

EDYTA PIJET-MIGOŃ

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

**SIEĆ POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH JAKO EFEKT ZMIAN
POPYTU NA PODRÓŻE LOTNICZE W POLSCE PO
AKCESJI DO UNII EUROPEJSKIEJ**

Wprowadzenie

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związane z tym konsekwencje natury politycznej, gospodarczej i społecznej miały swoje odzwierciedlenie w zmianach rynku transportu lotniczego. Polska zobowiązana została do liberalizacji rynku transportu lotniczego, co wiązało się ze zmianą prawa lotniczego. Jednym z ważniejszych etapów liberalizacji polskiego rynku było podpisanie *Umowy o Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym*¹. W ten sposób Polska przystąpiła do porozumienia o pełnej liberalizacji transportu lotniczego pomiędzy krajami Unii Europejskiej, nowymi państwami kandydującymi razem z Polską do UE, a także Islandią i Norwegią. Na mocy porozumienia każdy przewoźnik lotniczy zarejestrowany i posiadający koncesję w jednym z państw sygnatariuszy mógł uruchomić dowolne połączenia do i z Polski z dowolną częstotliwością i za dowolną cenę². Takie same prawa otrzymali przewoźnicy zarejestrowani w Polsce. Zgodnie z przewidywaniami, podobnie jak na innych

¹ *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Ruciński Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.

² *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski Wydawnictwo UE w Poznaniu, Poznań 2011.

wcześniej zliberalizowanych rynkach, w Polsce w bardzo krótkim czasie doszło do zwiększenia liczby przewoźników i liczby oferowanych kierunków. Szczególnie dynamicznie rosła oferta przewoźników niskokosztowych, którzy bardzo szybko docenili potencjał polskiego rynku.

Oprócz znaczącego spadku cen biletów lotniczych na wzrost popytu na podróże lotnicze wpłynęło stopniowe otwieranie rynków pracy dla obywateli Polski, zwłaszcza przez kraje położone dalej od Polski, do których podróże drogą lądową lub morską są uciążliwe. Kolejnym ułatwieniem w podróżowaniu było przystąpienie Polski do strefy Schengen (przejścia lądowe od 21.12.2007 roku, przejścia lotnicze od 30.03.2008 roku).

Celem artykułu jest pokazanie, jak zmieniła się sieć połączeń lotniczych z polskich portów po przystąpieniu Polski do UE, jakie były główne kierunki nowych połączeń i próba odpowiedzi na pytanie, w jakim zakresie były one odzwierciedleniem zmian popytu na podróże lotnicze.

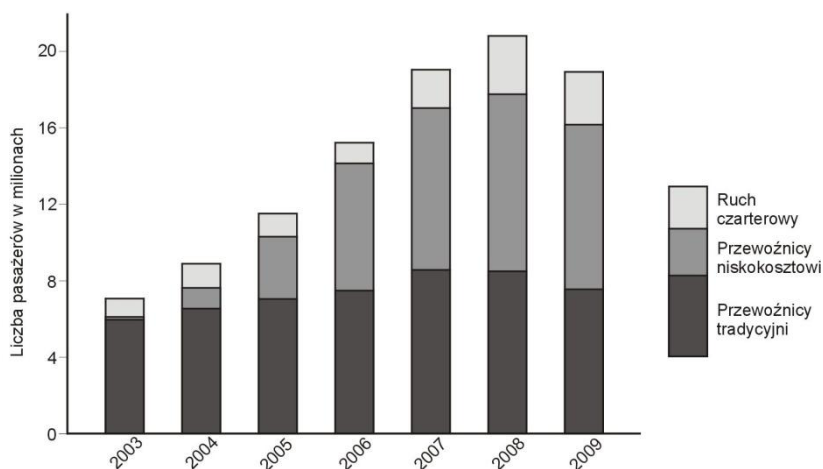
1. Wzrost liczby podróżujących drogą lotniczą

Bezpośrednio po przystąpieniu do Unii Europejskiej (w latach 2004–2007) liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego bardzo szybko rosła. W roku 2004 wzrost liczby pasażerów w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 24,07%. W kolejnych latach liczba pasażerów zwiększała się jeszcze szybciej – o ponad 30% (rok 2005 – 30,18%, rok 2006 – 33,58%). W tym samym okresie w krajach zachodnioeuropejskich nastąpił wzrost liczby pasażerów na poziomie tylko 6%³. W 2007 roku ruch pasażerski w Polsce wzrósł o 24,44% i wyniósł 19 mln 117 tys.⁴. Zmniejszenie dynamiki wzrostu zaobserwowano w roku 2008, kiedy liczba pasażerów wzrosła o 8,02%. W 2008 roku po raz pierwszy w historii polskiego lotnictwa liczba pasażerów przekroczyła 20 mln (dokładnie 20 650 290 osób). W ciągu pięciu lat liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach wzrosła niemal trzykrotnie.

