniła się pozycja polskich portów w aliansach Oneworld i Sky Team. Połączenia z centrami przesiadkowymi tych aliansów posiadały nadal właściwie tylko Warszawa i Kraków (nie licząc okresowego połączenia z Poznania do Londynu Gatwick liniami British Airways i Finnair z Gdańska do Helsinek). Natomiast znacząco rozbudowana została sieć połączeń z punktami przesiadkowymi aliansu Star, a zwłaszcza jego lidera – Lufthansy. Z portów regionalnych zwiększono częstotliwość istniejących połączeń do Frankfurtu oraz uruchomiono połączenia do Monachium z Gdańska, Katowic, Krakowa i Poznania oraz do Düsseldorfu z Wrocławia. Zmalała natomiast liczba połączeń z Kopenhagą (głównym lotniskiem przesiadkowym linii SAS) oraz Wiedniem (Austrian Airlines), co było z jednej strony wynikiem silnej konkurencji ze strony Lufthansy, z drugiej problemów finansowych pozostałych wymienionych przewoźników. Zmniejszyła się również liczba połączeń w tygodniu z portów regionalnych do Warszawy – głównego portu przesiadkowego PLL LOT. Fakty te mogą wskazywać na zwiększenie ciężenia portów regionalnych w kierunku punktów przesiadkowych Lufthansy oraz malejącą rolę Warszawy jako punktu przesiadkowego dla pasażerów podróżujących z polskich portów regionalnych.

Podobieństwa i różnice pomiędzy zmianami zachodzącymi w transporcie lotniczym w Polsce a innymi zliberalizowanymi wcześniej rynkami. Deregulacja transportu lotniczego w Stanach Zjednoczonych została przeprowadzona 26 lat wcześniej, w odmiennych warunkach politycznych i gospodarczych. Dotyczyła rynku o znacznie większej powierzchni, potencjale gospodarczym i demograficznym. Społeczeństwo amerykańskie od lat znane jest ze znacznie większej mobilności niż społeczeństwo polskie. Jednak porównując zmiany, które miały miejsce w wyniku deregulacji i liberalizacji transportu lotniczego można zauważyć wiele podobieństw.

Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce, podobnie jak deregulacja w Stanach Zjednoczonych, była przeprowadzona w bardzo krótkim czasie, miała wręcz rewolucyjny charakter. Jednak w Polsce, tak jak w całej Unii Europejskiej dotyczyła zarówno transportu międzynarodowego, jak i krajowego i zezwalała nawet na kabotaż. Deregulacja na rynku amerykańskim dotyczyła wyłącznie rynku krajowego i przewoźników amerykańskich. Obcy przewoźnicy nie mieli prawa do obsługi połączeń wewnątrz Stanów Zjednoczonych.

Na obu zliberalizowanych rynkach doszło do wzrostu liczby przewoźników i oferowanych połączeń. Wzrost konkurencji i walka o pasażerów, a przede wszystkim swoboda w ustalaniu taryf lotniczych zaowocowały drastycznym obniżeniem cen biletów lotniczych. Wzrost dostępności cenowej połączony ze wzrostem gospodarczym (tak było bezpośrednio po deregulacji zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Polsce) spowodował znaczące zmiany po stronie popytowej i gwałtowny wzrost ruchu pasażerskiego. W Polsce, podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, w okresie gwałtownego rozwoju rynku wiele tras było otwieranych i bardzo szybko

zamykanych lub przejmowanych przez innych przewoźników. Sieć połączeń była mało stabilna, powodowało to uczucie chaosu wśród wielu klientów linii lotniczych oraz firm z nimi współpracujących.

W warunkach bardzo silnej konkurencji przedsiębiorstwa lotnicze zmuszone zostały do poszukiwania nowych rozwiązań mających na celu obniżenie kosztów działalności, a tym samym zwiększenie konkurencyjności na rynku. W zakresie zmiany sieci połączeń w Polsce, podobnie jak na rynku amerykańskim doszło do zwiększenia liczby połączeń między mniejszymi portami – dotyczyło to zwłaszcza linii o niskokosztowym modelu działania. Linie tradycyjne natomiast zaczęły reorganizować swoją sieć połączeń w oparciu o główne punkty przesiadkowe („hub and spokes system”). Doszło do aktywizacji portów mniejszych (o znaczeniu regionalnym).

Po okresie gwałtownego wzrostu liczby przewoźników i tras nastąpił okres nasycenia i proces konsolidacji rynku, przejawiający się w fuzjach, przejęciach mniejszych i słabszych przewoźników, a w efekcie spowodował wzrost cen na trasach, na których zmniejszyła się konkurencja. Jednak ceny biletów lotniczych nadal pozostały niższe niż przed deregulacją. Na tym etapie sprawdziły się częściowo obawy przeciwników deregulacji, którzy uważali, że może ona spowodować zakłócenia w alokacji i wynikające z tego niepożądane następstwa – nadmiar potencjału przewozowego na lokalnym rynku usług transportowych zwiększa ryzyko upadłości firm. Podobne sygnały rozpoczynającego się okresu nasycenia rynku i konsolidacji można zauważyć obecnie w Polsce. Należą do nich: wycofanie się kilku przewoźników z polskiego rynku, zawieszenie niektórych tras i spadek liczby pasażerów w niektórych portach.

Mimo że liberalizacja rynku lotniczego w Europie Zachodniej była rozłożona w czasie i była wprowadzana etapami, to większość zmian, które miały miejsce na polskim rynku jest podobna do procesów, które miały miejsce w Europie Zachodniej. Wśród nich do najważniejszych należą zwiększenie konkurencji, powstanie i rozwój przewoźników niskokosztowych, obniżenie taryf i zwiększenie popytu na przewozy lotnicze.

W zakresie rozwoju sieci połączeń w Polsce – podobnie jak w Europie Zachodniej – nastąpił gwałtowny rozwój połączeń średniodystansowych. Jednak mniejsze znaczenie niż w Polsce na rozwój określonych kierunków miały podróże do pracy. Tylko w pierwszym etapie rozwoju połączeń linii niskokosztowych w Europie Zachodniej najszybciej rozwijały się połączenia pomiędzy Irlandią a Wielką Brytanią, które były związane z ruchem migracyjnym pomiędzy krajem ojczystym a miejscem pracy. W kolejnym etapie rozwoju sieci połączeń nastąpił znaczący wzrost oferty do atrakcyjnych miejscowości turystycznych Hiszpanii, Francji, Włoch. Wiele mniejszych portów zyskało połączenia międzynarodowe i wzrosła liczba połączeń bezpośrednich pomiędzy różnymi regionami Europy.

W Europie Zachodniej, podobnie jak w Polsce, sieć połączeń przewoźników niskokosztowych była znacznie mniej stabilna niż sieć połączeń przewoźników tradycyjnych.

Przewoźnicy niskokosztowi w Polsce bardzo szybko osiągnęli znaczący udział w rynku, obsługując około 50% ogółu pasażerów. Podobne udziały osiągnęli tylko w Wielkiej Brytanii i Irlandii. W przypadku całego obszaru zliberalizowanej Europy wynosił on w 2005 r. około 25%.

Podobieństwa i różnice pomiędzy rynkiem polskim i rynkami innych nowych państw członkowskich UE. Po rozszerzeniu Unii Europejskiej we wszystkich nowych państwach członkowskich wzrósł ruch pasażerski. Podobnie jak w Polsce, w większości państw największą dynamiką wzrostu cechowały się lata 2004–2007. Na wszystkich rynkach doszło do wzrostu konkurencji i rozwoju połączeń linii niskokosztowych. Jednak na polskim rynku rozpoczęło działalność najwięcej przewoźników niskokosztowych, co świadczy, że Polska była postrzegana jako atrakcyjny rynek o dużym potencjale.

