

DOI: 10.18559/SOEP.2016.7.2

Edyta Pijet-Migoń

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Instytut Turystyki
edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

ETAPY ROZWOJU REGIONALNYCH PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE I INNYCH PAŃSTWACH EUROPY ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ PO AKCESJI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie: Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związana z tym liberalizacja transportu lotniczego spowodowały szereg zmian na rynku przewozów pasażerskich, wśród nich rozwój portów regionalnych. Celem artykułu jest pokazanie zmian w polskich portach regionalnych na tle zmian w portach regionalnych w innych państwach Europy Środkowo-Wschodniej, które wraz z Polską (Czechy, Słowacja, Węgry, Litwa, Łotwa, Estonia) lub nieco później (Rumunia, Bułgaria) przystąpiły do Unii Europejskiej. Poszukiwana jest odpowiedź na pytanie, na ile przebieg tych zmian w różnych państwach był podobny, a jakie są różnice między nimi. W analizie porównawczej wykorzystano dane Eurostat, dane urzędów lotnictwa cywilnego oraz portów lotniczych. W analizie sieci połączeń oparto się na aktualnych i archiwalnych rozkładach lotów. Z przeprowadzonych analiz wynika, że mimo różnic ilościowych, głównie wynikających z wielkości państwa, można mówić o pewnych prawidłowościach i wyróżnić trzy wspólne fazy rozwoju – ekspansji, kryzysu i konsolidacji. Są one charakterystyczne nie tylko dla Europy Środkowo-Wschodniej, ale również dla wcześniej zderegulowanych rynków, przy czym długość poszczególnych faz rozwojowych była wyraźnie krótsza w analizowanych państwach.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, porty regionalne, linie niskokosztowe.

Klasyfikacja JEL: L93.

PHASES OF DEVELOPMENT OF REGIONAL AIRPORTS IN POLAND AND OTHER CENTRAL-EASTERN EUROPEAN COUNTRIES, AFTER ACCESSION TO THE EUROPEAN UNION

Abstract: The Polish accession to the European Union, and the related liberalization of air transport, has caused a range of changes on the air passenger market, including the development of regional airports. This paper aims to show the evolution of Polish regional airports and to compare them with changes experienced by regional airports in other Central-Eastern European countries. The latter include countries which joined the EU both along with Poland (Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Slovakia) and at a later date (Bulgaria, Romania). The key research question is whether development trends experienced at regional airports in various countries were similar or different. The Eurostat database, data from civil aviation authorities, and information from airports themselves were used in the comparative analysis. Connection networks were examined using past and contemporary flight timetables. Differences between countries and airports have a mainly quantitative character, reflecting the size of a country (area, population), but a clear three-stage temporal pattern of expansion, followed by crisis and then consolidation, emerges in most countries. These phases of development do not typify Central-Eastern Europe only, but were also characteristic for markets that were de-regulated earlier (USA, western Europe). However, the duration of each phase in Central-Eastern Europe was markedly shorter.

Keywords: air transport, regional airports, low cost carriers.

Wstęp

Na rozwój lub regres poszczególnych gałęzi transportu może wpływać wiele czynników o charakterze gospodarczym, politycznym, technologicznym, a nawet przyrodniczym. W przypadku transportu lotniczego w Polsce niewątpliwie najważniejszym motorem zmian była akcesja do Unii Europejskiej i związana z tym liberalizacja transportu lotniczego [Ruciński 2006; Rekowski 2011; Pijet-Migoń 2012; Rucińska 2012]. Polska, jako nowy członek UE, musiała dostosować prawo lotnicze i zaakceptować politykę „otwartego nieba”, realizowaną już w państwach będących członkami UE. O ile liberalizacja transportu lotniczego w Europie Zachodniej została przeprowadzona etapami, w postaci tzw. pakietów liberalizacyjnych, i trwała około 10 lat (1987–1997) [Doganis 2006; Dobruszkes 2009; Groß i Schröder 2007], o tyle w Polsce i innych państwach Europy

Środkowo-Wschodniej miała wręcz rewolucyjny charakter, przypominając deregulację przeprowadzoną znacznie wcześniej (1978 r.) w Stanach Zjednoczonych, która spowodowała szereg zmian na amerykańskim rynku lotniczym.

Zmiany te przebiegały w kilku fazach. Pierwsza faza gwałtownego rozwoju w Stanach Zjednoczonych trwała do połowy lat 80. XX w. Później doszło do fazy nasycenia rynku, licznych bankructw i rozpoczął się proces konsolidacji rynku [Debbage 2005; Hanlon 2007]. Kryzys w branży lotniczej pogłębił się na początku lat 90. XX w. ze względu na sytuację polityczną na Bliskim Wschodzie. W drugiej połowie lat 90. doszło do kolejnego ożywienia na rynku przewozów lotniczych, kolejnej fali powstawania linii niskokosztowych i rozwoju sieci połączeń [Knorr 2007; Vowles i Lück 2013; Tierney 2014]. Ten okres ponownego rozwoju został przerwany przez kryzys w branży lotniczej, będący następstwem ataków terrorystycznych z 11 września 2001 r. na Nowy Jork i Waszyngton przy użyciu samolotów pasażerskich. Po okresie spadku wielkości przewozów lotniczych doszło do ponownego wzrostu liczby pasażerów.

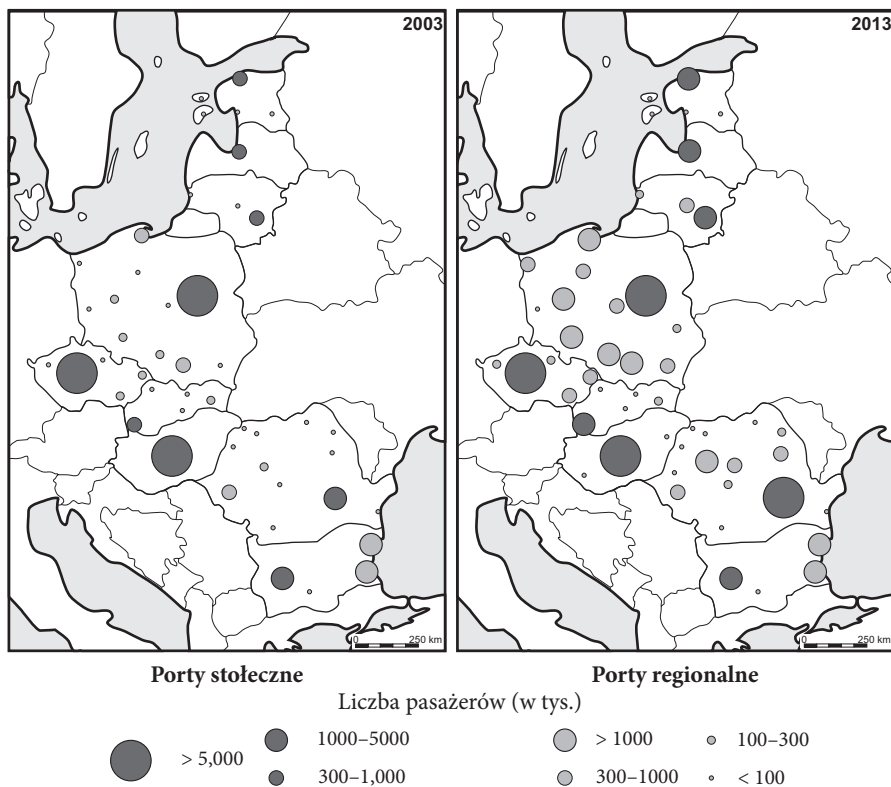
Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce również przyniosła wiele zmian w funkcjonowaniu rynku przewozów pasażerskich [Rucińska, Ruciński i Tłoczyński 2012]. Do najbardziej widocznych należą: zwiększenie popularności podróżowania drogą lotniczą i bezpośrednio z tym związany wzrost liczby pasażerów, rozwój sieci połączeń oraz aktywizacja portów regionalnych. Rozwój ten nie był jednak liniowy. Podobnie, choć nie identycznie, przebiegały zmiany w innych państwach, które w pierwszej dekadzie XXI w. weszły w skład Unii Europejskiej.