³ T. Dziedzic, *Rynek lotniczy 2007*, Instytut Turystyki, „Wiadomości Turystyczne”, Warszawa 2007; A. Graham, *Trends and Characteristic of Leisure Travel Demand w: Aviation and Tourism*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008, s. 21–33.

⁴ Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl, 14.11.2011.

Dynamiczny wzrost przewozów dotyczył jednak wyłącznie ruchu międzynarodowego, ruch krajowy pozostał prawie na niezmiennym poziomie – w roku 2003 wyniósł 832 665, a w 2008 – 944 457 pasażerów. Natomiast w przypadku podróży międzynarodowych szczególnie szybko rosła liczba pasażerów linii niskokosztowych (rysunek 1). W roku 2004 pasażerowie linii niskokosztowych stanowili 14% ogólnej liczby pasażerów korzystających z połączeń rozkładowych, w roku 2005 – 31,37%, a w 2007 roku ich udział przekroczył 50%. W roku 2008 liczba pasażerów linii niskokosztowych wyniosła ponad 9 mln 397 tys., co stanowiło 52,74% ogółu pasażerów obsługiwanych w polskich lotniskach w ruchu regularnym.



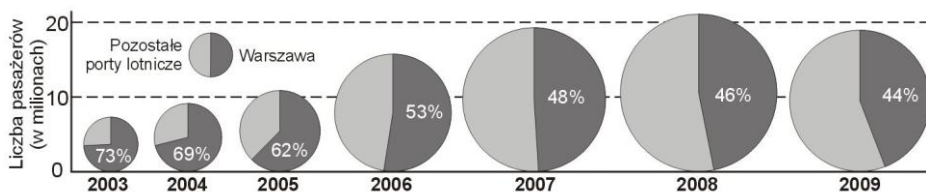
Rys. 1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach w latach 2003–2009 z uwzględnieniem podziału na pasażerów linii tradycyjnych, niskokosztowych i połączeń czarterowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W 2009 roku po raz pierwszy od wielu lat ruch pasażerski w Polsce zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego (o 8,25%). Poprzednio taką sytuację odnotowano w roku 1991. Było to związane ze spowolnieniem gospodarczym w Polsce, kryzysem ekonomicznym w wielu państwach europejskich i amerykańskich oraz wynikającym z niego kolejnym kryzysem w światowym lotnictwie. Spadek wielkości ruchu potwierdził po raz kolejny bardzo silną za-

leżność pomiędzy sytuacją ekonomiczną, wielkością przychodów a liczbą podróży lotniczych podejmowanych zarówno w celach typowo biznesowych, jak i turystycznych⁵.

Wzrost liczby pasażerów w latach 2004–2008 nie był rozłożony równomiernie we wszystkich portach. Dynamika wzrostu liczby pasażerów była znacznie wyższa w portach regionalnych niż w porcie centralnym dla Polski – Warszawie. W roku 2003 liczba pasażerów odprawionych na warszawskim lotnisku stanowiła 73% ogółu pasażerów korzystających z polskich portów, w kolejnych latach systematycznie malała, a w roku 2007 po raz pierwszy spadła poniżej 50% (rysunek 2). W kolejnych latach pozycja warszawskiego lotniska nadal słabła. W 2008 roku porty regionalne obsłużyły 54% ogółu pasażerów, a w roku 2009 – 56%.



