

Edyta Pijet-Migoń*

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

DZIESIĘĆ LAT „OTWARTEGO NIEBA” NAD POLSKĄ – IMPLIKACJE DLA TURYSTYKI

Streszczenie

Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce spowodowała olbrzymie zmiany rynku, które miały zarówno charakter ilościowy, jak i jakościowy. Gwałtownie wzrosła liczba pasażerów, rozwinięta została sieć połączeń, zwłaszcza z portów regionalnych. Do tych zmian przyczyniła się działalność przewoźników niskokosztowych. Zmiany rynku transportu lotniczego istotnie wpłynęły w sposób bezpośredni lub pośredni na całą gospodarkę turystyczną. Do najważniejszych zmian po stronie popytowej należą: wzrost popularności transportu lotniczego w wyjazdach turystycznych, zwiększenie popularności wyjazdów krótkoterminowych w różnych porach roku, wzrost liczby wyjazdów indywidualnych i wzrost zainteresowania podróżnych samodzielnym komponowaniem swoich pakietów wyjazdowych.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, liberalizacja, nowe trendy w turystyce.

Wprowadzenie

Pomiędzy transportem a turystyką zachodzi swoisty efekt synergii. Transport należy do podstawowych elementów gospodarki turystycznej, łącząc obszary generujące potencjalnych turystów z obszarami recepcyjnymi. Dobra dostępność komunikacyjna miała zawsze wpływ na rozwój turystyki, a wzrost

* Adres e-mail: edyta.migon@wsb.wroclaw.pl.

ruchu turystycznego przyczyniał się do dalszego rozwoju transportu¹. Transport lotniczy przez wiele lat był traktowany jako forma elitarna. W turystyce na większą skalę był wykorzystywany od lat 70. XX w.² Do zwiększenia się jego popularności na wielu obszarach przyczyniły się procesy deregulacji i liberalizacji rynku. Podobnie stało się w Polsce.

Dziesiąta rocznica przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i związana z tym rocznica liberalizacji rynku transportu lotniczego, zwanej potocznie „otwarcie nieba” nad Polską, jest okazją do podsumowań zmian, które dokonały się na polskim rynku lotniczym, oraz analizy ich wpływu na szeroko rozumianą branżę turystyczną. Część z nich miała bezpośrednie implikacje dla turystyki. Wśród nich było zwiększenie liczby podróży drogą lotniczą, pojawiły się też nowe trendy w turystyce przyjazdowej i wyjazdowej. Niektóre nowe rozwiązania wprowadzone przez przedsiębiorstwa lotnicze miały natomiast pośredni wpływ lub stały się inspiracją do zmian w organizacji i funkcjonowaniu przedsiębiorstw turystycznych. Celem artykułu jest pokazanie najważniejszych zmian rynku lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej oraz ich bezpośredniego lub pośredniego wpływu na turystykę.

1. Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce i jej konsekwencje dla struktury transportu lotniczego

Liberalizacja transportu lotniczego w państwach Unii Europejskiej była wprowadzana etapami zwanymi pakietami liberalizacyjnymi. Pierwszy pakiet został przyjęty 1 stycznia 1988 r., drugi – 1 listopada 1990 r., a trzeci – 1 stycznia 1993 r. z okresem przejściowym trwającym do 1 kwietnia 1997 r., kiedy to zniesiono nawet ograniczenia dotyczące kabotażu, czyli przewozów wewnątrz terytorium państw unijnych³. Łącznie proces liberalizacyjny w tzw. starych państwach Unii trwał prawie 10 lat, natomiast w Polsce miał prawie rewolucyj-

¹ *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008.

² K.G. Debbage, *Airlines, Airports and International Aviation*, w: *The Management of Tourism*, red. L. Pender, R. Sharpley, Sage Publication, London 2005, s. 28–46.

³ A. Ruciński, *Transport lotniczy*, w: *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2006, s. 526–533.

ny charakter. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej wiązało się z pełną liberalizacją transportu lotniczego pomiędzy państwami Unii, nowymi państwami kandydującymi razem z Polską do Unii, a także z Islandią i Norwegią. Oznaczało także zgodę na otwarcie połączeń przez każdego przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję, który był zarejestrowany w dowolnym państwie Unii lub państwie stowarzyszonym, na dowolnej trasie, z dowolną częstotliwością lotów i za dowolną cenę. „Otwarcie nieba” nad Polską było szansą dla dalszej ekspansji przewoźników niskokosztowych działających od pewnego czasu w Europie Zachodniej, ale także nowo powstałych⁴.