Tylko na Słowacji przewoźnicy niskokosztowi osiągnęli większy udział w rynku, ale w przypadku tego kraju związane to było również ze słabą pozycją przewoźników tradycyjnych i kłopotami finansowymi przewoźnika flagowego. Wysoki udział w rynku przewoźników niskokosztowych w Polsce może świadczyć, że polski rynek jest nadal bardzo czuły na ceny.

Na tle innych nowych członków UE można stwierdzić, że w Polsce doszło do najszybszego i przebiegającego na największą skalę rozwoju portów regionalnych. Podobne tendencje można dostrzec w Rumunii, jednak ruch pasażerski w rumuńskich portach regionalnych jest znacznie niższy.

Podobnie jak w Polsce, w pozostałych nowych państwach członkowskich doszło do rozwoju sieci połączeń, głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych. W większości państw dominującym kierunkiem były połączenia do Wielkiej Brytanii. Wyjątkiem były państwa nadbałtyckie - Łotwa i Estonia, gdzie najczęściej połączeń było do portów skandynawskich, natomiast w Rumunii dominowały połączenia do portów włoskich, hiszpańskich i francuskich. Taki rozwój połączeń był odzwierciedleniem kierunków migracyjnych oraz powiązań historycznych i kapitałowych.

Po akcesji nowych państw do UE wzrosła liczba połączeń głównie pomiędzy portami dawnego obszaru Wspólnoty a portami nowych członków. Praktycznie nie zmieniła się sieć połączeń pomiędzy portami lotniczymi nowych państw członkowskich. Wskazywać to może na fakt, że na te kierunki praktycznie nie zmienił się popyt, a równocześnie odległość pomiędzy portami tego obszaru nie jest na tyle duża, aby transport lotniczy mógł sprostać konkurencji, zwłaszcza cenowej, ze strony innych środków transportu, głównie samochodowego i kolejowego.

Wyniki przeprowadzonej analizy zmian polskiego rynku transportu lotniczego prowadzą do wniosku, że istotne zmiany ilościowe w lotniczym transporcie pasażerskim i znaczące zmiany przestrzenne w sieci połączeń i hierarchii portów lotniczych, które miały miejsce w latach 2004–2009, były przede wszystkim konsekwencją przyjęcia Polski do Unii Europejskiej. Wynikały one z:

- liberalizacji rynku transportu lotniczego i pełnego „otwarcia” polskiego nieba jako czynnika podstawowego,
- otwierania rynków pracy dla obywateli polskich w państwach UE,
- wzrostu gospodarczego i wzrostu zamożności Polaków,
- nowych inwestycji i rosnących powiązań gospodarczych,
- rosnącej liczby turystów podróżujących z i do Polski, korzystających z transportu lotniczego.

* * * * *

Z przeprowadzonych badań wynikają dodatkowe wnioski, które mogą mieć znaczenie aplikacyjne:

- Przebieg procesów towarzyszących liberalizacji transportu lotniczego w Polsce wykazywał podobieństwa jakościowe do procesów obserwowanych na rynkach amerykańskim i zachodnioeuropejskim (przy zachowaniu skali). Oznacza to, że doświadczenia rynków zliberalizowanych wcześniej powinny być brane pod uwagę w prognozach dalszego rozwoju rynku polskiego. Równocześnie doświadczenia z rynku polskiego mogą być istotne dla prognozowania zmian w państwach Europy Wschodniej, które liberalizację mają przed sobą,
- Rozwój lub regres transportu lotniczego zależy od wielu czynników: ekonomicznych, politycznych lub nawet przyrodniczych (np. wybuch wulkanu Eyjafjallajökull). Dlatego też bardzo trudno jest dokładnie prognozować wielkość przewozów pasażerskich i wzrost lub spadek zainteresowania danymi kierunkami. Taką niepewność popytu ma transport lotniczy należy uwzględnić w planowaniu infrastruktury lotniczej a zwłaszcza w projektach i organizacji terminali lotniczych i stosować np. rozwiązania modułowe umożliwiające w zależności od potrzeb zwiększenie lub ewentualne zmniejszenie przestrzeni przeznaczonej do obsługi pasażerskiej,
- W warunkach zliberalizowanego rynku konkurują ze sobą nie tylko linie lotnicze, ale również porty lotnicze. W przypadku Polski dotyczy to szczególnie lotnisk, których potencjalne obszary ciężenia chociaż częściowo się nakładają. Dotyczy to np. portów w Krakowie i Katowicach, Poznaniu i Wrocławiu czy Wrocławiu i Katowicach. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku portów położonych w zachodniej części Polski i portów wschodniej części Niemiec, zwłaszcza Berlina. Konkurencja ta może nasilić się po zakończeniu budowy lotniska Berlin Brandenburg International. W takich sytuacjach coraz większe znaczenie ma czas

dojazdu na lotnisko. Dlatego kluczowa dla wielu portów może okazać się nie rozbudowa infrastruktury lotniskowej, ale infrastruktury około lotniskowej i tworzenie węzłów multimodalnych,

- Skrócenie czasu dojazdu na lotnisko może również wpłynąć na wybór podróży lotniczej, a nie konkurencyjnego środka transportu, którym przy stosunkowo małych odległościach (zwłaszcza do 800 km) może być transport samochodowy czy kolejowy. Dlatego poprawa infrastruktury dojazdowej do portów lotniczych może wpłynąć na wzrost zainteresowania przelotami na trasach krajowych, zwłaszcza wśród pasażerów biznesowych i będzie elementem budowy przewagi konkurencyjnej miast,
- Dla portów położonych w sąsiedztwie wschodniej granicy państwowej szansą dalszego rozwoju będzie pozyskanie podróżnych z państw ościennych. W przypadku lotnisk we wschodniej części Polski (Rzeszowa i budowanego portu w Lublinie) będą to podróżni z Ukrainy i Białorusi, ale niezbędne do tego będzie stworzenie warunków umożliwiających sprawne przekroczenie granicy państwowej. Gdańsk zaczyna pełnić podobną rolę dla obwodu kaliningradzkiego. Przykładem potwierdzającym potencjał portu lotniczego jako miejsca rozpoczęcia podróży przez mieszkańców państwa sąsiedniego jest port w Katowicach, z którego coraz liczniej korzystają osoby z Ostrawy i okolic. Przekroczenie granicy państwowej nie stanowi dla tych osób po rozszerzeniu układu z Schengen żadnej bariery,
- W warunkach bardzo silnej konkurencji konieczne staje się poszukiwanie przez zarządy portów lotniczych dodatkowych źródeł dochodów z działalności pozalotniczej. Dlatego też, podobnie jak w wielu portach na świecie, również w Polsce dojdzie zapewne do rozbudowy parków biznesu w pobliżu lotniska i powstania tzw. miasteczek lotniskowych (Airport City) obejmujących hotele, centra konferencyjne i centra handlowe, czego zaczątki obserwujemy w Warszawie i co jest w planach rozwojowych lotnisk regionalnych,
- Bardzo niebezpieczne dla stabilności rozwoju portu lotniczego jest związanie się tylko z jednym przewoźnikiem lub wyraźnie dominująca pozycja jednej linii lotniczej (jak ma to miejsce np. w Bydgoszczy). Taka sytuacja utrudnia negocjacje handlowe i może doprowadzić do poważnych problemów portu lotniczego w wyniku wycofania się lub bankructw danego przewoźnika,
- W przypadku mniejszych portów ważna jest również dywersyfikacja rodzaju ruchu lotniczego (na regularny, niskokosztowy, czarterowy, towarowy). Oferowanie tylko jednego rodzaju połączeń może spowodować znacznie większe problemy w wypadku zmiany koniunktury na rynku i np. załamania się wyjazdów typowo turystycznych,
- Uwzględniając doświadczenia innych zliberalizowanych wcześniej rynków, Polska musi być przygotowana, że po okresie ekspansji transportu lotniczego może dojść do okresu nasycenia i konsolidacji rynku, który będzie charakteryzował się

fuzjami, przejęciami słabszych firm lub nawet bankructwem przewoźników, zwłaszcza jeśli nałoży się to na inne problemy gospodarcze. Może to skutkować okresowym zmniejszeniem ruchu pasażerskiego. Pewne przejawy tych procesów są już obserwowane. To również powinno być brane pod uwagę przy planowaniu strategicznym, a w szczególności przy podejmowaniu decyzji o budowie nowych lotnisk regionalnych czy ustalaniu wielkości planowanego nowego portu centralnego.