Głównym celem artykułu jest przedstawienie faz rozwoju portów regionalnych w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej na tle zmian mających miejsce w innych nowych państwach unijnych Europy Środkowo-Wschodniej, czyli w Czechach, na Słowacji, Węgrzech, Litwie, Łotwie i w Estonii, które w tym samym czasie co Polska przystąpiły do Unii Europejskiej, oraz w Rumunii i Bułgarii, które zostały członkami UE nieco później – w 2007 r.

Do analizy porównawczej wykorzystano dane publikowane przez Eurostat, dane urzędów lotnictwa cywilnego funkcjonujących w poszczególnych państwach, raporty oraz publikacje danych statystycznych portów lotniczych, a także aktualne i archiwalne rozkłady lotów.

1. Transport lotniczy w państwach Europy Środkowo-Wschodniej przed akcesją do UE

Pod koniec lat 90. XX w. oraz w pierwszych latach XXI w. transport lotniczy zarówno w Polsce, jak i w pozostałych analizowanych państwach był znacznie mniej popularny niż w krajach Europy Zachodniej [Ruciński 2006; Pijet-Migoń 2008; Hawlena 2012; Rucińska 2012]. W 2003 r. zaledwie trzy porty w Europie Środkowo-Wschodniej obsługiwały ruch powyżej 5 milionów pasażerów. Były to lotniska stołeczne w Pradze, Budapeszcie i w Warszawie (rysunek 1). Nieliczne lotniska regionalne obsługiwały regularny ruch międzynarodowy. Z lotnisk regionalnych, oprócz połączeń sezonowych –



Rysunek 1. Wielkość ruchu pasażerskiego w portach lotniczych państw Europy Środkowo-Wschodniej z podziałem na porty centralne i regionalne w 2003 i 2013 roku

Źródło: Na podstawie danych Eurostat

czarterowych, były realizowane połączenia głównie do hubów (punktów przesiadkowych), takich jak: Frankfurt, Monachium, Kopenhaga i Wiedeń. Zaledwie dwa porty regionalne – Warna i Burgas w Bułgarii – obsługiwały ruch powyżej 1 miliona pasażerów, a dodatkowe trzy – ruch powyżej 300 000. Były to lotniska w Krakowie (593 tys. pasażerów w 2003 r.), Gdańsku (364 tys.) i w Timișoarze w Rumunii (ok. 320 tys.).

W 2003 r. w Polsce funkcjonowało 10 portów regionalnych, z czego pięć oferowało regularne połączenia międzynarodowe (Kraków, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Katowice). Porty lotnicze w Łodzi, Bydgoszczy, Szczecinie, Rzeszowie i Zielonej Górze nie miały regularnych połączeń międzynarodowych (wcześniejsze połączenie ze Szczecina do Kopenhagi obsługiwane przez LOT, a później SAS, zostało zawieszono). Ruch lotniczy międzynarodowy koncentrował się głównie w porcie lotniczym Warszawa Okęcie. Lotnisko to w 2002 r. obsłużyło 75,1% ogółu pasażerów podróżujących z polskich portów. Sytuacja nieznacznie zmieniła się w 2003 r., głównie dzięki uruchomieniu połączeń międzynarodowych z lotnisk regionalnych we Wrocławiu i w Gdańsku przez linie lotnicze Air Polonia, co spowodowało zmniejszenie do 73% udziału portu Warszawa Okęcie w ogólnej strukturze przewozów. Jednak dopiero w kolejnych latach nastąpiły istotne zmiany. Podobnie było w przypadku innych państw Europy Środkowo-Wschodniej, z wyjątkiem Bułgarii, gdzie udział stołecznego lotniska w strukturze przewozów wynosił tylko 37,5%.

2. Pierwsze lata po liberalizacji rynku transportu lotniczego

2.1. Ekspansja przewoźników niskokosztowych

Liberalizacja transportu lotniczego i przyjęcie polityki „otwartego nieba” oznaczały, że każdy przewoźnik posiadający koncesję w jednym z państw UE lub państwie ściśle z nią współpracującym (Norwegia, Islandia, Szwajcaria) może rozpocząć działalność na terenie nowych państw członkowskich i oferować połączenia na dowolnej trasie, za dowolną cenę i z dowolną częstotliwością, przy zachowaniu praw do wolnej konkurencji. Umożliwiło to ekspansję działających w Europie Zachodniej linii niskokosztowych (*low cost carriers* – LCC), ale również linii o tradycyjnym modelu działania, zainteresowanych wejściem na nowe rynki [Bjelicic 2007; Groß i Lück 2013].

Pierwszym przewoźnikiem niskokosztowym w Polsce była wspomniana rodzima Air Polonia, która chciała wyprzedzić spodziewane wejście na polski rynek zagranicznych przewoźników niskokosztowych. Linie lotnicze

Air Polonia rozpoczęły działalność 8 grudnia 2003 r. od połączeń krajowych z Warszawy do Wrocławia i Gdańska. Natomiast połączenia międzynarodowe zainaugurowano 14 grudnia na trasie Warszawa – Londyn Stansted. Air Polonia bardzo szybko zyskała popularność wśród pasażerów. W sezonie letnim 2004 r. 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 z 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.

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 południowo-zachodniej Europy oraz do Wiednia. Jednak działalność tych przewoźników na polskim rynku dość szybko zakończyła się i w marcu 2005 r. zostały zawieszono wszystkie połączenia. Linie Air Berlin ponownie otworzyły połączenia z polskich portów (Krakowa i Gdańska) w kwietniu 2009 r.