Rys. 2. Wzrost udziału portów regionalnych w ogólnej strukturze przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2000–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W latach 2004–2007 szczególnie dynamicznie zaczęły się rozwijać porty lotnicze w Krakowie i Katowicach. W roku 2003 udział Krakowa w rynku przewozów pasażerskich stanowił 8% (593 tys. pasażerów), w roku 2005 – 14% (1,56 mln), a w roku 2007 – 16% (3 mln 42 tys.). Katowice zajmujące w latach 2000–2003 piąte miejsce wśród regionalnych portów, przesunęły się w roku 2004 na miejsce trzecie – po Warszawie i Krakowie, wyprzedzając Gdańsk, Wrocław i Poznań. W roku 2003 lotnisko w Pyrzowicach obsłużyło 258 tys. osób, a w roku 2005 liczba pasażerów przekroczyła milion, co stanowiło 9% udziału w rynku przewozów w Polsce. W kolejnych latach pozycja Katowic

⁵ P. Hanlon, *Global Airlines. Competition in Transnational Industry*, Elsevier, Oxford 2007.

umacniała się, osiągając w roku 2008 12% udziału w rynku. Znacząco zmieniła się również pozycja lotniska w Katowicach w rankingu lotnisk europejskich. W roku 2003 Katowice-Pyrzowice zajmowały 208. miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów, zaś w roku 2004 przesunęły się na pozycję 161.

W 2003 roku sześć portów regionalnych oferowało regularne połączenia międzynarodowe, a po akcesji do UE ze wszystkich pozostałych portów (z wyjątkiem Zielonej Góry) uruchomiono regularne przewozy międzynarodowe i nawet lotniska, które wcześniej były mało popularne, w 2006 roku odnotowały ruch na poziomie powyżej 100 tys. pasażerów. Do tak znacznego rozwoju portów regionalnych niewątpliwie przyczyniły się linie niskokosztowe preferujące (zgodnie ze swoją strategią) znacznie tańsze i mniej zatłoczone porty regionalne, których zarządy zabiegają o nowe połączenia lotnicze⁶.

2. Zmiany sieci połączeń

Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej tylko lotnisko w Warszawie miało rozbudowaną sieć połączeń z prawie wszystkimi stolicami i głównymi miastami Europy. 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. Sytuacja wyglądała zupełnie odmiennie w przypadku portów regionalnych. W roku 2003 sześć portów regionalnych posiadało połączenia z zagranicznymi portami, które pełniły funkcje węzłów przesiadkowych. Były to głównie 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 połączenia do Monachium. Tylko Kraków uczestniczył w sieci połączeń innych aliansów globalnych – aliansu Sky Team (poprzez połączenia

⁶ R. Doganis, *The Airline Business*, Routledge, London-New York 2006.

Czech Airlines do Pragi i linii Alitalia do Mediolanu) oraz aliansu Oneworld (poprzez połączenia British Airways do Londynu).

W pierwszych latach po przystąpieniu Polski do UE sieć połączeń z punktami przesiadkowymi nie zmieniła się znacząco, chociaż wyraźnie wzrosła liczba połączeń z portami przesiadkowymi Lufthansy, zwłaszcza z Monachium. Najwięcej połączeń z portami przesiadkowymi aliansu Star oferowały porty regionalne w roku 2008, w tym najwięcej do Monachium (123 w tygodniu). Zmniejszyła się natomiast liczba połączeń z portów regionalnych do Warszawy – głównego portu przesiadkowego PLL LOT – w roku 2007 wynosiła ona 271 połączeń w tygodniu, w roku 2008 – 248 połączeń, a w roku 2009 – 217 połączeń, co wskazuje na malejącą rolę Okęcia jako punktu przesiadkowego dla pasażerów podróżujących do i z polskich portów regionalnych i zwiększenie popytu na podróże przez inne – zagraniczne punkty przesiadkowe.

W przeciwieństwie do rozbudowanych możliwości korzystania z węzłów przesiadkowych aliansu Star, linie należące do innych aliansów nie dążyły (mimo możliwości, jakie dawało im 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 2007–2008 zwiększyła się jedynie sieć połączeń z lotniskami aliansu oneworld. Oprócz Krakowa w sieci tej znalazły się Gdańsk (w wyniku uruchomienia połączenia liniami Finnair do Helsinek) i 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 roku 2009. Silna konkurencja ze strony innych przewoźników, zwłaszcza niskokosztowych, i dodatkowo trudny dla branży lotniczej rok 2009 spowodowały, że przewoźnicy podjęli decyzję o zawieszeniu części tych połączeń, jak w przypadku British Airways, które zlikwidowało połączenia na trasie Poznań–Londyn Gatwick, a w późniejszym czasie zawiesiło połączenia Kraków–Londyn Gatwick.