Wśród przewoźników–pionierów przewozów niskokosztowych, którzy rozpoczęli działalność na polskim rynku, oprócz rodzimego przewoźnika Air Polonia były linie Wizzair, Sky Europe, Germanwings i Easy Jet⁵. Ryanair rozpoczął działalność w Polsce 26 marca 2005 r. od połączenia Wrocław–Londyn Stansted. Linie niskokosztowe w ciągu kilku lat działalności osiągnęły ponad 50% udziału w rynku regularnych przewozów lotniczych (rysunek 1) i oferują przeloty ze wszystkich polskich portów, z których odbywa się ruch międzynarodowy.

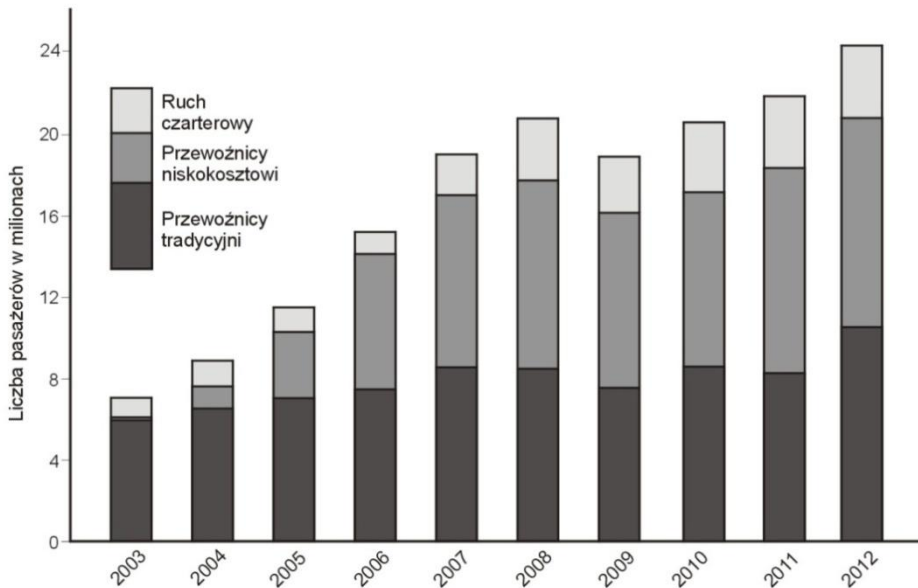
Znacznie niższe ceny biletów lotniczych na połączenia przewoźników niskokosztowych spowodowały znaczący wzrost zainteresowania podróżami drogą lotniczą, zwłaszcza do państw, które otworzyły swoje rynki pracy dla Polaków⁶.

W latach 2004–2007 dynamika wzrostu liczby pasażerów podróżujących z polskich portów lotniczych wynosiła ponad 20% w skali roku, a w latach 2005 i 2006 – ponad 30%. W analogicznym okresie wzrost liczby pasażerów w skali całej Europy był na poziomie 6%. W ciągu 5 lat liczba pasażerów w Polsce wzrosła niemal trzykrotnie. W 2003 r. wynosiła 7 mln 121 tys., w 2008 r. – 20 mln 650 tys. (rysunek 1). W latach 2004–2008 wzrost dotyczył wyłącznie ruchu międzynarodowego, ruch krajowy pozostał na prawie niezmiennym

⁴ F. Dobruszkes, *New Europe, New Low-Cost Services*, „Journal of Transport Geography” 2009, no. 17, s. 423–432.

⁵ J. Hawlena, *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki*, Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium, Radom 2012, s. 91.

⁶ K. Burrell, *Going Steerage on Ryanair: Culture of Migrant Air Travel between Poland and the UK*, „Journal of Transport Geography” 2010, no. 19, s. 1023–1030.



Rys. 1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2003–2012 z uwzględnieniem podziału na pasażerów linii tradycyjnych, niskokosztowych i pasażerów połączeń czarterowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

poziomie. Najbardziej dynamiczny wzrost dotyczył sektora przewozów niskokosztowych. 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. W kolejnych latach rozpoczął się proces konsolidacji rynku. W 2013 r. w Polsce działało 9 przewoźników niskokosztowych. Pozycję lidera wśród linii niskokosztowych zdobyła firma Ryanair, z której usług w 2012 r. skorzystało ponad 4,9 mln pasażerów podróżujących z polskich portów lotniczych. Przewoźnik ten w sezonie letnim obsługiwał 11 portów i oferował łącznie połączenia na 134 trasach.