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

W marcu 2005 r. na rozpoczęcie działalności w Polsce zdecydował się największy europejski przewoźnik niskokosztowy – Ryanair, zaczynając od lotów z Wrocławia na londyńskie lotnisko Stansted. Sukces tego połączenia zachęcił przewoźnika do otwarcia kolejnych połączeń z Polski. Po roku obecności na polskim rynku w sezonie letnim 2006 r. przewoźnik ten oferował połączenia z ośmiu portów regionalnych. W sieci połączeń Ryanair było wówczas po sześć kierunków z Wrocławia i Krakowa, po trzy 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 semiczartery, czyli połączenia, w których miejsca były nabywane 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 ośmiu 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 sezonie letnim 2007 r. w Polsce działalność prowadziło 15 linii niskokosztowych. Oferowały one połączenia aż z 10 polskich portów lotniczych, a więc ze wszystkich, z których odbywały się regularne pasażerskie połączenia lotnicze z wyjątkiem Zielonej Góry.

Równie dynamicznie w omawianym okresie rozwijała się sieć połączeń linii niskokosztowych w pozostałych analizowanych krajach. W Czechach i na Węgrzech pierwszą linią niskokosztową był brytyjski przewoźnik Easy Jet, który uruchomił połączenia z Pragi i Budapesztu już w 2003 r. W 2004 r. w Rumunii powstały linie niskokosztowe Blue Air, które z czasem stały się największą na rumuńskim rynku konkurencją dla linii Tarom. Na Słowacji w pierwszym okresie po akcesji bardzo dużo nowych połączeń z Bratysławy i Koszyc otworzyły linie Sky Europe. Do wszystkich państw z omawianej grupy połączenia zostały uruchomione także przez największą europejską linię niskokosztową Ryanair. Przewoźnik ten otworzył swoje bazy m.in. w Bratysławie, Kownie i Rydze.

2.2. Rozwój portów regionalnych

Zgodnie z przyjętym modelem działania linie niskokosztowe wybierały głównie znacznie tańsze i mniej zatłoczone porty regionalne i w nich dynamika wzrostu liczby pasażerów była największa. Regularne połączenia międzynarodowe zaczęły być oferowane nawet z portów, które wcześniej obsługiwały tylko ruch krajowy i ewentualnie czarterowy.

W ciągu pięciu lat od rozszerzenia Unii Europejskiej najbardziej rozwiniętą sieć połączeń w Europie Środkowo-Wschodniej posiadały linie Ryanair, Easy Jet i Wizzair [Dobruszkes 2009]. W sieci połączeń przewoźników niskokosztowych dominowały połączenia z portami brytyjski-

mi [Bjelicic 2013], w przypadku Łotwy i Estonii dodatkowo z miastami skandynawskimi, a Rumunii – z miastami włoskimi i hiszpańskimi [Gabor 2010]. Nowa sieć połączeń była odzwierciedleniem najbardziej popularnych nowych rynków pracy i późniejszych odwiedzin rodzin i znajomych [Burrell 2010], ale również wskazywała na kierunki rozwoju współpracy gospodarczej i turystycznej [Hawlena 2012; Bjelicic 2013], w tym na nowe miejsca dla dynamicznie rozwijającej się turystyki krótkoterminowej typu *city breaks* [Groß i Schröder 2007].

Linie niskokosztowe bardzo szybko osiągnęły znaczący udział w przewozach pasażerskich w analizowanych państwach. Jednak jego wielkość była dość mocno zróżnicowana. Linie LCC na rynku słowackim już w 2004 r. obsłużyły około 49% ogółu pasażerów, w 2005 r. – 65%, a w 2008 r. aż 90%, z czego 46% przypadało na linie Sky Europe, a 44% na Ryanair. W tym okresie Ryanair chciał uczynić lotnisko w Bratysławie lotniskiem niskokosztowym dla metropolii wiedeńskiej. Duży udział w strukturze przewozów – ok. 45% w 2006 r., a ok. 70% w 2008 r. – posiadali przewoźnicy niskokosztowi w drugim co do wielkości słowackim mieście – Koszycach. Tak mocna pozycja przewoźników o niskokosztowym modelu działania może informować o dużej wrażliwości tego rynku na poziom cen, a równocześnie była związana ze słabą pozycją i problemami ekonomicznymi, a ostatecznie z bankructwem flagowego przewoźnika Slovak Air. Również w Polsce przewoźnicy niskokosztowi zdobyli przewagę na rynku [Dziedzic 2008]. W 2008 r. z ich usług skorzystało 52,7% ogółu pasażerów. Duży udział w rynku osiągnęły linie LCC w Rumunii i w Bułgarii (około 35%), natomiast znacznie mniejszy w pozostałych krajach.

Zróżnicowany był również udział portów regionalnych w strukturze przewozów w poszczególnych krajach (rysunek 2), jednak generalnie wzrost ruchu pasażerskiego w portach regionalnych w całym analizowanym obszarze był znaczący. Liczba portów regionalnych, które obsługiwały ponad 100 tysięcy pasażerów w skali roku, wzrosła w 2008 r. do 22, a siedem z nich obsłużyło ponad 1 milion pasażerów. Były to porty lotnicze w Krakowie, Katowicach, Burgas, Gdańsku, Wrocławiu, Warnie i Poznaniu. Siedem portów znalazło się w przedziale pomiędzy 300 tysięcy a milion pasażerów (Timișoara, Cluj-Napoca, Koszyce, Brno, Ostrawa, Łódź i Rzeszów) i osiem w przedziale pomiędzy 100 a 300 tysięcy (Szczecin, Bydgoszcz, Iași, Sibiu, Arad, Bacău, Palanga, Héviz-Balaton).

W największych portach regionalnych w Polsce, Rumunii i Bułgarii również przewoźnicy tradycyjni zwiększyli siatkę połączeń. W 2008 r. z Timișoary połączenia oferowały – oprócz linii Tarom – Austrian Airlines,

Lufthansa, Malév oraz rumuński przewoźnik regionalny Carpatair, który w tym porcie otworzył swoją bazę. W innym dynamicznie rozwijającym się porcie rumuńskim Cluj-Napoca połączenia oferowały – oprócz linii niskokosztowych Wizzair i Blue Air – linie Tarom, Carpatair, Austrian Airlines i Lufthansa.