Po przystąpieniu Polski do UE rozwinęła się sieć połączeń o charakterze „z punktu do punktu” – typowych dla przewoźników niskokosztowych. Wraz z rozpoczęciem przez te przedsiębiorstwa lotniczej działalności w Polsce zwiększyła się zarówno liczba miast mających bezpośrednie połączenia z Polską, jak i częstotliwość połączeń w tygodniu. Nowe połączenia były odpowiedzią przewoźników 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 wpływały na wybór transportu lotniczego jako preferowanego środka transportu, zwłaszcza na odległość powyżej 800 km oraz przyczyniały się do zwiększenia częstotliwości podejmowanych podróży lotniczych⁷. 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 powiązane były przemiany o charakterze społecznym i kulturowym. Wzrost mobilności społeczeństwa polskiego, podejmowanie pracy nie tylko zagranicą, ale również w międzynarodowych korporacjach, wyjazdy do rodzin, odwiedzi-ny znajomych czy wzrost zainteresowania wyjazdami typowo turystycznymi generowały wzrost popytu na podróżowanie drogą lotniczą⁸. Nie bez znaczenia było również wykorzystywanie nowych połączeń w ramach rozwoju turystyki przyjazdowej do Polski, głównie w ramach turystyki krótkoterminowej typu *City Breaks*⁹. Szacuje się, że w przypadku popularnych miast pod względem turystycznym, takich jak: Kraków, Gdańsk czy Wrocław, obcokrajowcy stanowili około 30% ogółu pasażerów na tych trasach¹⁰.

Wszystkie te tendencje mają swoje odzwierciedlenie w popularności poszczególnych kierunków połączeń. Od początku uczestnictwa Polski w strukturach UE szczególnie szybko rozwijała się sieć połączeń z portami brytyjskimi

⁷ M. Brons, E. Pels, P. Nijkamp, P. Rietveld, *Price elasticities of demand for passenger air travel: a meta-analysis*, „Journal of Air Travel Management” 2002, nr 8, s. 165–175; A. Graham, N. Dennis, *Airport traffic and financial performance: a UK and Ireland case study*, „Journal of Transport Geography” 2007, nr 15, s. 161–171.

⁸ K. Burrell, *Going steerage on Ryanair: culture of migrant air travel between Poland and the UK*, „Journal of Transport Geography” 2010, nr 19, s. 1023–1030.

⁹ E. Pijet-Migoń, *Zmiany rynku pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce jako czynnik rozwoju turystyki w: Geograficzne, ekonomiczne i społeczne aspekty turystyki*, Studia nad turystyką, Prace ekonomiczne i społeczne, red. W. Kurek, R. Pawlusiński, IGiGP, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 2007, s. 151–157; Ł. Olipra, *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.

¹⁰ W. Bartoszewicz, T. Skalska, *Zagraniczna turystyka przyjazdowa do Polski w roku 2005*, Instytut Turystyki, Warszawa.

i irlandzkimi (tabela 1), co było głównie związane z migracjami zarobkowymi Polaków (tabela 2). Połączenia na Wyspy Brytyjskie zdecydowanie dominowały nad pozostałymi kierunkami – w roku 2005 linie niskokosztowe w sezonie letnim oferowały 85 połączeń do Wielkiej Brytanii, rok później – 215 połączeń, a w roku 2008 – 349 rejsów w tygodniu (rysunek 3). W przypadku połączeń do Irlandii wzrost był równie widoczny, i tak w roku 2005 linie niskokosztowe oferowały siedem rejsów w tygodniu do portów irlandzkich, w roku 2006 – 49, a w roku 2007 – 99 rejsów. W kolejnych latach odnotowano spadek liczby połączeń, co było odzwierciedleniem kryzysu ekonomicznego w Europie Zachodniej, szczególnie odczuwalnego w Irlandii, a także rezultatem silnej, a czasem wręcz wyniszczającej konkurencji na najbardziej popularnych trasach. W roku 2007 na trasie Warszawa–Londyn przewożyło pięciu przewoźników, w tym dwóch tradycyjnych (LOT i British Airways) oraz trzech niskokosztowych (Easy Jet, Wizzair i Centralwings); trasę Kraków–Londyn obsługiwały linie British Airways, Centralwings, Easy Jet i Ryanair, a trasę Kraków–Dublin – linie Sky Europe, Aer Lingus i Ryanair.