Bibliografia

- Adamczyk P., 2009, *Kolej do MPL Katowice*, Silesia Airport, Magazyn Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, 5/2009, s. 20–21.
- Baj L., Piłat B., 2010, *Lotnicza Polska*, Gazeta Wyborcza, 06.09.2010.
- Bartoszewicz W., Skalska T., 2006, *Zagraniczna turystyka przyjazdowa do Polski w roku 2005*, Instytut Turystyki, Warszawa, ss. 122.
- Bąk M., 1997, *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 182.
- Behnen T., 2004, *Germany's changing air port infrastructure: the prospects for „newcomer” airports attempting market entry*, Journal of Transport Geography 12, s. 277–286.
- Bennett R.D., Craun J.M., 1993, *The Airline Deregulation Evolution Continues. The Southwest Effect*, Office of Aviation Analysis, U.S. Department of Transportation, ss. 21.
- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., 2007, *Liberalizacja jako instrument kreowania nowych szans rozwoju transportu*, Przegląd Komunikacyjny 3/2007, s. 16–23.
- Ben-Yosef E., 2005, *The Evolution of the US Airline Industry. Theory, Strategy and Policy*, Springer, Dordrecht, ss. 296.
- Berezowski S., 1975, *Zarys geografii komunikacji*, PWN, Warszawa, ss.358.
- Bieliński J. (red.), 2005, *Strategia Lizbońska a konkurencyjność gospodarki*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa, ss. 266.
- Bjelic B., 2007, *The business model of Low Cost Airlines – Past, present, future*, [w:] Groß S., Schröder A.(red.), Handbook of Low Cost Airlines, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 11–31.
- Bley K., Büermann T., 2007, *Business process and IT solution in the low fare environment*, [w:] Groß S., Schröder A.(red.), Handbook of Low Cost Airlines, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 51–76.
- Bojczuk J., 2007, *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIV, s.87–105.
- Brodecki Z. (red.), 2004, *Infrastruktura*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa, ss. 448.
- Brons M., Pels E., Nijkamp, Rietveld P., 2002, *Price elasticities of demand for passenger air travel : a meta-analysis*, Journal of Air Transport Management 8, s.165–175.
- Burghouwt G., Hakfoort J., 2001, *The evolution of the European aviation network, 1990–1998*, Journal of Air Transport Management 7, s. 311–318.
- Burrell K., 2010, *Going steerage on Ryanair: culture of migrant air travel between Poland and the UK*, Journal of Transport Geography, 19, s.1023–1030.
- Burghouwt G., Hakfoort J., van Eck J. R., 2003, *The spatial configuration of airline networks in Europe*, Journal of Air Transport Management 9, s. 309–323.
- Burghouwt G. , 2007, *Airline Network Development in Europe and its Implication for Airport Planning*, Ashgate, Aldershot, ss.287.
- Burnewicz J., Szałucki K., 2003, *Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa, ss. 144.
- Button K., Taylor S., 2000, *International air transport and economic development*, Journal of Air Transport Management 6, s. 209–222.
- Button K., 2004, *Wings Across Europe. Towards an Efficient European Air Transport System*, Ashgate, Aldershot, s.131.
- Burghouwt G., 2007, *Airline Network Development in Europe and Its Implications for Airport Planning*, Ashgate, Aldershot, ss. 287.
- Bykowski G., 2010, *Terminal na miarę potrzeb*, Kwartalnik Portu Lotniczego Poznań-Ławica, 2/2010, s. 33–35.
- Cento A., 2009, *The Airline Industry. Challenges in the 21st Century*, Physica Verlag, Springer Company, Heidelberg, ss.184.
- Chądzyński W., 2006, *Wędrowki po Dolnym Śląsku i jego stolicy*, Wydawnictwo I-Bis, Wrocław, ss. 253.
- Chwistecka-Dudek H., Sroka W., 2008, *Alianse strategiczne – problemy teorii i dylematy praktyki*, Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza, ss. 148.

- Creaton S., 2004, *Ryanair. How a Small Irish Airline Conquered Europe*, Aurum Press, London, ss. 263.
- Creaton S., 2007, *Ryanair. The full story of the controversial low-cost airline*, Aurum Press, London, ss. 290.
- Cyglar J., 2002, *Alianse strategiczne*, Difin, Warszawa, ss. 206.
- Czecharowski S., 1999a, *Regionalne porty lotnicze w Polsce (1)*, Przegląd Komunikacyjny 6/1999, s. 8–12.
- Czecharowski S., 1999b, *Regionalne porty lotnicze w Polsce (2)*, Przegląd Komunikacyjny 7/1999, s. 19–23.
- Czecharowski S., 1999c, *Regionalne porty lotnicze w Polsce (3)*, Przegląd Komunikacyjny 9/1999, s. 12–18.
- Czecharowski S., 2002a, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (1)*, Przegląd Komunikacyjny 7/2002, s. 22–28.
- Czecharowski S., 2002b, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (2)*, Przegląd Komunikacyjny 9/2002, s. 16–21.
- Czecharowski S., 2002c, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (3)*, Przegląd Komunikacyjny 10/2002, s. 17–19.
- Czecharowski S., 2002d, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (4)*, Przegląd Komunikacyjny 12/2002, s. 20–22.
- Czecharowski S., 2003a, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (5)*, Przegląd Komunikacyjny 1/2003, s. 23–25.
- Czecharowski S., 2003b, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (6)*, Przegląd Komunikacyjny 2/2003, s. 21–22.
- Czecharowski S., 2003c, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (7)*, Przegląd Komunikacyjny 3/2003, s. 20–23.
- Czecharowski S., 2003d, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (8)*, Przegląd Komunikacyjny 4/2003, s. 17–20.
- Czecharowski S., 2003e, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (9)*, Przegląd Komunikacyjny 6/2003, s. 23–24.
- Czecharowski S., 2003f, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (10)*, Przegląd Komunikacyjny 7–8/2003, s. 36–38.
- Czemnicki F., Skoczny T. (red.), 2010, *Usługi polskich portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Wydawnictwo naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, ss. 401.
- Cześniak E., Korzeniowski A., 2007, *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, Przegląd Komunikacyjny 1/2007, a.5–9.
- Czownicki J., 1982, *Ekonomika transportu lotniczego*, SGPiS, Warszawa, ss.288.
- Czownicki J., 1990, *Transport lotniczy w systemie transportowym Polski*, Przegląd Komunikacyjny 1, s. 9–13.
- Czownicki J., Kaliński D., Marciszewska E., 1993, *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, SGH, Warszawa, ss.152
- Ćwikliński H., Pawłowski G., 2009, *Znaczenie portu lotniczego im. L. Wałęsy w procesie metropolizacji gdańskiej*, [w:] Barteczek A., Rączaszek A. (red.), *Polityka gospodarcza w Polsce i UE na początku XXI w.*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice, s. 107–132.
- Debbage K. G., 2005, *Airlines, airports and international aviation* [w:] Pender L., Sharpley R. (red.), *The Management of Tourism*, Sage Publication, London, s. 28–46.
- Debbage K.G., 2008, *Linie lotnicze, porty lotnicze i międzynarodowy transport lotniczy*, [w:] Pender L., Sharpley R. (red.), *Zarządzanie turystyką*, PWE, Warszawa, s. 53–73.
- Dennis N., 2007, *End of the free lunch? The responses of traditional European airlines to the low-cost carrier threat*, *Journal of Air Transport Management* 13, s. 311–321.
- Derudder B., Devriendt L., Witlox F., 2007, *Flying where you don't want to go: an empirical analysis of hubs in the global airline network*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98, s. 307–324
- Dobruszkes F., 2006, *An analysis of European low-cost airlines and their networks*, *Journal of Transport Geography* 14, s. 249–264.
- Dobruszkes F., 2009, *New Europe, new low-cost services*, *Journal of Transport Geography* 17, s. 423–432.