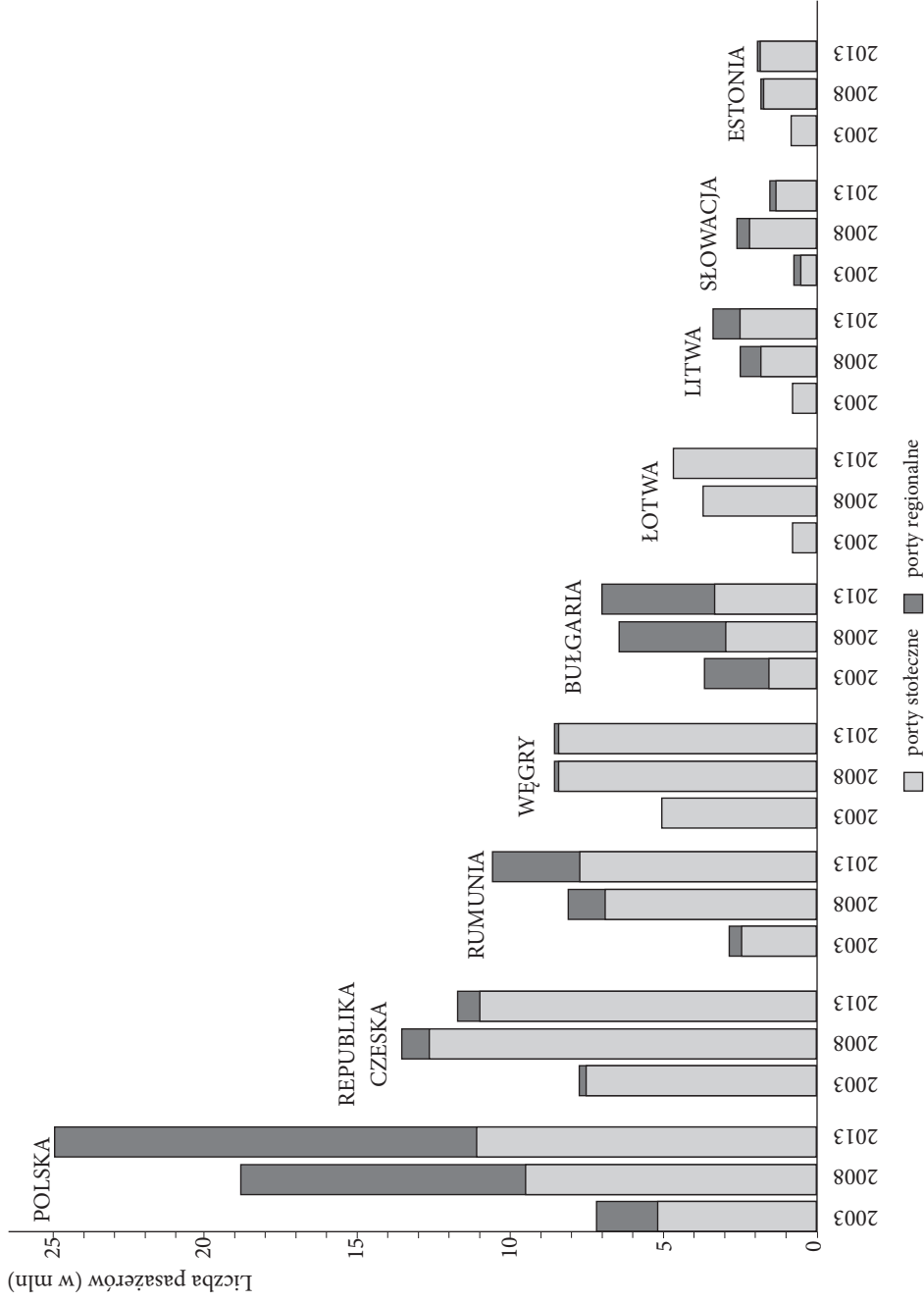
Spośród bułgarskich portów regionalnych w 2008 r. lotnisko w Burgas było obsługiwane przez 10 przewoźników w ruchu regularnym, w tym ośmiu niskokosztowych, natomiast Warna przez 12 przewoźników, w tym siedmiu niskokosztowych. Wśród przewoźników tradycyjnych połączenia oferowały linie Bulgaria Air, Hemus Air, Austrian Airlines, Malév i British Airways.

2.3. Wzrost liczby pasażerów

Niskie ceny biletów oferowane przez linie niskokosztowe, a w konsekwencji również tradycyjne, które chciały sprostać konkurencji i utrzymać się na rynku, spowodowały wzrost popytu na usługi transportu lotniczego [Doganis 2006; Dennis 2007]. W pierwszych latach po przystąpieniu do UE dynamika wzrostu liczby pasażerów zarówno w Polsce, jak i w pozostałych nowych państwach unijnych była bardzo duża. W 2004 r. liczba pasażerów wzrosła w Polsce o 24% w stosunku do roku poprzedniego, a w latach 2005–2006 liczba pasażerów zwiększała się jeszcze szybciej, o ponad 30% (rysunek 3). W 2004 r. największą dynamiką wzrostu (72,7% w stosunku do roku poprzedniego) cechował się rynek słowacki, głównie za sprawą uruchomienia nowych połączeń przez linię Sky Europe.

Powyżej 30% wzrosła liczba pasażerów w państwach nadbałtyckich – na Łotwie (48,7%), w Estonii (39,5%) i na Litwie (37,7%). Bardzo wysoka dynamika wzrostu utrzymała się w tych krajach w latach 2005–2007. Wśród wymienionych państw wyjątkową dynamiką cechował się rynek łotewski, gdzie w 2006 r. liczba pasażerów wzrosła o 77,3% w stosunku do roku poprzedniego.

W latach 2005 i 2006 dużą dynamiką wzrostu, wynoszącą odpowiednio 35% i 41%, charakteryzował się również rynek rumuński. W przypadku Rumunii było to tuż przed akcesją, ale prawo lotnicze zliberalizowano w tym państwie już wcześniej. Również na Węgrzech po przystąpieniu do UE doszło do ożywienia rynku lotniczego. Ruch pasażerski wzrósł o 28% w 2004 r. i o 24,8% w 2005 r., 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



Rysunek 2. Wielkość ruchu pasażerskiego w nowych państwach UE Europy Środkowo-Wschodniej w latach 2003, 2008 i 2013 z podziałem na port centralny (stołeczny) i porty regionalne

