

HAWLENA Joanna¹

Wpływ transportu lotniczego na rozwój aglomeracji i regionów turystyczno – gospodarczych

Słowa kluczowe: transport lotniczy, dostępność transportowa, lotniska regionalne, gospodarka turystyczna

Streszczenie

Sprawnie zorganizowany transport jest istotnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie poszczególnych działów gospodarki i nabiera szczególnego znaczenia w dobie integracji regionów, stanowiąc element procesu intensyfikacji rozwoju gospodarki turystycznej. O jego poziomie rozstrzyga w głównej mierze położenie geograficzne regionu oraz wyposażenie w składniki infrastruktury transportowej. Istotnym czynnikiem jest oddalenie regionów peryferyjnych od centrów gospodarczych i utrudniony dostęp komunikacyjny do rynków, powodujący niekorzystne konsekwencje w postaci wolniejszego rozwoju turystyki i gospodarki oraz mniejszą konkurencyjność. W artykule zaprezentowano zagadnienia związane z wpływem inauguracji działalności przewoźników niskokosztowych na rozwój obszarów peryferyjnych, konkurencyjność lotnisk regionalnych oraz efekty ekonomiczne działalności portów lotniczych i ich wpływ na gospodarkę turystyczną. Z przeprowadzonej analizy wynika, że działalność turystyczna jest ściśle związana z rozwojem transportu lotniczego.

THE INFLUENCE OF AIR TRANSPORT ON REGIONAL TOURISTIC AND ECONOMIC DEVELOPMENT

Abstract

Well-organized transport is an important factor that affects the functioning of the various sectors of the economy and has a particular importance in the area of regional integration, as a part of the process of intensifying the development of tourism. It's level is strongly determined by the geographical location of the region and by transport infrastructures. An important factor is distance between the outermost regions that are attractive as tourist destinations and economic centers that make up transport markets. A poorly developed transport network is another factor, making market access difficult and resulting in an impediment for economic growth, market competition and ultimately the development of tourism. This article presents issues related to the influence of the inauguration of the low-cost carriers on the development of peripheral areas, the competitiveness of regional airports and the economic impact of airports and their influence on the economy of tourism. The performed analysis shows that tourism activity is closely related to the development of air transport.

WSTĘP

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło szansę dla rozwoju portów lotniczych, a w konsekwencji również okolicznych regionów. W wyniku procesu liberalizacji oraz zakładanego przyspieszenia tempa wzrostu gospodarczego kraju można się spodziewać dalszego zwiększenia zainteresowania przewozami lotniczymi zarówno turystów krajowych jak i zagranicznych. Rozbudowa infrastruktury lotniczej jest czynnikiem wspierającym spójność społeczno - ekonomiczną i powoduje zwiększenie dostępności regionów peryferyjnych, co w konsekwencji skutkuje poprawą szans rozwojowych obszarów najslabiej zagospodarowanych. Port lotniczy, będący elementem punktowej infrastruktury transportu, generuje liczne korzyści bezpośrednie dotyczące użytkowników m.in. skrócenie czasu i zmniejszenie kosztów podróży oraz pośrednie, których wynikiem są efekty dochodowe i związane z tym zwiększenie poziomu zatrudnienia. Dobrze rozwinięta sieć lotnisk regionalnych sprzyja wzrostowi zainteresowania obszarem turystycznym i umożliwia sprawne dotarcie odwiedzających na określone terytorium, co generuje znaczną część przychodów dla terenów na których znajdują się walory turystyczne, dotychczas niedostępne dla zwiedzających, lub do których dotarcie było znacznie utrudnione. Regionalne porty lotnicze tworzą system, który w początkowym znaczeniu miał odgrywać pomocniczą rolę w stosunku do portu centralnego, jednak wraz ze wzrastającą mobilnością społeczeństw stał się podstawowym elementem infrastrukturalnym regionu. W porównaniu z innymi sektorami gospodarki krajowej i międzynarodowej stopień koncentracji zatrudnienia w obrębie portu lotniczego oraz w jego najbliższym otoczeniu jest stosunkowo wysoki, a regiony posiadające na swoim terenie port lotniczy, notują stopę bezrobocia niższą od przeciętnej krajowej. Poza generowaniem miejsc pracy, przyczyniają się one także w sposób bezpośredni do rozwoju lokalnej i krajowej gospodarki, poprzez zasilanie podatkami budżetów lokalnych i państwowego.