- Doganis R., 2002, *Flying Off Course. The Economics of International Airlines*, Routledge, London – New York, ss. 349.
- Doganis R., 2006, *The Airline Business*, Routledge, London – New York, ss. 307.
- Drewniak R., 2004, *Rozwój przedsiębiorstwa poprzez alians strategiczny, cele i uwarunkowania w praktyce polskiej*, Wydawnictwo Dom Organizatora, Toruń, ss. 315.
- Drożdź W., 2008, *Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej metropolii szczecińskiej w aspekcie obsługi pasażerskiej transportem lotniczym i morskim*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług, nr 15, s. 287–292.
- Dudek-Michalska I., Przeorek-Smyka R., 2010, *Marketing biur podróży*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa, s.372.
- Dziedzic E., 2008, *Wpływ rozwoju transportu lotniczego na wykorzystanie bazy noclegowej w Polsce*, [w:] Golebski G. (red.), *Nowe trendy rozwoju turystyki*, Wydawnictwo PWSZ, Sulechów, s. 134–148.
- Dziedzic T., 2006, *Rynek lotniczy 2006*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa, ss. 36.
- Dziedzic T., 2007, *Rynek lotniczy 2007*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa 2007, ss. 43.
- Dziedzic T., 2008, *Rynek lotniczy 2008*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa, ss. 44.
- Dziedzic T., 2009, *Rynek lotniczy 2009*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa, ss. 44.
- Dziedzic T., 2011, *Rynek lotniczy 2011*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa, ss. 51.
- Dziedzic T., Łopaciński K., 2005, *Rynek lotniczy 2005*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa, ss. 33.
- Dziedziul B., Mazur E., 1992, *Materiały do przedmiotu geografia transportu Polski*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, ss. 155.
- Evans N., Campbell D., 2003, *Competitive strategy at Ryanair*, [w:] Evans N., Campbell D., Stonehouse G. (red.), *Strategic Management for Travel and Tourism*, Elsevier, Amsterdam, s. 375–378.
- Evans N., Campbell D., Stonehouse G. (red.), 2003, *Strategic Management for Travel and Tourism*, Elsevier, Amsterdam, ss. 412.
- Filarska A., Gertz J., 2008, *Plany regionów wobec regionalnych portów lotniczych w Polsce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług, nr 15, s. 293–301.
- Filipczyk J., Fuchs D., 1998, *Marketing dużych firm transportowych w warunkach integracji europejskiej na przykładzie PLL LOT S.A.*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice, ss. 57.
- Forsyth P., 2003, *Low-cost carriers in Australia: experience and impacts*, *Journal of Air Transport Management* 9, s. 277–284.
- Forsyth P., 2010, *Competition Between Major and Secondary Airports: Implication for Pricing, Regulation and Welfare*, [w:] *Airport Competition. The European Experience*, red. Forsyth P., Gillen D., Müller J., Niemeier H.-M., Ashgate, Farnham, s. 77–87.
- Francis G., Fidato A., Humphreys I., 2003, *Airport-airline interaction: the impact of low-cost carriers on two European airports*, *Journal of Air Transport Management* 9, s. 267–273.
- Francis G., Humphreys I., Aicken M., 2006, *Where next for low cost airlines? A special and temporal comparative study*, *Journal of Transport Geography* 14, s. 83–94.
- Franke M., 2004, *Competition between network carriers and low cost carriers – retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?*, *Journal of Air Transport Management*, 10, s.15–21.
- Frenken K., van Terwisga S., Verburg T., Burghouwt G., 2004, *Airline competition at European airports*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 95, s. 233–242.
- Fularz A., 2009, *Blokady rozwoju mniejszych portów lotniczych w Polsce*, *Przegląd Komunikacyjny* 1/2009, s.16–18.
- Future Travel Tribes 2020*, raport firmy Amadeus, 2010, ss.42, dostępny na stronie www.amadeus.com (data dostępu 25.02.2010)
- Fyall A., Garrod B., 2006, *Tourist Marketing. A Collaborative Approach*, Viva Books Private Limited, New Delhi, ss. 383.
- Gabor D., 2010, *Low-cost Airlines in Europe: Network Structures After the Enlargement of the European Union*, *Geographica Pannonica*, Vol.14, 2, s.49–58.
- Garrette B., Dussauge P., 1996, *Strategie aliansów na rynku*, Poltex, Warszawa, ss. 244.
- Gądek-Hawlena T., 2008, *Determinanty podaży usług lotniczych i ich wpływ na rozwój ruchu turystycznego w Polsce*, [w:] Golebski G. (red.), *Nowe trendy rozwoju turystyki*, Wydawnictwo PWSZ, Sulechów, s. 149–156.