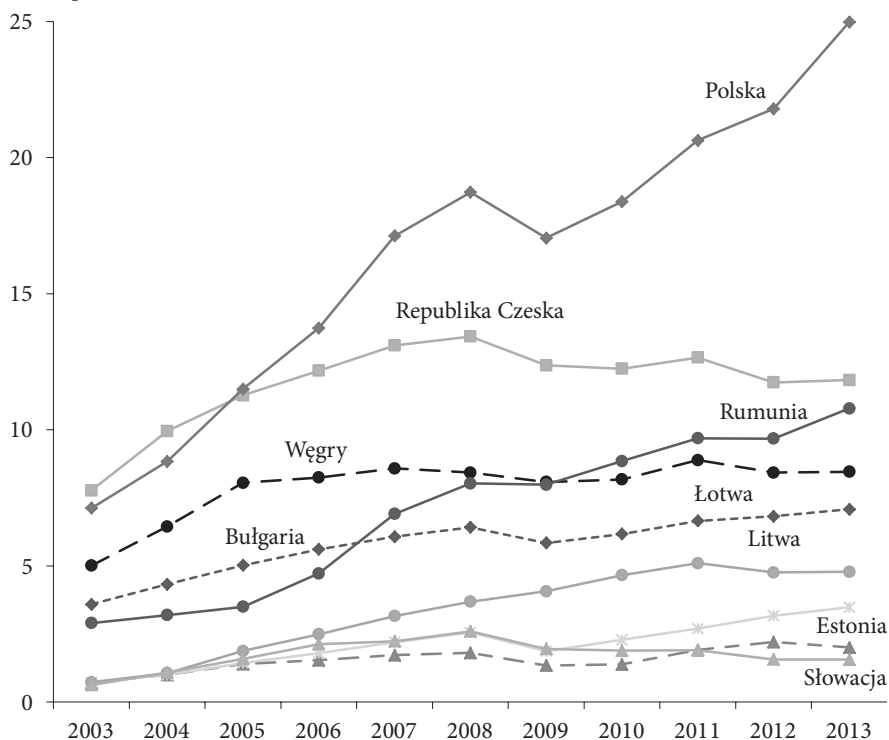
Źródło: Na podstawie Eurostat

państw z omawianej grupy rynek polski cechował się dużym wzrostem przez stosunkowo długi okres, mianowicie przez cztery 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 (rysunek 3).

3. Czas ostrej konkurencji

Wraz z wkraczaniem na polski rynek kolejnych przewoźników niskokosztowych i rozszerzaniem oferty połączeń rozpoczął się okres bardzo silnej konkurencji. Konkurowały ze sobą nie tylko linie niskokosztowe, ale również linie niskokosztowe z liniami tradycyjnymi, mimo że początkowo zarządy linii niskokosztowych twierdziły, że adresują swój produkt głównie do klientów, którzy wcześniej nie korzystali z transportu lotniczego, a ze względów cenowych wybierali transport autokarowy lub promowy [Bojczuk 2007]. Jednak linie tradycyjne w obawie przed utratą części klientów również zaczęły obniżać ceny na świadczone usługi i poszukiwać możliwości obniżenia kosztów. W dość krótkim czasie linie tradycyjne przejęły niektóre rozwiązania organizacyjne od linii niskokosztowych, w tym popularyzację internetowej sprzedaży biletów, i zmniejszyły wysokość wypłacanej prowizji agentom lub nawet z niej zrezygnowały. Również linie tradycyjne wprowadziły elektroniczne bilety i karty pokładowe oraz samodzielne stanowiska odpraw biletowo-bagażowych [Hanlon 2007; Holloway 2008]. Na trasach europejskich wiele linii tradycyjnych na wzór linii niskokosztowych wprowadziło dodatkowe opłaty za serwis, który uznano za niepodstawowy. Niektóre linie, jak np. Air Baltic, Aer Lingus, SAS czy Air Berlin, przyjęły hybrydowy model działalności [Groß i Schröder 2007]. Obserwując wyraźny trend rozwoju portów regionalnych i wzrastające preferencje podróżnych, aby zaczynać podróż z najbliższego portu lotniczego, również linie tradycyjne rozszerzyły swoją sieć połączeń o porty regionalne. Jako przykład można podać rozwój sieci połączeń Lufthansy, która w 2008 r. obsługiwała połączenia aż z pięciu polskich portów regionalnych (Gdańska, Krakowa, Poznań, Wrocławia, Rzeszowa) i trzech rumuńskich (Cluj-Napoca, Sibiu, Timișoara). Połączenia z portów regionalnych zwiększyły również linie SAS, British Airways i Finnair.

Liczba pasażerów (w mln)



Rysunek 3. Liczba pasażerów w analizowanych państwach w latach 2003–2013

Źródło: Na podstawie Eurostat

W czasach gwałtownego rozwoju przewozów lotniczych i portów regionalnych zapadły decyzje o modernizacji infrastruktury portowej, budowie lub rozbudowie terminali lub nawet o budowie nowych lotnisk. W przypadku polskich portów regionalnych podjęto decyzję o wybudowaniu nowych terminali na lotniskach w Szczecinie, Bydgoszczy, Wrocławiu, Gdańsku i Rzeszowie. Rozbudowano terminale w Poznaniu i Krakowie [Rucińska 2012]. Nowe terminale wybudowano również w Brnie, Kownie i Sibiu [Bjelic 2013]. Podjęto również decyzje o budowie nowych lotnisk – w Lublinie (Polska) i Braşowie (Rumunia)¹ – i o przebudowie oraz zmianie funkcji lotniska wojskowego na cywilne w Modlinie.

O bardzo silnej konkurencji w latach 2006–2008 może świadczyć fakt, że wiele tras, zwłaszcza do popularnych miast, jak Londyn czy Dublin,

¹ Lotnisko to do maja 2015 r. nie zostało jednak ukończone.

było obsługiwanych przez kilku przewoźników [Dziedzic 2008]. Tak było np. w sezonie letnim 2007 r., kiedy to połączenia z Krakowa do Londynu oferowało aż pięciu przewoźników, a do Dublinu – trzech [Pijet-Mi-goń 2012].

W pierwszych latach funkcjonowania idei „otwartego nieba” sieć nowych połączeń była bardzo niestabilna. Niektóre połączenia były zamykane zaledwie po kilku tygodniach funkcjonowania, inne ogłaszane i nigdy nie-realizowane, ponieważ przewoźnik zmieniał strategię działalności lub nawet wycofywał się z rynku. Linia BMIbaby zakończyła połączenia z Gdańska do Cardiff i East Midlands zaledwie po miesiącu funkcjonowania. Przez wiele osób taka zmienna sytuacja na rynku przewozów lotniczych była odbierana jako chaos. Utrudniała bowiem nie tylko plany indywidualnych klientów, ale również firm i przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw turystycznych i instytucji zajmujących się promocją miasta lub regionu, do którego zostały otwarte połączenia i szybko zawieszono.

Wynikiem ostrej konkurencji były znaczące obniżki cen biletów na niektórych trasach, ale równocześnie osłabienie finansowej sytuacji przewoźników, którą pogłębił kryzys ekonomiczny, przypadający głównie na lata 2008–2010, przy czym w niektórych państwach (Węgry czy Słowacja) problemy gospodarcze zaczęły się już wcześniej – w 2007 r. W konsekwencji doprowadziło to do zamknięcia lub zawieszenia niektórych tras. Polskie Linie Lotnicze LOT podjęły decyzję o zakończeniu działalności swojego przewoźnika niskokosztowego Centralwings. Kilka linii niskokosztowych, w tym Sky Europe, Volare, My Air i Alpi Eagle, ogłosiło bankructwo. Większość mniejszych, dawnych flagowych przewoźników z regionu Europy Środkowo-Wschodniej miało poważne kłopoty finansowe [Dobruszkes 2009, 2014], a w lutym 2012 r. bankructwo ogłosił węgierski przewoźnik Malév.