¹ Uniwersytet Ekonomiczny im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Wydział Ekonomiczny; 40-287 Katowice, ul. 1 Maja 50.
Tel. kom. +48 601 09 19 13.E-mail:hawlana@interia.pl

1. POJĘCIE I ELEMENTY RYNKU USŁUG TURYSTYCZNYCH

Rynek usług turystycznych można określić w ujęciu przedmiotowym jako proces, w którym nabywcy usług oraz ich wytwórcy określają, co chcą kupić i sprzedać oraz warunki przeprowadzenia tej procedury, natomiast w ujęciu podmiotowym oznacza określony zbiór usługodawców i usługobiorców dokonujących transakcji rynkowych, których przedmiotem są usługi turystyczne. Znajomość jego cech jest nieodzownym czynnikiem racjonalizacji decyzji działających podmiotów [2, s. 19]. Rynek usług turystycznych tworzą zatem stosunki wymiany między wytwórcami usług a ich nabywcami oraz stosunki równoległe między usługodawcami i stosunki równoległe między usługobiorcami [29, s. 13].

Elementami rynku usług turystycznych są:

- popyt turystyczny, wyrażający ujawnione przez nabywców zamiary zakupu usług turystycznych,
- podaż turystyczna, stanowiąca ujawnianą przez usługodawców gotowość do świadczenia usług,
- ceny usług turystycznych [6, s. 28].

Podaż turystyczna w wąskim znaczeniu oznacza wolumen dóbr i usług, który jest zaoferowany do sprzedaży, natomiast w szerokim znaczeniu – całość działań wszystkich podmiotów prowadzących działalność zmierzającą do zaspokojenia popytu turystów [15, s. 72]. I Jędrzejczyk prezentuje pogląd, że strona podaźowa to wszystkie organizacje, które służą przygotowaniu i realizacji podróży, zarówno zlokalizowane w miejscu zamieszkania, jak również w miejscach docelowych przejazdów turystycznych (miejscach recepcji turystycznej) [14, s. 16]. Na omawianym rynku podstawą konsumpcji są dobra turystyczne, czyli elementy stworzone przez naturę lub powstałe w wyniku działalności człowieka, które stanowią cel podróży i nazywane są inaczej walorami turystycznymi. Są to między innymi:

- środowisko przyrodnicze, które jest atrakcyjne z punktu widzenia turystycznego lub krajoznawczego,
- zabytki kultury materialnej lub niematerialnej (obrzędy, zwyczaje, tradycje),
- obiekty współczesnego budownictwa, które wzbudzają zainteresowanie turystów.

Występowanie na danym obszarze tego rodzaju walorów warunkuje rozwój ruchu turystycznego, stanowiąc atrakcję dla zwiedzających i podstawowy element struktury podaży turystycznej [4, s. 32].

Popyt turystyczny jest „sumą dóbr turystycznych, usług i towarów, które turyści są skłonni nabyć przy określonym poziomie cen” [13, s. 17]. Na rynku występuje popyt efektywny, który znajduje swoje pokrycie w dochodach i jest funkcją wielu zmiennych². Pierwsza z nich wynika już z definicji popytu i jest nią cena, natomiast wśród pozacenowych determinant popytu można wymienić:

- dochody nabywców,
- ceny dóbr substytucyjnych³ i komplementarnych⁴,
- zmiany sytuacji rynkowej,
- gusty i preferencje nabywców,
- liczbę ludności i jej strukturę.