- Gierszewska G., Romanowska M., 2009, *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa, ss. 243.
- Gillen D., Lall A., 2004, *Competitive advantage of low-cost carriers: some implication for airports*, Journal of Air Transport Management 10, s. 41–50.
- Goetz A., Graham B., 2004, *Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe*, Journal of Transport Geography 12, s. 265–276.
- Goetz A.R., Vowles T. M., 2009, *The good, the bad and the ugly: 30 years of the US airline deregulation*, Journal of Transport Geography 17, s. 251–263.
- Gołemska E., 2008, *Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług, nr 15, s. 304–312.
- Gowrisankaran G., 2002, *Competition and Regulation in the Airline Industry*, FRBSF Economic Letter, dostępny na stronie www.frbsf.org (08.05.2008).
- Góralewicz-Drozdowska M., Leśniak-Johann M., 2009, *Usługi portu lotniczego we Wrocławiu na tle polskich i europejskich portów lotniczych – stan aktualny i perspektywy rozwoju*, [w:] Rola turystyki w gospodarce regionu, vol. II. Usługi turystyczne jako podstawa gospodarki turystycznej, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, s. 223–231.
- Graf L., 2005, *Incompatibilities of low-cost and network carrier business model within the same airline grouping*, Journal of Air Transport Management 11, s. 313–327.
- Graham A., 2008, *Managing airport: an international perspective*, Elsevier, Oxford, ss. 333.
- Graham A., Dennis N., 2007, *Airport traffic and financial performance: a UK and Ireland case study*, Journal of Transport Geography 15, s. 161–171.
- Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P., 2008, *Aviation and tourism, implication for leisure travel*, Ashgate, Aldershot, ss. 377.
- Graham B., 1998, *Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union*, Journal of Transport Geography 6, s. 87–104.
- Graham M., 2009, *Different models in different spaces or liberalized optimization? Competitive strategies among low-cost carriers*, Journal of Transport Geography 17, s. 306–316.
- Groeneveld-Deussen E., 2007, *Low Cost Carriers and railway – Competition or cooperation? Practical examples based on theoretical approach of competitive strategies*, [w:] Groß S., Schröder A. (red.), Handbook of Low Cost Airlines, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 263–292.
- Groß S., Schröder A., 2007, *Basic business model of European Low Cost Airlines – An analysis of typical characteristics*, [w:] Groß S., Schröder A. (red.), Handbook of Low Cost Airlines, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 31–50.
- Groß S., Schröder A. (red.), 2007, *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, ss. 319.
- Groß S., Grotrian J., Sonderegger R., 2007, *Transferring the low cost strategy to ship, bus and rental car companies*, [w:] Groß S., Schröder A. (red.), Handbook of Low Cost Airlines, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 293–315.
- Grzelakowski A. S., 2004, *Polityka w dziedzinie transportu, telekomunikacji i energetyki*, [w:] Brodecki Z. (red.), Infrastruktura, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, s. 21–64.
- Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., 2003, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 407.
- Hanlon P., 2007, *Global Airlines. Competition in a Transnational Industry*, Elsevier, Oxford, ss. 370.
- Hawlena J., 2000, *Procedura kształtowania cen w przedsiębiorstwie usług lotniczych*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice, ss. 124.
- Hawlena J., 2005, *Wpływ globalizacji i liberalizacji rynku usług transportowych na kształtowanie cen*, Przegląd Komunikacyjny 1/2005, s. 13–20.
- Holloway S., 2008, *Straight and Level: Practical Airline Economics*, Ashgate, Aldershot, ss. 587.
- Horner S., Swarbrooke J., 2004, *International Cases in Tourism Management*, Elsevier, Amsterdam, ss. 399.
- Huderek-Glapska S., 2009, *Zarządzanie portem lotniczym w warunkach konkurencji rynkowej*, [w:] Sławińska M. (red.), Zarządzanie przedsiębiorstwem. Uwarunkowania – strategie – instrumenty, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań, s. 96–104.
- Huderek-Glapska, 2010, *Economic Benefits of Market Liberalization. Evidence from Air Transport in Poland*, Journal of International Studies vol. 3 nr 1, s. 49–58.
- Jamroz M., 2010, *Za 400 mln zł rozbudują lotnisko w Gdańsku*, Gazeta Wyborcza, 30.04.2010.
- Januszkiewicz W., 1985, *Transport i spedycja lotnicza*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, ss. 311.

- Jaremen D.E., 2008, *Tanie linie lotnicze a rozwój turystyki w regionach*, [w:] Gołembski G. (red.), *Nowe trendy rozwoju turystyki*, Wydawnictwo PWSZ, Sulechów, s. 157–169.
- Kaliński D., 2002, *Europejski rynek tanich przewoźników lotniczych*, Przegląd Komunikacyjny 10/2002, s. 11–16.
- Kaliński D., 2005, *Procesy konsolidacji i demonopolizacji na rynku usług infrastruktury transportu lotniczego*, [w:] Paprocki W., Pieriegud J. (red.), *Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania*, SGH, Warszawa, s. 138–155.
- Kiljańska M., 2010, *Polska czeka na swój hub*, Wiadomości Turystyczne 21, s. 7.
- Kitowski J., 1999, *Port lotniczy w Rzeszowie strategicznym czynnikiem rozwoju południowej części Ścian Wschodniej – szanse i zagrożenia*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. V, s. 77–88.
- Kleymann B., Seristö H., 2001, *Levels of airline alliance membership: balancing risk and benefits*, *Journal of Air Transport Management* 7, s. 303–310.
- Klophaus R., 2005, *Frequent flyer programs for European low-cost airlines: Prospects, risk and implementation guidelines*, *Journal of Air Transport Management* 11, s. 348–353.
- Kłos Z., Milewski D., 2008, *Znaczenie portów lotniczych w Polsce – ich rozwój i wpływ na regiony*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług nr 15*, Szczecin, s. 319–330.
- Knorr A., 2007, *Southwest Airlines: The low cost pioneer at 35*, [w:] Groß S., Schröder A. (red.), *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 77–110.
- Kobel P., 2005, *Pomiar efektów aliansu strategicznego jednostek gospodarczych*, Praca doktorska, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Wrocław, ss. 197.
- Komarnicki I., 2010, *Podział ruchu lotniczego między porty lotnicze*, [w:] Czernicki F., Skoczny T. (red.), *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, s. 175–190.
- Komornicki T., Śleszyński P., 2009a, *Prognozowana dostępność przestrzenna portów lotniczych oraz kształtowanie się popytu demograficznego i ekonomicznego w latach 2008–2015*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XVI*, s. 115–130.
- Komornicki T., Śleszyński P., (red.), 2009b, *Studia nad lokalizacją regionalnych portów lotniczych na Mazowszu*, *Prace Geograficzne 220*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, ss. 244.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, *Komitet Przestrzennego zagospodarowania Kraju PAN, z. 241*, ss. 163.
- Kondratowicz K., 2007, *Polskie porty lotnicze i ich rola w siatkach połączeń tradycyjnych operatorów*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIII*, s. 175–189.
- Kopeć K., 2004, *Port lotniczy w Gdańsku – jego funkcjonowanie i perspektywy rozwoju*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. X*, s. 357–366.
- Kowanda C., 2011, *Teraz Niemcy!*, *Polityka 13(2800)*, 26.03.2011, s. 42–44.
- Koziarski S., 2007, *Transport w Polsce*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIII*, s. 61–109.
- Koziarski S., 2010, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, ss. 160.
- Kozłowska M., 2006, *Znaczenie regionalnego Portu Lotniczego w Bydgoszczy wobec nowej sytuacji społeczno-gospodarczej Polski*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XII*, s. 191–219.
- Koźlak A., 2008, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 436.
- Kraciuk J., 2005, *Alianse strategiczne jako sposób konsolidacji przedsiębiorstw*, *Prace Naukowe Katedry Polityki Agrarnej i Marketingu SGGW nr 28*, Warszawa, s. 498–507.
- Krzemiński S., Marciszewska E., 2005, *Procesy konsolidacji i demonopolizacji na rynku usług infrastruktury transportu lotniczego*, [w:] Paprocki W., Pieriegud J. (red.), *Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania*, SGH, Warszawa, s. 26–50.
- Kuć-Czajkowska K.A., Michałowski S., 2009, *Metropolitalne szanse Lublina*, *Czasopismo Geograficzne 80(4)*, s. 189–209.
- Kurth W., 2007, *Aviation in Transition – Future of LCC and Charter*, prezentacja dostępna na stronie www.hamburg-aviation-conference.de (data dostępu 08.03.2010).

- Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fare Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*. Raport European Low Fare Airline Association, Bruksela 2004, ss. 39, dostępny na stronie www.elfeaa.com (data dostępu 25.02.2010)
- Lijewski T., 1977, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa, ss. 280.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, Wyd. II zaktualizowane, PWE, Warszawa, ss. 286.
- Liwiński J., 2005, *Porty lotnicze 2004*, *Lotnictwo* 4/2005, s. 14–17.
- Liwiński J., 2006, *Polskie porty lotnicze w statystyce*, *Przegląd Komunikacyjny* 6/2006, s. 8–13.
- Liwiński J., 2008, *Wizz Air – największy zagraniczny przewoźnik na polskim rynku lotniczym*, *Przegląd Komunikacyjny* 3/2008, s. 21–22.
- Liwiński J., 2009, *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, *Przegląd Komunikacyjny* 6/2009, s. 39–42.
- Łoboda J., 1983, *Rozwój koncepcji i modeli przestrzennej dyfuzji innowacji*, *Acta Universitatis Wratislaviensis* nr 585, *Studia Geograficzne XXXVII*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, ss. 216.
- Maciuk A., 2004, *Deregulacja usług lotniczych i problemy lokalizacji*, Praca doktorska, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Wrocław, ss. 199.
- Marcinkowski P., 2010, *Wrocławskie lotnisko otwiera nową erę*, czasopismo internetowe E-Builder nr 3/2010, dostępne na stronie www.ebuilder.pl (data dostępu 25.12.2010)
- Marciszewska E., 2001, *Globalizacja sektora usług transportu lotniczego*, SGH, Warszawa, ss. 216.
- Marciszewska E., 2002, *PLL LOT S.A. w nowym sojuszu – strategia rozwoju czy przetrwania?* *Przegląd Komunikacyjny* 4/2002, s. 4–7.
- Marciszewska E., 2003, *Programy lojalnościowe w procesach globalizacji usług lotniczych*, *Przegląd Komunikacyjny* 2/2003, s. 18–20.
- Marciszewska E., 2004, *Czy alians „Star” uchroni LOT przed „szokiem integracyjnym”?*, *Przegląd Komunikacyjny* 5/2004, s. 2–7.
- Marciszewska E., 2005, *Tendencje globalizacyjne w rozwoju gospodarczym a procesy demonopolizacji i konsolidacji w transporcie lotniczym*, [w:] Paprocki W., Pieriegud J (red.), *Wpływ procesów demonopolizacji i konsolidacji w transporcie na sprawność i efektywność jego funkcjonowania*, SGH, Warszawa, s. 127–137.
- Marciszewska E., 2008, *Jakość w procesie kształtowania przewag konkurencyjnych na rynkach lotniczych*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 491, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 15, Szczecin, s. 199–210.
- Marciszewska E., Kaliński D., 2005, *Transport lotniczy*, *Przegląd Komunikacyjny* 12/2005, s. 57–64
- Marciszewska E., Kaliński D., 2009, *Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego*, [w:] Barski A., Fabirkiewicz W., Jarosz Cz. (red.), *Rozwój lotnictwa w regionach*, s. 11–18.
- Markiewicz E., 2004, *Pasażerski transport lotniczy w obliczu procesów globalizacji*, *Zeszyty Naukowe, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu*, nr 53, Poznań, s. 29–44
- Mason K., 2001, *Marketing low-cost airline services to business travelers*, *Journal of Air Transport Management* 7, s. 103–109.
- Mendyk E., 2009, *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań, ss. 441.
- Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, ss. 491.
- Myszona K., 2000, *Status prawny przewoźnika lotniczego: w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Liber, Warszawa, ss. 239.
- O’Connell J.F., Williams G., 2005, *Passengers’ perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines*, *Journal of Air Transport Management* 11, s. 259–272.
- O’Connell J.F., 2008, *India*, [w:] Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P. (red.), *Aviation and Tourism*, Ashgate, Aldershot, s. 267–278.
- O’Kelly M., 1998, *A geographer’s analysis of hub-and-spoke networks*, *Journal of Transport Geography* 6, s. 171–186.
- Olipra Ł., 2008, *Rynek transportu lotniczego i rozwój infrastruktury w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu* nr 19, Wrocław, s. 333–344.
- Olipra Ł., 2009, *Liberalizacja rynku usług transportu lotniczego w Unii Europejskiej i jej skutki*, Praca doktorska, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław, ss. 289.
- Olipra Ł., 2010, *Szacowanie wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu w sektorze turystyki (przykład Krakowa i Regionu Małopolskiego)*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* nr 590, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 52, s. 519–534.

- Orzech C., 2006, *15 lat minęło*, Silesia Airport, Magazyn Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, 3/2006, s. 20–22.
- Orzech C., 2007, *Parowozy ze skrzydłami*, Silesia Airport, Magazyn Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, 3/2007, s. 26–27.
- Oum T.H., Zhang A., 2001, *Key aspects of global strategic alliances and the impacts on the future of Canadian airline industry*, Journal of Air Transport Management 7, s. 287–301.
- Pantazis N., Liefner I., 2006, *The impact of low-cost carriers on catchment areas of established international airports: The case of Hanover Airport, Germany*, Journal of Air Transport Management 14, s. 265–272.
- Pels E., 2001, *A note on airline alliances*, Journal of Air Transport Management 7, s. 3–7.
- Pender L., 2005, *Managing tourism distribution*, [w:] Pender L., Sharpley R. (red.), The Management of Tourism, Sage Publications, London, s. 67–83.
- Petrykowski M., 2005, *Linie niskokosztowe w Europie*, Lotnictwo 1/2005, s. 20–23.
- Pijet-Migoń E., 2007a, *Lotnicze przewozy pasażerskie w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej – wymiar przestrzenny*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIV, s. 107–122.
- Pijet-Migoń E., 2007b, *Rozwój lotniska pasażerskiego we Wrocławiu jako przykład zmian w infrastrukturze transportowej – implikacje dla rozwoju turystyki*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 466, Ekonomiczne Problemy Turystyki, nr 9, s. 223–228.
- Pijet-Migoń E., 2007c *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce w okresie 2000–2005*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, nr 8(8), s. 119–130.
- Pijet-Migoń E., 2007d, *Zmiany rynku pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce jako czynnik rozwoju turystyki*, [w:] Kurek W., Pawłusiński R. (red.), Geograficzne, ekonomiczne i społeczne aspekty turystyki. Studia nad turystyką. Prace ekonomiczne i społeczne, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 2007, s. 151–157.
- Pijet-Migoń E., 2008, *Przyszłość portów lotniczych zachodniej Polski w warunkach konkurencji z lotniskiem Berlin Brandenburg International* [w:] Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni. Rozprawy naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, s. 211–220.
- Pijet-Migoń E., 2009, *Port lotniczy we Wrocławiu w warunkach konkurencji z portami lotniczymi wschodniej części Niemiec*, Czasopismo Geograficzne 80(4), s. 229–240.
- Pijet-Migoń E., 2010, *Loyalty and partnership programmes in business travel and tourism*, [w:] Wyrzykowski J., Widawski K. (red.) Conditions of the Foreign Tourism Development in Central and Eastern Europe, vol. 11, Conditions, state and development perspective of business tourism, Institute of Geography and Regional Development, University of Wrocław, Wrocław, s. 77–88.
- Polkowska M., 2004, *Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych*, Studia Europejskie 4/2004, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, s. 49–68.
- Polkowska M., Szymajda I., 2004, *Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Liber, Warszawa, ss. 194.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, PWN, Warszawa, ss. 265.
- Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa, ss. 157.
- Radomyski A., 2007, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa, ss. 364.
- Raport międzyresortowego, interdyscyplinarnego zespołu ds. wyboru lokalizacji lotniska centralnego dla Polski*, 2003, Warszawa, ss. 64.
- Reynolds-Feighan A., 1998, *The Impact of U.S. Airline Deregulation on Airport Traffic Patterns*, Geographical Analysis 30, s. 234–253.
- Reynolds-Feighan A., 2001, *Traffic distribution in low-cost and full-service carrier networks in the US air transportation market*, Journal of Air Transport Management 7, s. 265–275.
- Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B., 2007, *The Geography of Transport System*, Routledge, London and New York, ss. 285.
- Romanowska M., 1997, *Alianse strategiczne przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa, ss. 198.
- Romanowska M., 2009, *Planowanie strategiczne w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa, ss. 267.
- Rucińska D., Ruciński A. (red.), 2000, *Marketing usług lotniczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 272.