W omawianym okresie silnie ze sobą konkurowali nie tylko przewoźnicy, ale również porty lotnicze, zwłaszcza te, których obszary ciężenia częściowo się pokrywały [Strobach 2010]. W Polsce zaczęły konkurować ze sobą porty lotnicze w Krakowie i Katowicach, Łodzi i Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu. Po przystąpieniu Polski i Czech do strefy Schengen część pasażerów lotniska w Ostrawie zaczęła korzystać z lotniska w Katowicach, którego sieć połączeń była bardziej rozbudowana. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku mieszkańców Moraw. Część z nich nie korzysta z połączeń oferowanych przez lotnisko w Brnie, ale wybiera lotnisko w Wiedniu, posiadające znacznie bogatszą ofertę połączeń.

Rok 2008 był ostatnim rokiem, w którym w większości państw omawianego regionu odnotowano wzrost liczby pasażerów. W kolejnym roku,

z wyjątkiem Łotwy, liczba pasażerów zmalała. Sytuacja ta była odbiciem ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego, który w różnym stopniu dotknął również państwa Europy Środkowo-Wschodniej.

4. Początek konsolidacji rynku

Lata 2009–2010 okazały się latami kryzysowymi dla lotnictwa pasażerskiego. Największe spadki liczby pasażerów zanotowano w 2009 r. na Litwie (–26,8%), w Estonii (–25,7%) i na Słowacji (–25%). Poniżej 10% obniżyła się liczba pasażerów w Polsce i w Bułgarii (–9%), Czechach (–7,9%), na Węgrzech (–4,1%). Najmniej ruch pasażerski zmalał w Rumunii (–0,6%).

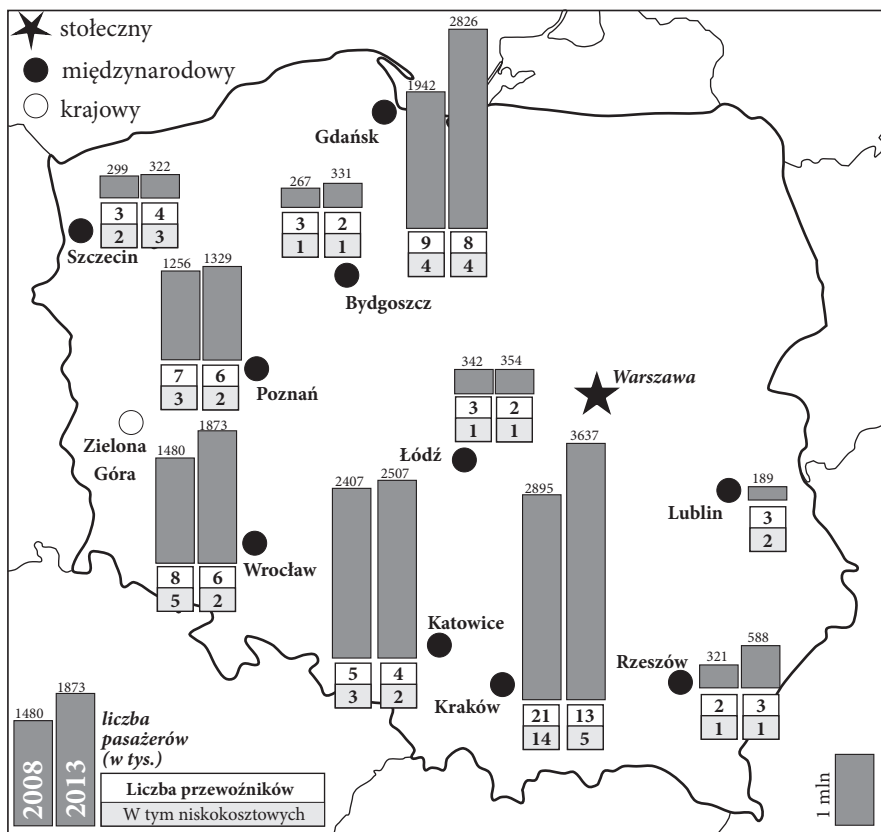
W kolejnych latach liczba pasażerów zaczęła ponownie wzrastać, ale tylko o kilka procent w skali roku [Huderek-Glapska i Jankiewicz 2011]. Wzrosty nie były już tak gwałtowne jak w pierwszych latach po rozszerzeniu Unii Europejskiej.

Liczba przewoźników oferujących połączenia z poszczególnych portów lotniczych oraz liczba obsługiwanych miast w sezonach letnich w latach 2003, 2008, 2013, 2014

Port lotniczy	2003		2008		2013		2014	
	liczba przewoźników	liczba kierunków	liczba przewoźników	liczba kierunków	liczba przewoźników	liczba kierunków	liczba przewoźników	liczba kierunków
Warszawa	21	54	32	80	32	90	33	86
Kraków	6	10	21	40	13	51	14	52
Katowice	2	3	4	23	4	31	5	26
Gdańsk	2	4	8	26	8	41	8	47
Wrocław	3	4	8	21	6	32	7	29
Poznań	4	5	7	17	6	25	7	21
Łódź	1	1	3	8	2	8	2	5
Rzeszów	1	1	2	5	4	14	4	10
Szczecin	2	2	3	8	4	7	4	6
Bydgoszcz	1	1	3	12	2	7	2	4
Zielona Góra	1	1	1	1	1	1	1	1
Lublin	–	–	–	–	3	5	4	6
Modlin	–	–	–	–	1	26	1	26

Źródło: Na podstawie rozkładów lotów dla poszczególnych portów lotniczych oraz rozkładów przewoźników.

W kolejnych latach spadła liczba przewoźników, głównie niskokosztowych, oferujących połączenia z portów regionalnych. Dla przykładu, w 2008 r. z lotniska Kraków-Balice połączenia regularne były realizowane przez 21 przewoźników, a w 2013 r. tylko przez 13 (tabela), przy czym liczba przewoźników niskokosztowych zmniejszyła się z czternastu do pięciu. Równocześnie zwiększyła się jednak liczba oferowanych kierunków. Stało się tak w wyniku umocnienia pozycji najsilniejszych przewoźników – w przypadku Krakowa linii Ryanair, która znacząco rozbudowała sieć połączeń. Podobna sytuacja miała miejsce we Wrocławiu i w Gdańsku (rysunek 4), jednak w tym ostatnim porcie sieć połączeń rozwinęła się głównie dzięki linii Wizzair.