Popyt turystyczny cechują w dużej mierze wahania okresowe, których szczególną odmianą są wahania sezonowe (głównie ze względu na cykl wahań w obrębie roku). Sezonowość wyrażana jest nierównomiernością w czasie i przestrzeni wielkości popytu turystycznego i liczby świadczonych usług⁵. Charakterystycznymi cechami wahań sezonowych są: roczny cykl, w ramach którego wyróżnia się podokresy (tygodniowe, miesięczne, kwartalne, półroczne), systematyczne powtarzające się w każdym roku oraz określona regularność. Są to również okresowe zmiany wielkości ruchu turystycznego zależne od czynników przyrodniczych, lokalnych zasobów walorów turystycznych i zagospodarowania [4, s. 69].

Wszystkie produkty składają się z elementów (cech) materialnych i niematerialnych. Usługi wyróżnia relatywna przewaga cech niematerialnych. Strategia kształtowania cen usług turystycznych polega na ustaleniu poziomu wyznaczonego przez relację kosztów i możliwości sprzedaży. Cena ustalona na zbyt niskim poziomie napotyka na barierę ponoszonych wydatków, czyli niemożliwość osiągnięcia zysku, natomiast ustalona na zbyt wysokim – barierę popytu. Cena charakteryzuje produkt, wyznacza rodzaje nabywców, nadaje produktom cechy wyrobów masowych lub elitarnych. W tym drugim przypadku pomaga dotrzeć do tej grupy odbiorców, która bywa traktowana jako bardziej opłacalna dla firmy w dłuższej perspektywie.

Analizując problematykę funkcjonowania rynku usług turystycznych należy zwrócić uwagę na jego wielosegmentowy charakter oraz konieczność rozpatrywania poszczególnych form odrębnie dla konkretnych segmentów przy uwzględnieniu warunków działania w ujęciu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym czy globalnym. Zarówno elementy rynku usług turystycznych, jak i jego podmioty, nie funkcjonują w izolacji. Podaż, popyt i cena tworzą dynamiczny układ powiązań, który w istotny sposób wpływa na funkcjonowaniu mechanizmu rynkowego. Dla klientów

² Popyt potencjalny nie występuje na rynku, gdyż nie ma pokrycia w realnej sile nabywczej konsumentów. Niemniej jednak potencjalni nabywcy dóbr i usług turystycznych czy rekreacyjnych powinni być przedmiotem badań, których rezultatem będzie wybór instrumentów konkurencji.

³ Substytucja polega na wzajemnej zastępowalności dóbr i usług i występuje wtedy, kiedy wzrost ceny lub usługi jednego dobra powoduje wzrost popytu na inne dobro lub usługę. Dobra lub usługi turystyczne mogą być również wzajemnie niezależne – wzrost lub spadek popytu na jedno dobro lub usługę nie powoduje zmiany popytu na inne dobro lub usługę

⁴ Komplementarność polega na wzajemnym uzupełnianiu się różnych wartości użytkowych i występuje wtedy, kiedy wzrost ceny jednego dobra lub usługi powoduje spadek popytu na inne dobro lub usługę.