Przewoźnicy niskokosztowi przyczynili się do aktywizacji portów regionalnych. Linie te zgodnie ze swoim modelem działania preferują tańsze, mniej

zatłoczone, a równocześnie bardziej otwarte na współpracę porty regionalne⁷. W 2007 r., a więc zaledwie po 3 latach od liberalizacji rynku, we wszystkich portach regionalnych pasażerowie linii niskokosztowych stanowili ponad 50% ogółu pasażerów, a największy udział mieli w Katowicach (82,4%), Bydgoszczy (86,9%) i Łodzi (98,3%). Dla porównania w porcie Warszawa Okęcie w tym okresie pasażerowie linii niskokosztowych stanowili 29,7% ogółu pasażerów w ruchu rozkładowym⁸. Niskie ceny biletów u przewoźników niskokosztowych spowodowały, że również przewoźnicy tradycyjni, nie chcąc tracić pasażerów, obniżyli ceny na swoje usługi, przyczyniając się w ten sposób do wzrostu dostępności cenowej podróży lotniczych, a tym samym do wzrostu popytu na podróżowanie tym środkiem transportu.

2. Wzrost dostępności lotniczej największych polskich miast i regionów

Gwałtowny wzrost liczby pasażerów podróżujących drogą lotniczą i optymistyczne prognozy na kolejne lata skłoniły nie tylko do podjęcia decyzji o rozbudowie i modernizacji istniejącej infrastruktury, ale również o budowie kolejnych portów lotniczych w Polsce. Jesienią 2010 r. rozpoczęto prace przy budowie portu lotniczego dla Lublina i wschodniej części Polski oraz przebudowę dawnego wojskowego lotniska w Modlinie w celu stworzenia lotniska dodatkowego dla Warszawy, głównie nastawionego na obsługę ruchu niskokosztowego i czarterowego. Port lotniczy w Modlinie rozpoczął działalność w lipcu 2012 r., a port w Lublinie – w grudniu 2012 r. Jednak ze względu na poważne uszkodzenia pasa startowego lotnisko w Modlinie zostało zamknięte 22 grudnia 2012 r. na ponad 6 miesięcy. Połączenia rejsowe zostały na nim przywrócone 30 września 2013 r.

Oprócz infrastruktury lotniskowej w większości miast posiadających porty lotnicze rozbudowano lub zmodernizowano także infrastrukturę okołolotnisko-

⁷ B. Bjelicic, *The Business Model of Low Cost Airlines – Past, Present, Future*, w: *Handbook of Low Cost Airlines*, red. S. Gross, A. Schröder, Erich Schmidt Verlag, Berlin 2007, s. 11–31.

⁸ E. Pijet-Migoń, *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego” 2012, nr 25.

wą. W pobliżu lotnisk zostały wybudowane nowe parkingi, hotele i pensjonaty, ulepszone zostały dojazdy na lotnisko⁹.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i liberalizacji rynku transportu lotniczego znacząco zmieniła się sieć połączeń lotniczych. Szczególnie rozbudowana została sieć połączeń z portów regionalnych, głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych. W 2003 r. tylko 6 portów regionalnych posiadało połączenia międzynarodowe. Były to głównie połączenia do hubów aliansu Star (Frankfurtu, Kopenhagi, Düsseldorfu, Wiednia i Monachium)¹⁰.

Po 2004 r. rozwinęła się sieć połączeń „z punktu do punktu”, typowych dla linii niskokosztowych. Szczególnie rozbudowana została, zwłaszcza w pierwszych latach po akcesji, sieć połączeń do miast w Wielkiej Brytanii i Irlandii, co było związane z otwarciem rynków pracy dla obywateli Polski i głównymi kierunkami migracji.

Wzrosła również liczba połączeń do portów przesiadkowych Lufthansy, zwłaszcza do Monachium, co umocniło pozycję tego przewoźnika na polskim rynku, przede wszystkim w portach regionalnych.

We wszystkich polskich portach lotniczych (z wyjątkiem Zielonej Góry) w ciągu kilku lat wzrosła liczba przewoźników oferujących regularne połączenia międzynarodowe oraz liczba obsługiwanych kierunków (tabela 1). W przypadku Warszawy liczba przewoźników oferujących połączenia regularne zwiększyła się z 21 w sezonie letnim 2003 r. do 32 w sezonie letnim 2008 r., natomiast liczba obsługiwanych miast zwiększyła się odpowiednio z 54 do 80, a w 2013 r. do 90. W Krakowie liczba przewoźników wzrosła z 6 do 19 w 2008 r., w kolejnych latach zmalała, jednak liczba połączeń wzrosła z 10 miast w 2003 r. do 51 w 2013 r.

Ponieważ dla określenia dostępności transportowej miast i hierarchii portów lotniczych istotna jest nie tylko liczba połączeń oferowanych do poszczególnych miast, ale również ich częstotliwość, autorka zaproponowała wskaźnik, który został nazwany wskaźnikiem dostępności lotniczej¹¹.