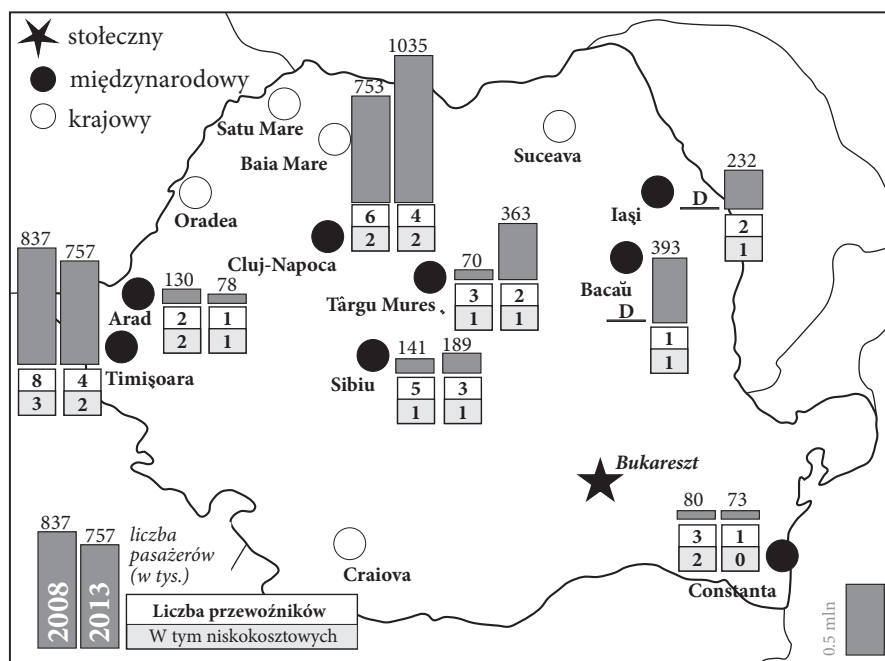
Rysunek 4. Liczba pasażerów oraz przewoźników, w tym niskokosztowych, w polskich portach regionalnych w 2008 i 2013 roku

Źródło: Na podstawie danych portów lotniczych i rozkładów lotów

Podobna sytuacja miała miejsce w portach regionalnych w Rumunii (rysunek 5) i Bułgarii (rysunek 6). W rumuńskich portach regionalnych, z wyjątkiem Timișoary i Aradu, liczba pasażerów w 2013 r. była wyższa niż w 2008 r., ale liczba przewoźników zmalała. Z portów regionalnych w Aradzie i Constancie wycofał się Ryanair. Spadek liczby pasażerów w Timișoarze był spowodowany zawieszeniem połączeń przez regionalnego przewoźnika Carpatair, który miał w tym porcie swoją główną bazę.

W przypadku portów bułgarskich w Warnie i w Burgas ogólna liczba przewoźników nie zmieniła się, bo doszły połączenia tradycyjnych przewoźników z Europy Wschodniej (głównie z Rosji), ale zmniejszyła się liczba przewoźników niskokosztowych. Połączenia regularne zyskało lotnisko w Płowdiw.

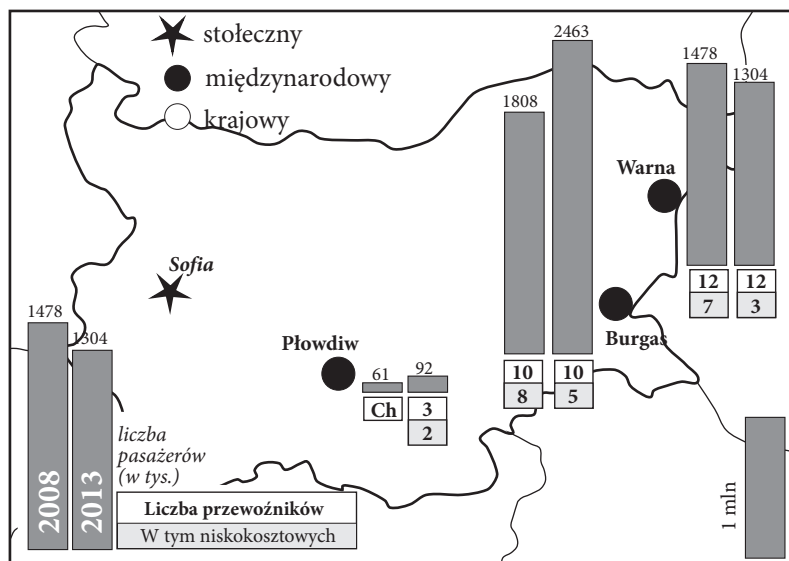
Po zawieszeniu połączeń lub nawet bankructwie mniejszych przewoźników niskokosztowych wyraźnie umocniła się pozycja Ryanair i Wizzair, którzy stali się największymi „graczami” w sektorze przewozów niskokosztowych w portach regionalnych analizowanego obszaru. W 2013 r. Ryana-



Rysunek 5. Liczba pasażerów oraz przewoźników, w tym niskokosztowych, w rumuńskich portach regionalnych w 2008 i 2013 roku

Źródło: Na podstawie danych portów lotniczych i rozkładów lotów

ir uzyskał pozycję lidera wśród wszystkich przewoźników działających na polskim rynku. Bardzo silną pozycję ma on również na Litwie i w Estonii, jest monopolistą, jeśli chodzi o połączenia regularne w Kownie². Natomiast z rumuńskich portów regionalnych sieć połączeń rozbudowuje Wizzair.



Rysunek 6. Liczba pasażerów oraz przewoźników, w tym niskokosztowych, w bułgarskich portach regionalnych w 2008 i 2013 roku

Źródło: Na podstawie danych portów lotniczych i rozkładów lotów

Zakończenie

Liberalizacja transportu lotniczego w nowych państwach unijnych Europy Środkowo-Wschodniej spowodowała znaczące zmiany rynku. Choć ich skala była różna, w zależności między innymi od wielkości państwa i liczby ludności, to można zauważyć pewne prawidłowości i cechy wspólne, w tym dotyczące rozwoju portów regionalnych.

W rozwoju rynku lotniczego i portów regionalnych w okresie po akcesji do Unii Europejskiej można wyróżnić trzy fazy rozwoju. Pierwsza faza (lata 2004–2008) cechowała się bardzo dużą dynamiką i ekspansją przewoźników niskokosztowych działających już wcześniej w Europie Zachodniej, ale również powstających w nowych państwach Unii. Linie te, zgodnie z przy-

² Od marca 2016 r. uruchomienie lotów z Kowna zapowiedział Wizzair.

jętym modelem działania, otwierały połączenia z portów regionalnych. W tym okresie bardzo szybko rozwijały się szczególnie porty regionalne w Polsce i w Rumunii. Uruchamiane były głównie połączenia „z punktu do punktu”, charakterystyczne dla sieci przewoźników niskokosztowych. Był to okres bardzo niskich cen biletów na połączenia lotnicze oraz wielu promocji cenowych. W tym okresie zapadły liczne decyzje o rozbudowie i modernizacji infrastruktury lotniczej.