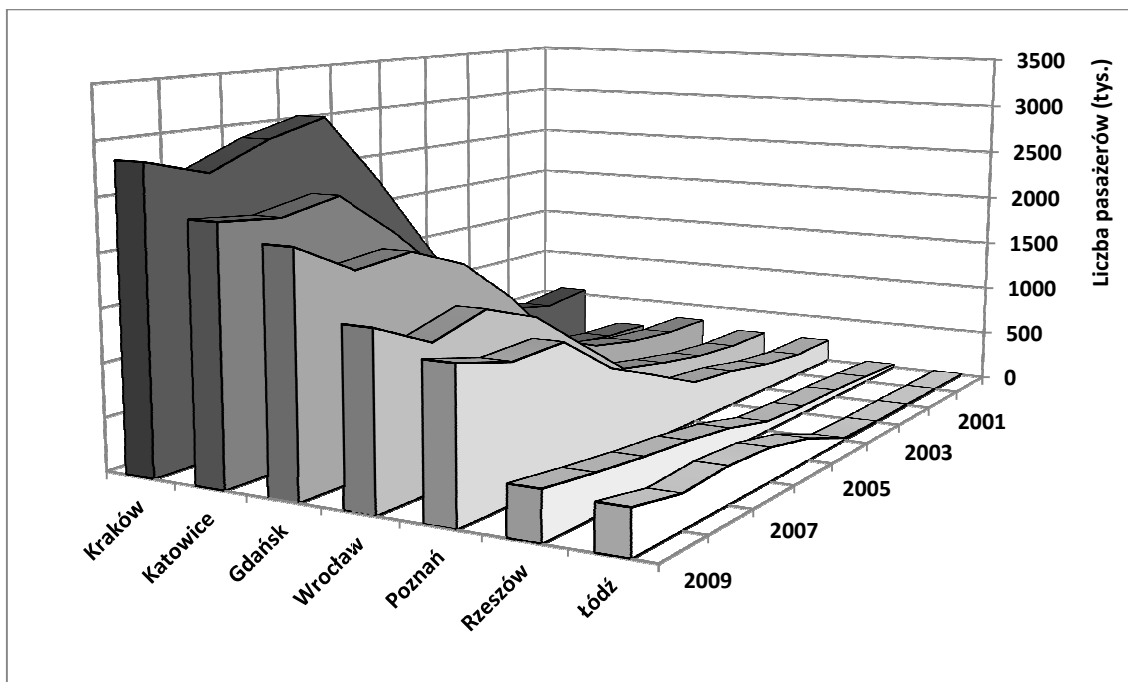
⁵ Rozmiary wahań sezonowych można ustalić, obliczając wskaźniki sezonowości wyrażone w procentach, nazywane wahaniami sezonowymi multiplikatywnymi, lub absolutne poziomy wahań sezonowych wyrażone w jednostkach badanego zjawiska, nazywane wahaniami sezonowymi addytywnymi.

decydującym kryterium wyboru usługodawców są: poziom cen świadczonych usług turystycznych, jakość oraz subiektywna ocena relacji między ceną a oferowaną jakością usługi [5, s. 76]

2. WPŁYW INAUGURACJI DZIAŁALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW NISKOKOSZTOWYCH NA ROZWÓJ EKONOMICZNY REGIONÓW I TURYSTYKI

Gwałtowny wzrost ruchu lotniczego w znacznym stopniu wpłynął na rozwój regionalny. Na całym świecie, małe ośrodki, w których powstawały porty lotnicze zyskiwały w krótkim czasie duże znaczenie. Przyniosło to znaczne korzyści obszarom słabo rozwiniętym a rozwój turystyki stanowił koło zamachowe dla gospodarki. Pozwoliło to między innymi na stworzenie wielu nowych miejsc pracy (każdy tysiąc pasażerów generuje powstanie jednego nowego etatu w sektorach związanych z bezpośrednią obsługą podróżnych, a w konsekwencji powstanie kolejnych trzech w innych branżach).

Dynamiczny wzrost liczby pasażerów związany był głównie z rozwojem działalności tanich linii na polskim rynku dzięki czemu także gminy położone w pobliżu lokalnych lotnisk rozwijały się w szybkim tempie. Największy wpływ miały na ten proces lotniska w Krakowie, Katowicach, oraz Gdańsku i tendencja ta utrzymała do chwili obecnej (rys 1).



Rys. 1. Przewozy pasażerów w wybranych portach regionalnych w Polsce w latach 2000-2010 [22, s. 21], [24, s. 11], [25, s. 12].