⁹ D. Rucińska, A. Ruciński, D. Tłoczyński, *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wyd. UG, Gdańsk 2012.

¹⁰ E. Pijet-Migoń, *Sieć połączeń lotniczych jako efekt zmian popytu na podróże lotnicze w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2012, nr 699, „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 84, s. 301–313.

¹¹ E. Pijet-Migoń, *Zmiany rynku...*

Tabela 1

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

Port lotniczy	2003		2008		2013	
	Liczba przewoźników	Liczba kierunków	Liczba przewoźników	Liczba kierunków	Liczba przewoźników	Liczba kierunków
Warszawa	21	54	32	80	32	90
Kraków	6	10	19	40	13	51
Katowice	2	3	4	23	4	31
Gdańsk	2	4	8	26	8	41
Wrocław	3	4	8	21	6	32
Poznań	4	5	7	17	6	25
Łódź	1	1	3	8	2	8
Rzeszów	1	1	2	5	4	14
Szczecin	2	2	3	8	4	7
Bydgoszcz	1	1	3	12	2	7
Zielona Góra	1	1	1	1	1	1
Lublin	–	–	–	–	3	5
Modlin	–	–	–	–	1	26

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów dla poszczególnych portów lotniczych oraz rozkładów przewoźników.

Inspiracją do stworzenia tego wskaźnika był indeks Hirscha, czyli stosowany w bibliometrii wskaźnik cytowań. 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. Przykładowo, jeśli w 2003 r. wskaźnik dostępności lotniczej dla Gdańska wynosił 4, oznacza to, że Gdańsk posiadał połączenia lotnicze z czterema miastami co najmniej 4 razy w tygodniu. Tabela 2 przedstawia wartości wskaźnika dostępności lotniczej dla sezonu letniego 2003, a więc roku przed akcesją Polski do Unii Europejskiej, oraz dla sezonów letnich 2008 i 2013.

Z wyjątkiem Zielonej Góry we wszystkich polskich portach wartość wskaźnika dostępności lotniczej wzrosła. Szczególnie istotne zmiany w ciągu pierwszych lat po liberalizacji rynku dotyczyły portów lotniczych w Katowicach, Krakowie i Gdańsku, gdzie wskaźnik dostępności lotniczej wzrósł odpowiednio o 4 i 3 pkt (tabela 2), co oznaczało istotną zmianę w hierarchii portów i znaczące zwiększenie dostępności transportowej. W kolejnych latach,

Tabela 2

Wskaźnik dostępności lotniczej X_{DL}

Port lotniczy	2003	2008	2013
Warszawa	19	21	21
Kraków	6	9	8
Katowice	3	7	6
Gdańsk	4	7	8
Wrocław	4	6	6
Poznań	3	5	5
Łódź	1	3	3
Rzeszów	1	3	3
Szczecin	2	2	3
Bydgoszcz	1	4	3
Zielona Góra	1	1	1
Modlin	-	-	3
Lublin	-	-	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów dla poszczególnych portów lotniczych oraz rozkładów przewoźników.

w okresie spowolnienia gospodarczego i początku konsolidacji rynku, wskaźnik dostępności lotniczej zmniejszył się o jeden punkt dla Krakowa i Katowic, ale wzrósł dla Gdańska.

Liczni autorzy zwracają uwagę na dalsze konsekwencje wzrostu dostępności transportowej polskich miast wskutek rozwoju połączeń lotniczych. Wykazano m.in., że rozwój portów lotniczych przyczynia się bezpośrednio i pośrednio do rozwoju gospodarczego miast i regionów¹², a wzrost dostępności transportowej może wpłynąć na decyzje o lokalizacji nowych inwestycji¹³. Częstość połączeń świadczy o sile powiązań między poszczególnymi aglomera-

¹² S. Huderek-Glupska, *Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2011, s. 193–236.

¹³ E. Marciszewska, D. Kaliński, *Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego*, w: *Rozwój lotnictwa w regionach*, red. A. Barski, W. Fabirkiewicz, C. Jarosz, Adam Marszałek, Toruń 2009, s. 11–18.

cjami lub regionami, może również mieć znaczenie przy podejmowaniu decyzji o podróżach biznesowych i turystycznych, zwłaszcza krótkoterminowych¹⁴.