W drugiej fazie, przypadającej na lata 2009–2010, na którą nałożył się kryzys ekonomiczny i problemy przewoźników związane z ostrą konkurencją, doszło do spadku liczby pasażerów i zmniejszenia liczby tras z wielu portów regionalnych. Zjawisko to zostało pogłębione przez problemy finansowe wielu mniejszych i średniej wielkości przewoźników. Zaczął się proces konsolidacji rynku.

Trzecia faza, która zaczęła się około 2011 r., to czas dalszej konsolidacji. Mimo ponownego, jednak już nie tak wyraźnego wzrostu liczby pasażerów (kilka procent w skali roku) zmniejszyła się liczba przewoźników, zwłaszcza z portów regionalnych, wiele tras zostało zlikwidowanych, a wcześniejsze nie były wznawiane. Dochodzi do różnicowania portów regionalnych na większe (obsługujące powyżej 500 tysięcy pasażerów rocznie), w których liczba pasażerów nadal rośnie, i mniejsze, które borykają się z problemami finansowymi i ze zmienną liczbą pasażerów. W szczególnie trudnej sytuacji mogą się znaleźć te lotniska regionalne, które obsługiwane są wyłącznie przez jednego przewoźnika, jeśli podejmie on decyzję o zawieszeniu połączeń.

Wyróżnione fazy rozwoju i regresu portów regionalnych w nowych państwach Unii Europejskiej po liberalizacji rynku lotniczego były również charakterystyczne dla rynków zliberalizowanych wcześniej, zwłaszcza rynku Stanów Zjednoczonych, gdzie deregulację przeprowadzono już w drugiej połowie lat 70. XX w. Podobnie jak w Stanach Zjednoczonych i w Europie Zachodniej, deregulacja i liberalizacja przyczyniły się do wzrostu konkurencyjności i obniżenia cen podróży lotniczych oraz gwałtownego wzrostu liczby podróżujących drogą lotniczą, zwłaszcza w okresie następującym bezpośrednio po deregulacji [Reynolds-Feighan 1998, 2001; Debbage 2005]. Główna różnica polega natomiast na znacznie krótszej skali czasowej obserwowanych zjawisk i czasie trwania poszczególnych faz rozwoju. W państwach Europy Środkowo-Wschodniej opisane zjawiska miały podobny charakter do zmian, które nastąpiły w wyniku deregulacji rynku lotniczego w Stanach Zjednoczonych, ale przebiegały znacznie szybciej i poszczególne fazy rozwoju portów regionalnych były znacznie krótsze.

Bibliografia

- Bjelicic, B., 2007, *The Business Model of Low Cost Airlines – Past, Present, Future*, w: Groß, S., Schröder, A. (eds.), *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 11–31.
- Bjelicic, B., 2013, *Low Cost Carriers in Eastern Europe*, w: Gross, S., Lück, M. (eds.), *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate, Farnham, s. 39–58.
- Bojczuk, J., 2007, *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, XIV, s. 87–105.
- 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, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo> [dostęp: 4.09.2010].
- Debbage, K.G., 2005, *Airlines, Airports and International Aviation*, w: Pender, L., Sharpley, R. (eds.), *The Management of Tourism*, Sage Publication, London, s. 28–46.
- 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, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jairtraman> [dostęp: 5.04.2007].
- Dobruszkes, F., 2009, *New Europe, New Low-cost Services*, *Journal of Transport Geography*, 17, s. 423–432, <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo> [dostęp: 5.05.2009].
- Dobruszkes, F., 2014, *Geographies of European Air Transport*, w: Goetz, A.R., Budd, L. (eds.), *The Geographies of Air Transport*, Ashgate, Farnham, s. 167–186.
- Doganis, R., 2006, *The Airline Business*, Routledge, London – New York.
- Dziedzic, T., 2008, *Rynek lotniczy 2008*, Instytut Turystyki, Wiadomości Turystyczne, Warszawa.
- Groß, S., Schröder, A. (eds.), 2007, *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin.
- Gross, S., Lück, M. (eds.), 2013, *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate, Farnham.
- Gabor, D., 2010, *Low-cost Airlines in Europe: Network Structures after the Enlargement of the European Union*, *Geographica Pannonica*, 14(2), s. 49–58.
- Hanlon, P., 2007, *Global Airlines. Competition in a Transnational Industry*, Elsevier, Oxford.
- Hawlana, J., 2012, *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki*, Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium, Radom.
- Holloway, S., 2008, *Straight and Level: Practical Airline Economics*, Ashgate, Aldershot.
- Huderek-Glapska, S., Jankiewicz, J., 2011, *Miejsce i rola portów regionalnych na polskim rynku usług lotniczych*, w: Rekowski, M. (red.), *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań, s. 107–131.

- Knorr, A., 2007, *Southwest Airlines: The Low Cost Pioneer at 35*, w: Groß, S., Schröder, A. (eds.), *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 77–110.
- Pijet-Migoń, E., 2008, *The Development of Regional Airports in Central and Eastern Europe as an Opportunity for Inbound Tourism*, w: *Conditions of the Foreign Tourism Development in Central and Eastern Europe*, vol. 10, *Tourism in Geographical Environment*, Institute of Geography and Regional Development, University of Wrocław, Wrocław, s. 345–356.
- 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.
- Strobach, D., 2010, *Competition among Airports and Overlapping Catchment Areas: An Application to the State of Baden-Württemberg*, w: Forsyth, P., Gillen, D., Müller, J., Niemeier, H.-M. (eds.), *Airport Competition. The European Experience*, Ashgate, Farnham, s. 261–277.
- Rekowski, M. (red.), 2011, *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- 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, [http://dx.doi.org/10.1016/s0969-6997\(01\)00021-7](http://dx.doi.org/10.1016/s0969-6997(01)00021-7).
- Rucińska, D. (red.), 2012, *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Rucińska, D., Ruciński, A., Tłoczyński, D., 2012, *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Ruciński, A., 2006, *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Tierney, S., 2014, *Geographies of Air Transport in North America*, w: Goetz, A.R., Budd, L. (eds.), *The Geographies of Air Transport*, Ashgate, Farnham, s. 143–165.
- Vowles, T.M., Lück, M., 2013, *Low Cost Carriers in the USA and Canada*, w: Gross, S., Lück, M. (eds.), *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate, Farnham, s. 61–78.