- Rucińska D., Ruciński A., Wyszomirski O., 2005, *Zarządzanie marketingowe na rynku usług transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 282.
- Rucińska D., Tłoczyński D., 2006, *Polityka otwartego nieba podstawą funkcjonowania i rozwoju portów lotniczych Unii Europejskiej*, [w:] Ruciński A. (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 51–85.
- Ruciński A., 1998, *Rynek pasażerskiego transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 172.
- Ruciński A., 2000, *Rynek usług lotniczych i jego charakterystyka*, [w:] Rucińska D., Ruciński A. (red.), *Marketing na rynku usług lotniczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 104–154.
- Ruciński A. (red.), 2006a, *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, ss. 262.
- Ruciński A., 2006b, *Transport lotniczy*, [w:] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport*, wyd. IV, PWN, Warszawa, s. 526–533.
- Ruciński A., 2009, *Transport lotniczy*, [w:] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport*, wyd. V zmienione, PWN, Warszawa, s. 144–186.
- Rudnicki M., 2010, *Rola Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w kształtowaniu ruchu turystycznego w Krakowie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, s. 557–567.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2006, *Transport*, PWE, Warszawa, ss. 550.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2009, *Transport*, PWN, Warszawa, ss. 579.
- Rymarczyk J., 2004, *Internacjonalizacja i globalizacja przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa, ss. 335.
- Rzeczyński B., 2009, *Logistyka polityczna sieci lotnisk komunikacyjnych w Polsce 1947–2007*, Przegląd Komunikacyjny 2/2009, s.27–32.
- Santo R. E. Jr., 2008, *Brazil*, [w:] Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P. (red.), *Aviation and Tourism*, Ashgate, Aldershot, s. 257–265.
- Sealy K., 1957, *The geography of air transport*, Hutchinson University Library, London, ss.207.
- Sealy K., 1967, *The siting and development of British airports*, *Geographical Journal* 133 (2), s. 147–177.
- Sealy K., 1992, *International Air Transport* [w:] Hoyle B.S., Knowles R.D.(red.), *Modern Transport Geography*, Belhaven Press, London, s.233–256.
- Shaw S., 2007, *Airline Marketing and Management*, Ashgate, Aldershot, ss. 323.
- Stanek M., Żurowska J., 2008, *Analiza wahań sezonowych liczby pasażerów odprawionych przez port lotniczy w Gdańsku*, *Transport miejski i regionalny* 12, s. 17–21.
- Starkie D., 2008, *Aviation Markets. Studies in Competition and Regulatory Reform*, Ashgate, Farnham, ss. 233.
- Stawiarz K., Bojarski L., 2010, *Lotniska: Berlin kontra Babimost*, *Gazeta Wyborcza Zielona Góra*, 23.03.2010.
- Stefanek M., 2008, *Stan i perspektywy rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce*, *Przegląd Komunikacyjny* 3/2008, s. 7–12.
- Strobach D. 2010, *Competition among Airports and Overlapping Catchment Areas: An Application to the State of Baden-Württemberg*, [w:] *Airport Competition. The European Experience*, red. Forsyth P., Gillen D., Müller J., Niemeier H.-M., Ashgate, Farnham, s. 261–277.
- Suau-Sanchez P., Burghouwt G., 2011, *The geography of the Spain airport system : spatial concentration and deconcentration patterns in seat capacity distribution, 2001–2008*, *Journal of Transport Geography*, 19, s. 244–254.
- Swan W.M., 2002, *Airline route development: a review of history*, *Journal of Air Transport Management* 8, s. 349–353.
- Szczepaniuk M., 2009, *Koleje szykują się do obsługi Okęcia*, *Gazeta Prawna*, 16.11.2009.
- Szpara K., 2010, *Funkcjonowanie i perspektywy rozwoju portu lotniczego Rzeszów-Jasionka*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 590, Ekonomiczne Problemy Usług nr 52*, s. 569–579.
- Szuster M., 2008, *Rozbudowa lotnisk w Polsce jako czynnik poprawy jakości usług lotniczych*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, nr 491, *Ekonomiczne Problemy Usług*, nr 15, s. 89–95.
- Szymajda I., 2002a, *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania*, Liber, Warszawa, ss. 330.
- Szymajda I., 2002b, *Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu*, *Studia Europejskie* 1(21), *Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego*, s. 83–106.

- Szymajda I., 2003, *Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chiga-gowsko-bilateralny*, Studia Iuridica t.41, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, s.269–291.
- Szymajda I., Polkowska M., 2002, *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej*, Studia Europejskie 4(24), Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, s. 55–80.
- Śleszyński P., 2004, *Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania lokalizacji portu lotniczego w okolicach Warszawy*, Przegląd Komunikacyjny 3/2004, s.13–19.
- Śleszyński P., 2007, *Możliwości rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce w świetle uwarunkowań popytowych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIII, s.153–174.
- Teichmann E., 1995, *Deregulacja i liberalizacja a konkurencja w transporcie*, [w:] Trans'95 – Wspólna Europa-szanse i zagrożenia dla transportu, SGH, Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa, s. 337–349.
- The social and economical impact of airports in Europe*, 2004, Airport Council International, ss. 84.
- The Travel Gold Rush 2020*, raport Oxford Economics i firmy Amadeus, 2010, ss.44., dostępny na stronie www.amadeus.com (data dostępu 20.03.2010)
- Thompson I.B., 2002, *Air transport liberalization and the development of third level airports in France*, Journal of Transport Geography 10, s. 273–285.
- Tourist Trends for Europe*, 2006, raport European Travel Commission, ss.10, dostępny na stronie www.etc-corporate.org (data dostępu 20.03.2010)
- Tłoczyński D., 2005, *Funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych na zliberalizowanym rynku usług transportu lotniczego*, Transport i Komunikacja 3/2005, s. 40–42.
- Tłoczyński D., 2008, *Instrumenty wspierania konkurencyjności regionalnego portu lotniczego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług nr 15, Szczecin, s. 97–105.
- Tłoczyński 2009, *Kreowanie i ocena działalności marketingowej przedsiębiorstw transportu lotniczego*, [w:] Barski A., Fabirkiewicz W., Jarosz Cz. (red.), *Rozwój lotnictwa w regionach*, s. 181-197.
- Trochymiak B., 2009, *Już wkrótce na lotnisko pasażerowie dojadą pociągiem albo obwodnicą*, Gazeta Prawna, 02.04.2009.
- Trzepacz P., 2007, *Spatial aspects of air transportation liberalization – changes in European airport hierarchy*, Bulletin of Geography. Socio-economic series 8, Toruń, s. 163-177.
- Trzepacz P., 2008a, *Porty lotnicze, jako czynnik oddziaływania na przestrzeń gospodarczą i sieć osadniczą w Polsce*, praca doktorska, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, ss. 355.
- Trzepacz P., 2008b, *Regionalne uwarunkowania funkcjonowania portów lotniczych w Polsce*, [w:] Dozblasz S. Raczyk A. (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni. Rozprawy naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, Wrocław, s. 202–209.
- Trzepacz P., 2010, *Międzynarodowa komunikacja autobusowa w Polsce – uwarunkowania rozwoju i konkurencyjności*, Prace Geograficzne, z.124, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków, s. 147-161.
- Vowles T. M., 2001, *The “Southwest Effect” in multi-airport regions*, Journal of Air Transport Management 7, s. 251–258.
- Vowles T. M., 2006a, *Airfare pricing determinants in hub-to-hub markets*, Journal of Transport Geography 14, s.15–22.
- Vowles T.M., 2006b, *Geographic Perspectives of Air Transportation*, The Professional Geographer 58(1), s. 12-19.
- Wasilewski M., 2009, *Zarządzanie kosztami przedsiębiorstwa lotniczego w fazie dekonstrukcji*, Przegląd Komunikacyjny 6/2009, s. 35–38.
- Weber M., Dinwoodie J., 2000, *Fifth freedom and airline alliances. The role of the fifth freedom in an understanding of airline alliances*, Journal of Air Transport Management 6, s. 51–60.
- Wells A.T., 2000, *Airport Planning and Management*, New York, Mc Graw Hill, ss. 553.
- Weiss M., 2006, *Linie niskokosztowe a wzrost ruchu turystycznego w Krakowie na przykładzie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.* [w:] Wodejko S.(red.), *Gospodarka turystyczna a grupy interesu*, s. 383–392
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, Monografie, 6, IGiPZ PAN, Warszawa, ss. 212.