3. Nowe trendy w turystyce związane ze wzrostem popularności transportu lotniczego

Najbardziej widocznym efektem liberalizacji transportu lotniczego w Polsce był wzrost liczby pasażerów podróżujących drogą lotniczą. Zwiększenie dostępności cenowej spowodowało, że z transportu lotniczego zaczęły korzystać osoby, które wcześniej nie podróżowały drogą lotniczą¹⁵. Wzrósł tzw. wskaźnik mobilności lotniczej Polaków. Jest on stosunkiem liczby pasażerów w danym roku do liczby mieszkańców. W 2003 r. wynosił on dla Polski 0,18, natomiast w 2007 r. – 0,45. Mimo znaczącego wzrostu wartości tego wskaźnika dla Polski nadal pozostaje on jednak na znacznie niższym poziomie niż wartości tego wskaźnika dla państw Europy Zachodniej.

Podobnie jak w pozostałych państwach Unii Europejskiej w wyniku wzrostu popularności transportu lotniczego również w przypadku polskiego społeczeństwa zaczęto mówić o globalnych rodzinach, których członkowie pracują lub studiują w różnych krajach i wykorzystują transport lotniczy w dojazdach do miejsca pracy czy nauki. Według prognoz firmy Amadeus w najbliższych latach zjawisko to będzie się jeszcze nasilało¹⁶.

Po 2004 r. znacząco zwiększyła się liczba wyjazdów krótkoterminowych Polaków oraz ich częstotliwość¹⁷. Zarówno w turystyce wyjazdowej, jak i przy-

¹⁴ G. Sierpiński, *Miary dostępności transportowej miast i regionów*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej” 2010, „Transport” nr 66, s. 91–95.

¹⁵ J. Bojczuk, *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2007, t. XIV, s. 87–105.

¹⁶ *The Travel Gold Rush 2020*, raport firmy Amadeus dostępny na stronie www.amadeus.com (29.10.2013).

¹⁷ J. Łaciak, *Aktywność turystyczna mieszkańców Polski w wyjazdach turystycznych w 2012 roku*, raport Instytutu Turystyki na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki, Warszawa 2013, www.msport.gov.pl (29.10.2013).

jazdowej popularne stały się krótkoterminowe wyjazdy typu *city breaks*¹⁸. Do wzrostu popularności tego typu wyjazdów przyczyniła się większa dostępność cenowa, ale również zwiększenie dostępności transportowej. Oferty takie są przygotowywane i sprzedawane poprzez internet przez organizatorów turystyki (biura podróży specjalizujące się w turystyce wyjazdowej i przyjazdowej), ale także hotele, które przygotowują specjalną ofertę pobytową na weekend rozszerzoną o dodatkowe świadczenia, np. udział w wydarzeniu kulturalnym czy sportowym, oraz same linie lotnicze we współpracy z portalami rezerwacyjnymi hoteli, wypożyczalnią samochodów czy nawet, tak jak w przypadku linii Wizzair, tworząc własne biura podróży przygotowujące pakiety „szyte na miarę” zgrane z przelotami danej linii lotniczej¹⁹.

Bogata oferta kierunków wyjazdów z najbliższego portu lotniczego rozszerzyła wachlarz możliwości wyboru miejsca docelowego wyjazdu turystycznego. Równocześnie znacząco poprawiała się dostępność transportowa wielu regionów Europy uznawanych wcześniej za peryferyjne. Przykładami takich miejsc może być Sycylia (lotnisko Trapani) czy zachodnia Irlandia (lotnisko Shannon).

Rozwój sieci połączeń z punktu do punktu stał się również szansą dla rozwoju różnych form turystyki przyjazdowej, zwłaszcza biznesowej i miejskiej. Dotyczyło to głównie pierwszych lat po liberalizacji rynku, czyli okresu 2005–2008²⁰. W kolejnych latach doszło do spadku liczby przyjazdów turystów zagranicznych do Polski, ale było to związane ze spowolnieniem i kryzysem gospodarczym w państwach Europy Zachodniej.

¹⁸ M. Prylinska, P. Ratkowska, *City break – próba wyjaśnienia i zdefiniowania zjawiska w odniesieniu do polskiego rynku usług turystycznych*, „Turystyka Kulturowa” 2009, nr 10, s. 4–16.

¹⁹ M. German, *Wizz Air zostaje na Okęciu i otwiera biuro podróży*, „Wiadomości Turystyczne” 2013, nr 21, s. 6.

²⁰ J. Berbeka, K. Borodko, K. Klimek, A. Niemczyk, R. Seweryn, *Turystyka MICE w Krakowie w latach 2008–2009. Gestorzy turystyki MICE*, Kraków 2009; W. Bartoszewicz, T. Skalska, *Zagraniczna turystyka przyjazdowa do Polski w 2012 roku*, Instytut Turystyki-SGTiR, Warszawa 2012.

Wzrost popularności wyjazdów krótkoterminowych, w tym weekendowych, znacząco przyczynił się do wydłużenia sezonu turystycznego czy nawet organizacji wyjazdów poza typowymi sezonami turystycznymi²¹.