Tabela 1

Liczba rejsów w tygodniu oferowanych z Polski przez linie niskokosztowe w latach 2005–2009 według krajów

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

Uwzględniono kraje posiadające powyżej pięć połączeń tygodniowo.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów, dane za lata 2005 i 2006 na podstawie T. Dziedzic, *Rynek lotniczy 2006*, Instytut Turystyki, „Wiadomości Turystyczne”, Warszawa 2006, s. 28.

Tabela 2

Emigracja z Polski na pobyt czasowy (tys. osób) – stan na koniec roku

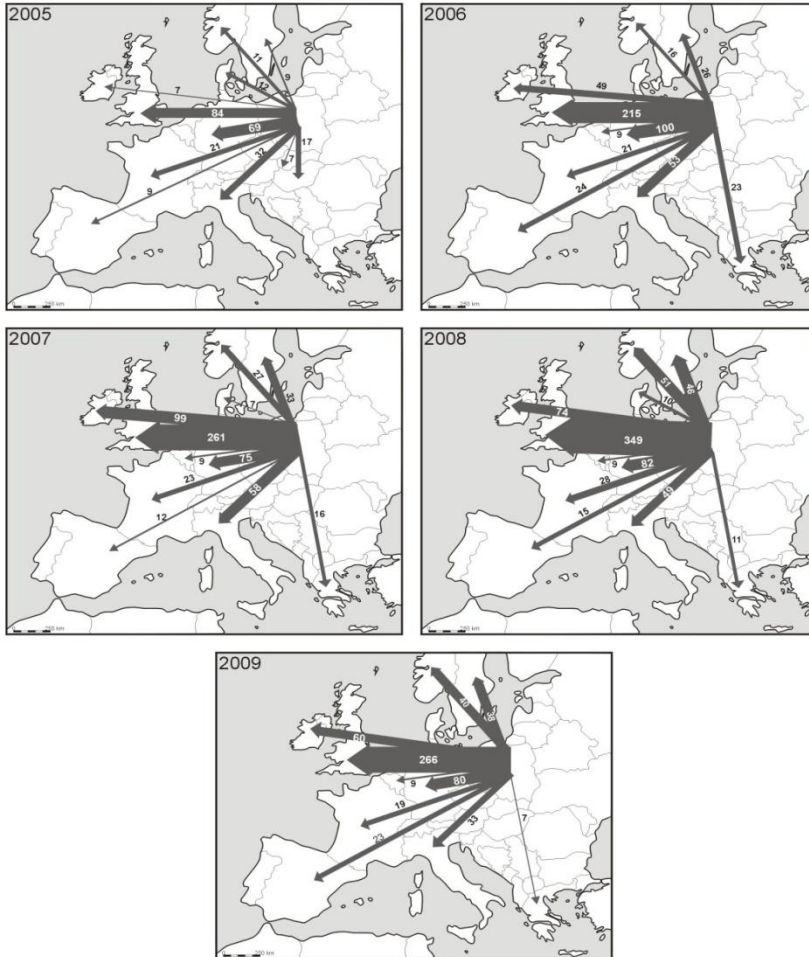
Państwo	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Wielka Brytania	150	340	580	690	650	555
Niemcy	385	430	450	490	490	415
Irlandia	15	76	120	200	180	140
Holandia	23	43	55	98	108	84
Włochy	59	70	85	87	88	85
Hiszpania	26	37	44	80	83	84

Źródło: opracowanie na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, za: C. Kowanda, *Teraz Niemcy!*, „Polityka” 2011, nr 13(2800), s. 42–44.

W analizowanym okresie zmieniła się nie tylko liczba połączeń pomiędzy Polską a Wielką Brytanią i Irlandią, ale znacząco zmienił się cały układ sieci (rysunek 4). W roku 2003 regularne połączenia do Londynu i Manchesteru oferowane były tylko z portów: Warszawa Okęcie i Kraków Balice (tylko Londyn Gatwick), natomiast w roku 2005 już sześć polskich portów oferowało połączenia z Londynem.