Działalność przewoźników niskokosztowych lotniczych na polskim rynku, rozpoczęła się od zawarcia dwustronnych umów pomiędzy Polską, a władzami lotniczymi Wielkiej Brytanii, Niemiec oraz innych państw europejskich. Pierwszą linią, która podjęła próbę wejścia na polski rynek, była GetJet⁶, która jednak na skutek braku certyfikacji swojej bazy technicznej, nie uzyskała pozwolenia na prowadzenie działalności eksploatacyjnej. Bardziej skutecznym okazał się polski przewoźnik Air Polonia, który wymagane pozwolenia uzyskał w 2003 r. i rozpoczął działalność przewozową [26, s. 9]. Początkowo były to loty czarterowe organizowane dla polskich biur podróży, a następnie regularne niskokosztowe połączenia na trasach z Warszawy do Gdańska i Wrocławia. Pierwszy rejs odbył się z Warszawy na londyńskie lotnisko Stanstead, [27, s. 18]. W krótkim czasie w polskim segmencie pojawiła się firma EAE (European Air Express)⁷, która realizowała połączenia z Polski do portów niemieckich, jednak na skutek uzyskania niesatysfakcjonujących wyników finansowych szybko zakończyła działalność.

W 2005 roku, polskie porty obsłużyły ponad 11.5 miliona pasażerów. Oznaczało to około trzydziestoprocentowy wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim. Opracowana 2 lata wcześniej prognoza zakładała osiągnięcie takiego poziomu przewozów dopiero w 2007 roku. Wydaje się że największe znaczenie dla rozwoju regionu miał w omawianym

⁶GetJet - Linia powstała w 2003 r., z przeznaczeniem do obsługi niskokosztowych przelotów z lotniska Katowice -Pyrzowice do portów europejskich z wykorzystaniem samolotu Airbus A320. Przewoźnik nie rozpoczął działalności a plany utworzenia linii lotniczych zostały anulowane w 2004 roku.

⁷European Air Express (EAE) - niemiecka linia oferująca wewnątrz krajowe loty oraz zagraniczne loty bliskiego zasięgu. Powstała w 1999 r. zakończyła działalność w 2007 r. Wykorzystywała samoloty typu ATR 42. EAE jako jeden z pierwszych operatorów skorzystał z liberalizacji polskiego rynku przewozów lotniczych i otrzymał pozwolenie na regularne loty z/do Polski. Przewoźnik operował na trasach:

- Łódź (Lublinek) - Kolonia/Köln-Bonn,
- Wrocław (Strachowice) - Kolonia/Köln-Bonn,
- Poznań (Ławica) - Kolonia/Köln-Bonn.

Trasy te cieszyły się bardzo małym zainteresowaniem pasażerów (min. z powodu wysokich cen), co spowodowało, że przewoźnik wycofał się z polskiego rynku.

okresie port lotniczy Kraków – Balice. Regularny wzrost liczby pasażerów notowany jest od 1996r., kiedy to po raz pierwszy przekroczona została liczba 200 tys. obsłużonych osób. Dynamiczny wzrost ruchu lotniczego rozpoczął się wraz z otwarciem polskiego nieba po wstąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej. Pierwsze linie low costowe zaczęły latać z Krakowa już w czerwcu 2004 r. [1, s. 7-8]. Obecnie przewożą z tego portu ponad 60% ogółu pasażerów.

Region Małopolski odwiedziło w 2006 roku ok. 10 milionów turystów, którzy wydali 4 miliardy złotych. W Krakowie w przeciągu 3 lat powstało wiele tanich pensjonatów oraz hoteli wysokiej klasy. Dzięki tanim liniom zwiększyło się obłożenie poza sezonem. Pasażerowie przylatujący do miasta w okresie jesieni i wczesnej wiosny pomogli w znacznym ograniczeniu tak zwanego martwego sezonu w branży. Z każdym rokiem zmniejszał się również wskaźnik bezrobocia [7, s. 191-203]. Aby zwiększyć dostępność portu uruchomiono regularne połączenie kolejowe pomiędzy dworcem Kraków Główny a MPL w Balicach. W ten sposób krakowskie lotnisko, jako pierwsze w kraju, zyskało kolejowe połączenie z centrum miasta [10].