- Widmann T., 2007, *The Contribution of Low Cost Carriers to incoming tourism as exemplified by Frankfurt-Hahn Airport and the Rhineland Palatinate destination of the Moselle Region*, [w:] Groß S., Schröder A. (red.), *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 171-183.
- Williams G., 2001, *Will Europe's charters be replaced by „no-frills” schedule airlines?*, *Journal of Air Transport Management* 7, s. 277–286.
- Wróbel E., 2008, *Czy w Polsce jest wystarczająca liczba lotnisk?*, *Przegląd Komunikacyjny* 7/2008, s. 3–5.
- Zagrajek P., 2004, *Lotnicza polityka Wspólnoty Europejskiej wobec krajów trzecich*, *Przegląd Komunikacyjny* 11/2004, s. 11-16.
- Żylicz M., 2002, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa, ss. 489.
- Żylicz M., 2003, *Otwieranie nieba dla transportu lotniczego – liberalizm doktrynalny i pragmatyczny*, *Przegląd Komunikacyjny* 3/2003, s. 8-14.

Źródła internetowe

Raporty i materiały statystyczne Eurostat (www.epp.eurostat.ec.europa.eu)

- Air transport in Europe in 2004. Statistics in focus. Transport. 2/2006.
- Air transport in Europe in 2005. Statistics in focus. Transport. 8/2007.
- Air passenger transport in Europe in 2006. Statistics in focus. Transport. 126/2007.
- Air passenger transport in Europe in 2007. Statistics in focus. Transport. 1/2009.
- Air passenger transport in Europe in 2008. Statistics in focus. Transport. 91/2009.
- Statistics in focus. Transport. 2/2011.

Raporty PLL LOT (www.lot.com)

- Raport roczny LOT 2002, Warszawa, ss. 59.
- Raport roczny LOT 2003, Warszawa, ss. 80.
- Raport roczny LOT 2004, Warszawa, ss. 80.
- Raport roczny LOT 2005, Warszawa, ss. 83.
- Raport roczny LOT 2006, Warszawa, ss. 86.

Raporty Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (www.polish-airports.com)

- Raport roczny PPL 2005, ss. 78.
- Raport roczny PPL 2006, ss. 86.
- Raport roczny PPL 2007, ss. 60.
- Raport roczny PPL 2008, ss. 79.
- Raport roczny PPL 2009, ss. 88.

Raporty narodowych ministerstw transportu

- *Sectorial Operational Programme – Transport 2007–2013*, Ministry of Transport, Construction and Tourism, Government of Romania, 2006, ss.118, www.mt.ro
- *Transport Yearbook 2006*, Ministry of Transport of Czech Republic, www.mdcz.cz
- *Transport Yearbook 2009*, Ministry of Transport of Czech Republic, www.mdcz.cz

Strony urzędów lotnictwa cywilnego

- Civil Aviation Administration of Bulgaria, www.caa.gateway.bg
- Civil Aviation Administration of Lithuania, www.caa.lt
- Civil Aviation Agency of Latvia, www.caa.lv
- Civil Aviation Authority of Czech Republic, www.caa.cz
- Estonian Civil Aviation Administration www.ecaa.ee
- Letecký úrad Slovenskej republiky, www.caa.sk
- Romanian Civil Aviation www.caa.ro
- Urząd Lotnictwa Cywilnego: www.ulc.gov.pl

Strony portów lotniczych, linii lotniczych i aliansów lotniczych

- Alians Star www.staralliance.com
- Alians Oneworld www.oneworld.com
- Alians Sky Team www.skyteam.com
- Arad Airport www.aeroportularad.ro
- Bacău Airport www.bacauairport.ro
- Baia Mare Airport www.baiamareaairport.go.ro
- Bratislava Airport www.letiskobratislava.sk
- Brno Airport www.airport-brno.cz
- Bucharest Aurel Vlaicu Airport www.baneasa-airport.ro
- Bucharest Henri Coandă Airport www.otp-airport.ro
- Budapest Airport www.bud.hu
- Burgas Airport www.burgas-airport.bg
- Cluj-Napoca Airport www.airportcluj.ro
- Constanta Airport www.mk-airport.ro
- Fly Balaton Airport www.flybalaton.com
- Iași Airport www.aeroport.ro
- Kárdla Airport www.kardla-airport.ee
- Kaunas Airport www.kaunasair.lt
- Košice Airport www.airportkosice.sk
- Kuressaare Airport www.kuressaare-airport.ee
- Ostrava Airport www.airport-ostava.cz
- Palanga Airport www.palanga-airport.lt
- Plovdiv Airport www.plovdivairport.bg
- Poprad Airport www.airport-poprad.sk
- Port Lotniczy w Bydgoszczy www.plb.pl
- Port Lotniczy Gdańsk www.airport.gdansk.pl
- Port Lotniczy Katowice www.katowice-airport.pl
- Port Lotniczy Kraków Balice www.krakowairport.pl
- Port Lotniczy Lublin www.portlotniczy.lublin.pl
- Port Lotniczy Łódź www.airport.lodz.pl
- Port Lotniczy Modlin www.modlinairport.pl
- Port Lotniczy Poznań Ławica www.airport-poznan.com.pl
- Port Lotniczy Rzeszów Jasionka www.rzeszowairport.pl
- Port Lotniczy Szczecin Goleniów www.airport.com.pl
- Port Lotniczy Szczytno-Szymany www.mazuryairport.com
- Port Lotniczy Wrocław www.airport.wroclaw.pl
- Port Lotniczy Warszawa Okęcie www.lotnisko-chopina.pl
- Port Lotniczy Zielona Góra Babimost www.lotnisko.lubuskie.pl
- Prague Airport www.prg.aero.cz
- Riga Airport www.riga-airport.com
- Sibiu Airport www.sibuiairport.ro
- Sofia Airport www.sofia-airport.bg
- Southwest Airlines www.southwestairlines.com
- Suceava Airport www.aeropotsuceava.ro
- Tallinn Airport www.tallinn-airport.ee
- Târgu Mureș www.targumuresairport.ro
- Tartu Airport www.tartu-airport.ee
- Timișoara Airport www.aerotim.ro
- Varna Airport www.varna-airport.bg
- Vilnius Airport www.vilnius-airport.lt

Inne

- Air Transport World www.atwonline.com
- www.hamburg-aviation-conference.de
- Sabre Airlines Solution www.sabreairlinesolution.com