W roku 2007 liczba ta wzrosła do dziesięciu, a ogólna liczba destynacji brytyjskich, z których realizowane są 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 trzech (Dublin, Shannon, Cork). W latach 2007–2008 sieć połączeń pomiędzy Polską a Wyspami Brytyjskimi uległa zagęszczeniu. Otwierano nowe połączenia nie tylko z największych polskich portów regionalnych do największych portów brytyjskich, ale również z mniejszych polskich portów regionalnych do średniej wielkości portów regionalnych na Wyspach Brytyjskich. Przykładem takich połączeń są trasy Bydgoszcz–Liverpool, Rzeszów–Bristol, Łódź–East Midlands. Połączenia liniami niskokosztowymi przyczyniły się do zaostrzenia konkurencji międzygałęziowej w transporcie, zwłaszcza pomiędzy transportem lotniczym a międzynarodowym transportem autokaro-

wym¹¹. W roku 2009 w okresie kryzysu ekonomicznego na Wyspach Brytyjskich zostały zawieszony połączenia do Bournemouth, Coventry i Newcastle.

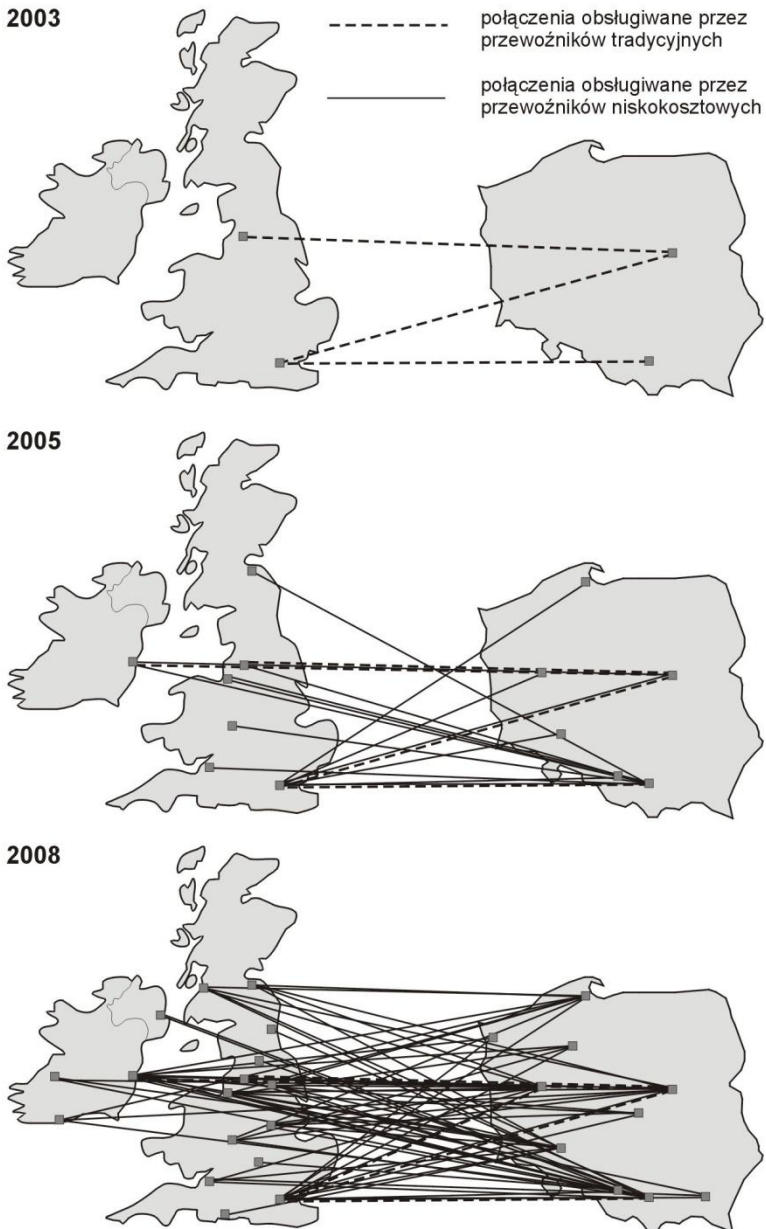


Uwzględniono państwa, do których realizowano co najmniej pięć rejsów w tygodniu.