Drugim portem regionalnym, który rozwinął się dzięki inauguracji działalności na naszym rynku przewoźników niskokosztowych było lotnisko Katowice - Pyrzowice. Duże znaczenie w tym przypadku mają związki rodzinne i biznesowe, szczególnie z Niemcami oraz ogromny potencjał rynku, gdyż na Górnym Śląsku mieszka 5 mln ludzi. W 2006 roku ruch czarterowy wzrósł o 71% w porównaniu z rokiem poprzednim (lotnisko jest centrum czarterowym południowej Polski)⁸. Znacznie zwiększyła się również ilość pasażerów przewożonych lotami regularnymi, na co przede wszystkim wpłynęło otwarcie bazy przez linie niskokosztową Wizzair [20, s. 14]. Obecnie 63% podróżnych korzysta z usług linii Wizzair i Ryanair, linie regularne PLL LOT i Luftransa mają jedynie ośmioprocentowy udział, natomiast 29% pasażerów korzysta z lotów czarterowych, co jest związane z wycieczkami organizowanymi przez biura podróży.

Jak już wcześniej wspomniano, tanie linie lotnicze bez wątpienia wpłynęły na rozwój obszarów, których głównymi miastami są Kraków, Katowice i Gdańsk. Inne regiony obserwując te procesy również postanowiły podjąć wyzwanie, jednak w niektórych przypadkach jest to dużo trudniejsze. Umowa z irlandzkim przewoźnikiem Ryanair kosztowała Bydgoszcz 7.5 miliona złotych w ciągu pięciu lat (rocznie 1.5 miliona zł). Oficjalnie była to zapłata za promocję miasta na stronach internetowych Ryanair.com. Władze miasta we współpracy z firmą widziały szansę na rozwój regionu i napływ inwestorów zagranicznych. Wykupienie reklamy było podstawowym warunkiem podpisania umowy z przewoźnikiem, który używał argumentu, że miasto nie jest tak znane jak Kraków czy Wrocław. Przedstawiciele linii, będącej największym przewoźnikiem low costowym w Europie twierdzili, że ponoszą duże ryzyko i muszą choć w części mieć gwarancję opłacalności inwestycji. Inny sposób na rozwiązanie problemu znaleziono w Szczecinie. Ryanair dostaje pieniądze, ale nie od samorządu, tylko od miejscowych przedsiębiorców (właściciele hoteli, restauracji, ośrodków wczasowych). Zbiera je prywatna firma, która pośredniczy w kontaktach z przewoźnikiem.

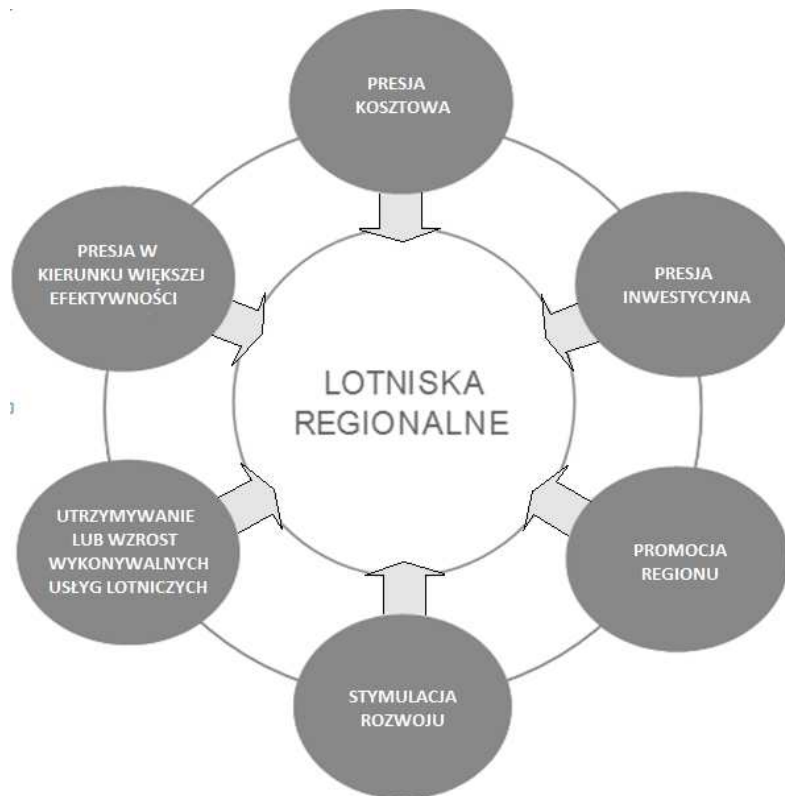
Zgodnie ze strategią przewoźnika – im mniej atrakcyjny turystycznie rejon, tym większa była wynegocjowana stawka. Niższą cenę za wejście Irlandczyków udało się wynegocjować w Krakowie (75 tysięcy euro) i w Łodzi. (105 tysięcy euro rocznie za jedną linię do Londynu). Wiosną 2006 roku, kiedy uruchomiono kolejne połączenie, tym razem do Nottingham, łódzki port lotniczy musiał wyasygnować dodatkowe 105 tys. euro. Przewoźnikowi płaćli również porty w Rzeszowie i Gdańsku (w tym przypadku władze lotnisk nie ujawniły wyplacany kwot) [8].