4. Wpływ przewoźników niskokosztowych na inne podmioty gospodarki turystycznej

Wzrost popularności przewoźników niskokosztowych spowodował, że również tzw. przewoźnicy tradycyjni, nie chcąc tracić pasażerów, zmuszeni zostali do obniżenia cen biletów, a tym samym redukcji kosztów swojej działalności²². Wiele rozwiązań modelu działalności tzw. tanich linii lotniczych zostało skopiowanych. Z czasem coraz trudniej jest wyraźnie rozróżnić model przewoźnika tradycyjnego od niskokosztowego. Część przewoźników ma wręcz hybrydowy model działania²³. Przykładem takich linii mogą być Aer Lingus, SAS czy Air Berlin. Podobne zmiany w modelu działania zostały wprowadzone w 2013 r. w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Pewne rozwiązania linii niskokosztowych zostały przejęte także przez inne przedsiębiorstwa branży turystycznej. Na wzór linii lotniczych powstały niskokosztowe hotele, wypożyczalnie samochodów czy przedsiębiorstwa oferujące transport autokarowy i kolejowy²⁴.

Poszukiwanie oszczędności w systemie dystrybucji wprowadzone przez linie niskokosztowe poprzez rezygnację z wypłacania prowizji agentom i zachęcanie klientów do korzystania z zakupów poprzez własną stronę internetową również zostało przejęte przez linie tradycyjne. W ramach redukcji wydatków linie tradycyjne zmniejszyły liczbę lub nawet zamknęły swoje biura-przedstawicielstwa działające w centrach dużych miast. Ze względu na likwi-

²¹ D.E. Jaremen, *Tanie linie lotnicze a rozwój turystyki w regionach*, w: *Nowe trendy rozwoju turystyki*, red. G. Gołębski, Wyd. PWSZ, Sulechów 2008, s. 157–169.

²² N. Dennis, *End of the Free Lunch? The Response of Traditional European Airlines to the Low-Cost Carrier Threat*, „Journal of Air Travel Management” 2007, no. 13, s. 311–321.

²³ R. Conrady, *Low Cost Carriers in Western and Central Europe*, w: *The Low Cost Carriers Worldwide*, red. S. Gross, M. Lück, Ashgate, Farnham 2013.

²⁴ S. Gross, J. Grottrian, R. Sonderegger, *Transferring the Low Cost Strategy to Ship, Bus and Rental Car Companies*, w: *Handbook of Low...*, s. 293–315.

dację prowizji i wprowadzenie opłat transakcyjnych pośrednictwo w sprzedaży biletów lotniczych przestało być opłacalne dla mniejszych biur podróży, co w rezultacie spowodowało zmniejszenie liczby biur podróży z akredytacją IATA. W 2004 r. w Polsce działało ok. 350 biur podróży z licencją IATA, w 2012 r. było ich 159²⁵. Część biur nastawionych na obsługę podróży służbowych oraz organizację turystyki biznesowej zdecydowała się na pracę w systemie non-IATA, we współpracy z dużymi biurami pełniącymi aktualnie funkcje konsolidatorów. Dodatkowo biura podróży specjalizujące się w obsłudze turystyki biznesowej coraz częściej rozszerzają swoją działalność, oferując kompleksowe zarządzanie podróżami służbowymi (*business travel management*)²⁶.

Obecnie podobne rozwiązania zaczynają być wprowadzane przez największych touroperatorów, którzy ograniczają wysokość prowizji wypłacanej agentom lub nawet ograniczają sprzedaż wyłącznie do własnych biur.

Linie niskokosztowe były pionierami w zastosowaniu nowych technologii²⁷. Jako pierwsze wprowadziły bilety elektroniczne, sprzedaż internetową na dużą skalę, odprawy elektroniczne. Z czasem wszystkie te rozwiązania zostały również wprowadzone przez inne podmioty działające w branży turystycznej, nie tylko transportowe. Powszechne stały się takie dokumenty elektroniczne jak vouchery, ubezpieczenia, wizy.

5. Zmiany w zachowaniach nabywców usług turystycznych

Rozwój linii niskokosztowych na polskim rynku wpłynął również bezpośrednio lub pośrednio na zachowania nabywców usług turystycznych. Zachęcając do transakcji internetowych, linie niskokosztowe pomogły przełamać barierę w korzystaniu z internetu nie tylko przy wyszukiwaniu informacji, ale również w dokonywaniu zakupów usług turystycznych. Dotyczyło to zwłaszcza

²⁵ E. Pijet-Migoń, *Od kasjera lotniczego do doradcy podróży. Zmiany uwarunkowań działalności biur podróży IATA w Polsce*, w: *Zarządzanie wiedzą w turystyce a efektywność gospodarki turystycznej*, red. M. Morawski, Wyd. AWF we Wrocławiu, Wrocław 2012, s. 327–344.