Rys. 3. Główne kierunki (kraje) połączeń liniami niskokosztowymi z polskich portów lotniczych

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

¹¹ J. Bojczuk, *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIV, 2007, s. 87–105.



Rys. 4. Rozwój sieci połączeń lotniczych między Polską a Wielką Brytanią i Irlandią

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

W stosunku do roku 2005 znacząco zwiększyła się również liczba połączeń z Niemcami, Norwegią i Szwecją. Do portów niemieckich największą liczbę połączeń zanotowano w 2006 roku (100 połączeń w tygodniu), natomiast do państw skandynawskich w roku 2008 (51 połączeń do Norwegii i 46 do Szwecji). Wiele połączeń niskokosztowych uruchomiono do portów włoskich – w roku 2005 ich liczba wynosiła 32 w tygodniu, a w roku 2007 wzrosła 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 roku 2006 (odpowiednio 24 i 23).

Charakterystyczną cechą sieci połączeń linii niskokosztowych jest wyraźne ograniczenie do państw tzw. starej Unii Europejskiej i państw ściśle z nimi współpracujących, jak np. Norwegia. Praktycznie nie rozwinęła się sieć połączeń do nowych państw unijnych, co może świadczyć o tym, że nie zwiększył się popyt na podróże do tych państw, a równocześnie niektóre z nich są na tyle blisko położone, że konkurencja z innymi środkami transportu byłaby zbyt duża.

Uwagi końcowe

Na wzrost lub spadek popytu na transport lotniczy wpływ ma wiele czynników. Jednym z kluczowych jest jego dostępność, w tym także dostępność cenowa. Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce umożliwiła wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych, których niewątpliwą zasługą jest zdynamizowanie rozwoju transportu lotniczego na polskim rynku. Linie te oferując znacznie niższe ceny biletów lotniczych, zachęciły do podróżowania osoby, które wcześniej z tej formy nie korzystały, ale również przyczyniły się do obniżki cen przez przewoźników tradycyjnych. Oferując połączenia z lotnisk regionalnych, wpłynęły również na zwiększenie zainteresowania rozpoczęciem podróży z najbliższego lotniska, zwłaszcza w przypadku często podejmowanych podróży w obrębie Europy.

W bardzo krótkim czasie została rozbudowana sieć połączeń do miast brytyjskich i irlandzkich. Prawie wszystkie polskie porty regionalne (z wyjątkiem Zielonej Góry) zyskały połączenia do Londynu. Znacząco została rozbudowana sieć połączeń do miast w Niemczech i południowej Skandynawii.

Zwiększenie podaży – liczby połączeń pomiędzy polskimi portami a miastami położonymi w różnych regionach UE – stało się także szansą dla rozwoju

turystyki przyjazdowej, zwłaszcza krótkoterminowej, ale również przyczyniło się do zwiększenia spójności transportowej różnych regionów UE.

Analiza zmian sieci połączeń może dostarczyć wielu informacji na temat zmian popytu na poszczególne kierunki, ale również może wskazywać, na których trasach była największa konkurencja, często wręcz wyniszczająca i w ostateczności zmuszająca niektórych przewoźników do wycofania się z obsługi danego połączenia ze względu na zbyt niską rentowność.

**AIRLINE NETWORK AS AN INDICATOR OF CHANGING
DEMAND FOR AIR TRAVEL AFTER POLISH ACCESSION
TO THE EUROPEAN UNION**

Summary

Following the accession of Poland to the European Union and liberalization of aviation market the number of people travelling by air has rapidly increased. In five years (2004-2008) a three-fold growth has been observed. In 2008 more than 20 million passengers were served by Polish airports. An increase in mobility of the Polish society was basically conditioned by two factors. First, a few countries opened their labor markets immediately after Poland gained EU-membership, causing migrations. Second, low cost carriers began operating to/from Polish airports and by offering much lower fares than legacy carriers, stimulated demand for air travel. In effect, the airline network has changed. Nearly all regional airports now have international connections, being served mainly by low cost airlines. Initially, the most popular destinations were those in Great Britain, Ireland and Germany. At a later stage, they were joined by southern Scandinavian and Italian cities.

Translated by Edyta Pijet-Migoń