²⁶ M. Kalarus, *Podróże służbowe. Szybciej i taniej, czyli optymalizacja*, „MICE Poland” 2012, nr 6 (105), s. 15–17.

²⁷ K. Bley, T. Büermann, *Business Process and IT Solution in the Low Fare Environment*, w: *Handbook of Low...*, s. 51–76.

starszego pokolenia przyzwyczajonego już do pewnych rozwiązań w podróżowaniu i sposobu organizacji podróży.

Nowe rozwiązania technologiczne zachęciły podróżnych do samodzielnego komponowania swoich pakietów wyjazdowych. Samodzielne przygotowanie całego wyjazdu stało się znacznie prostsze i wygodniejsze dla niezależnych turystów dzięki stronom internetowym linii lotniczych i portalom rezerwacyjnym. Część decyzji w przypadku wyjazdów wypoczynkowych i poznawczych jest podejmowana spontanicznie. Poszukiwanie okazji – tanich ofert przelotów i możliwości organizacji taniego wyjazdu – stała się trendem obserwowanym nie tylko wśród młodych turystów. Dla „miłośników taniego latania” często istotniejszym kryterium wyboru kierunku wyjazdu jest cena niż sam kierunek wyjazdu²⁸.

Równocześnie coraz więcej osób jest bardzo otwartych na nowe, nietypowe kierunki wyjazdów. Trend ten według analityków ruchu turystycznego nadal będzie widoczny w najbliższej przyszłości²⁹ i może być szansą dla rozwoju mniej popularnych destynacji – miast i regionów, co może przyczynić się do deglomeracji ruchu turystycznego.

Podsumowanie

Liberalizacja transportu lotniczego w Polsce spowodowała bardzo istotne zmiany rynku lotniczego. Miały one również bezpośredni i pośredni wpływ na całą gospodarkę turystyczną. Do najbardziej widocznych zmian należy zaliczyć zwiększenie liczby osób podróżujących drogą lotniczą. Szczególnie dynamicznie rozwijały się porty regionalne. Wzrosła zarówno liczba przewoźników oferujących połączenia z polskich miast, jak i bezpośrednich połączeń. Wzrost dostępności transportu lotniczego wpłynął na nowe trendy w wyjazdach turystycznych, w tym wzrost zainteresowań wyjazdami krótkoterminowymi, najczęściej o charakterze poznawczym, odbywanymi w różnych porach roku i z większą niż dawniej częstotliwością. Wzrost podróży krótkoterminowych,

²⁸ A. Graham, *Trends and Characteristics of Leisure Travel Demand*, w: *Aviation and Tourism Implication for Leisure Travel*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008, s. 21–33.

²⁹ *Future Travel Tribes 2020*, raport firmy Amadeus, 2010, www.amadeus.com (29.10.2013).

tzw. *city breaks*, dotyczył również turystyki przyjazdowej do Polski. Zwiększenie dostępności transportowej wielu miast i regionów w Polsce przyczyniło się do dalszego rozwoju gospodarczego i stwarza większy potencjał dla rozwoju turystyki biznesowej, zwłaszcza konferencyjnej, i tzw. turystyki dużych wydarzeń (*event tourism*).

Niektóre rozwiązania modelu działalności przewoźników niskokosztowych zostały przejęte przez inne podmioty działające w branży turystycznej. Wśród nich należy wymienić przede wszystkim poszukiwanie oszczędności w systemie dystrybucji usług turystycznych przez zwiększenie popularności sprzedaży internetowej.

Nowe rozwiązania technologiczne, w zastosowaniu których pionierami były przedsiębiorstwa lotnicze, zachęciły podróżnych do samodzielnego komponowania swoich pakietów wyjazdowych. Promocja nowych kierunków połączeń wprowadzanych przez linie lotnicze może wpłynąć na wzrost popularności mniej znanych miast i regionów.

Literatura

- Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008.
- Bartoszewicz W., Skalska T., *Zagraniczna turystyka przyjazdowa do Polski w 2012 roku*, Instytut Turystyki–SGTiR, Warszawa 2012.
- Berbeka J., Borodko K., Klimek K., Niemczyk A., Seweryn R., *Turystyka MICE w Krakowie w latach 2008–2009. Gestorzy turystyki MICE*, Kraków 2009.
- Bjelcic B., *The Business Model of Low Cost Airlines – Past, Present, Future*, w: *Handbook of Low Cost Airlines*, red. S. Gross, A. Schröder, Erich Schmidt Verlag, Berlin 2007.
- Bley K., Büermann T., *Business Process and IT Solution in the Low Fare Environment*, w: *Handbook of Low Cost Airlines*, red. S. Gross, A. Schröder, Erich Schmidt Verlag, Berlin 2007.
- Bojczuk J., *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2007, t. XIV.
- Burrell K., *Going Steerage on Ryanair: Culture of Migrant Air Travel between Poland and the UK*, „Journal of Transport Geography” 2010, no. 19.
- Conrady R., *Low Cost Carriers in Western and Central Europe*, w: *The Low Cost Carriers Worldwide*, red. S. Gross, M. Lück, Ashgate, Farnham 2013.

- Debbage K.G., *Airlines, Airports and International Aviation*, w: *The Management of Tourism*, red. L. Pender, R. Sharpley, Sage Publication, London 2005.
- Dennis N., *End of the Free Lunch? The Response of Traditional European Airlines to the Low-Cost Carrier Threat*, „Journal of Air Travel Management” 2007, no. 13.
- Dobruszkes F., *New Europe, New Low-Cost Services*, „Journal of Transport Geography” 2009, no. 17.
- Future Travel Tribes 2020*, raport firmy Amadeus, 2010, www.amadeus.com.
- German M., *Wizz Air zostaje na Okęciu i otwiera biuro podróży*, „Wiadomości Turystyczne” 2013, nr 21.
- Graham A., *Trends and Characteristics of Leisure Travel Demand*, w: *Aviation and Tourism Implication for Leisure Travel*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008.
- Gross S., Grotrian J., Sonderegger R., *Transferring the Low Cost Strategy to Ship, Bus and Rental Car Companies*, w: *Handbook of Low Cost Airlines*, red. S. Gross, A. Schröder, Erich Schmidt Verlag, Berlin 2007.
- Hawlena J., *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki*, Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium, Radom 2012.
- Huderek-Glapska S., *Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2011.
- Jaremen D.E., *Tanie linie lotnicze a rozwój turystyki w regionach*, w: *Nowe trendy rozwoju turystyki*, red. G. Gołembski, Wyd. PWSZ, Sulechów 2008.
- Kalarus M., *Podróże służbowe. Szybciej i taniej, czyli optymalizacja*, „MICE Poland” 2012, nr 6(105).
- Łaciak J., *Aktywność turystyczna mieszkańców Polski w wyjazdach turystycznych w 2012 roku*, raport Instytutu Turystyki na zlecenie Ministerstwa Sportu i Turystyki, Warszawa 2013, www.msport.gov.pl.
- Marciszewska E., Kaliński D., *Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego*, w: *Rozwój lotnictwa w regionach*, red. A. Barski, W. Fabirkiewicz, C. Jarosz, Adam Marszałek, Toruń 2009.
- Pijet-Migoń E., *Od kasjera lotniczego do doradcy podróży. Zmiany uwarunkowań działalności biur podróży IATA w Polsce*, w: *Zarządzanie wiedzą w turystyce a efektywność gospodarki turystycznej*, red. M. Morawski, Wyd. AWF we Wrocławiu, Wrocław 2012.
- Pijet-Migoń E., *Sieć połączeń lotniczych jako efekt zmian popytu na podróże lotnicze w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2012, nr 699, „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 84.

- Pijet-Migoń E., *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego” 2012, nr 25.
- Prylinska M., Ratkowska P., *City break – próba wyjaśnienia i zdefiniowania zjawiska w odniesieniu do polskiego rynku usług turystycznych*, „Turystyka Kulturowa” 2009, nr 10.
- Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wyd. UG, Gdańsk 2012.
- Ruciński A., *Transport lotniczy*, w: *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2006.
- Sierpiński G., *Miary dostępności transportowej miast i regionów*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej” 2010, „Transport” nr 66.
- The Travel Gold Rush 2020*, raport firmy Amadeus, www.amadeus.com.

TEN YEARS OF “OPEN SKY” POLICY IN POLAND – IMPLICATIONS FOR TOURISM

Summary

Liberalization of air transportation in Poland has resulted in far-reaching changes in the market, in both qualitative and quantitative terms. The number of passengers has grown rapidly, in parallel with the development of air connections network, particularly from regional airports. The driving forces of these changes were mainly low-cost carriers, which started operating to/from Polish airports in the years 2004–2005. New trends in the aviation market have considerably influenced, directly or indirectly, the entire sector of tourism industry. The most important consequences include an overall increase in popularity of air transport in tourist travels, growth of short-term trips in different seasons of the year, an increase in the number of individual travels, and an increasing ability of travellers to build individual tourist packages without the involvement of travel agents.

Keywords: air transport, liberalization, new trends in tourism.

Translated by Edyta Pijet-Migoń