3. KONKURENCYJNOŚĆ LOTNISK REGIONALNYCH

Konkurencja stanowiąca jeden z najskuteczniejszych czynników budowania przewagi lotniczych firm przewozowych występuje także pomiędzy lotniskami. Zarówno porty regionalne jak również centralne i przesiadkowe realizują ciągły proces doskonalenia infrastruktury naziemnej. Zarządy lotnisk starają się zredukować większość trudnień ograniczających ruch przewozowy, ponieważ jego dynamika powoduje wzrost przychodów decydujących o rozwoju portów. Wyraźny wzrost intensywności konkurowania można zaobserwować pomiędzy portami przesiadkowymi (hubami). Funkcjonujące w ramach globalnej siatki połączeń są zależne od poziomu współpracy z największymi światowymi oferentami, co powoduje kierowanie priorytetowego wsparcia w stronę dominujących przewoźników, ułatwiając im uzyskanie dogodnych slotów, poprawę warunków obsługi pasażerów (m. in. korzystanie z rękawów) i większą sprawność naziemnych operacji w porcie. W obsłudze połączeń krótko- i średniodystansowych lotniska regionalne konkurują pomiędzy sobą głównie o pozyskanie większej liczby linii lotniczych i pasażerów oraz w aspekcie oferowania przez kilka linii konkurencyjnych ofert dowozu do hubów.

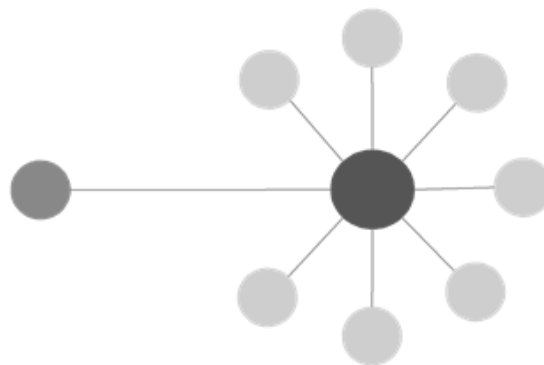
Liderzy w grupie lotniczych portów przesiadkowych posiadają niemal monopolistyczną pozycję rynkową. Do nich zalicza się największe huby zachodnioeuropejskie, mające zdecydowaną przewagę w zakresie zasięgu siatki połączeń i częstotliwości lotów we wszystkich kierunkach świata [23, s. 14]. Z tego względu mniejsze lotniska starają się konkurować za pomocą specjalizacji w określonym rodzaju ruchu (pasażerskim lub towarowym) lub docelowych kierunków podróży (np. Europa Wschodnia lub państwa skandynawskie), by w ten sposób wyróżnić swoją ofertę i uzyskać określony poziom przewagi konkurencyjnej (rys. 2).

⁸ Pozostałymi centrami czarterowymi w Polsce są Warszawa i Poznań



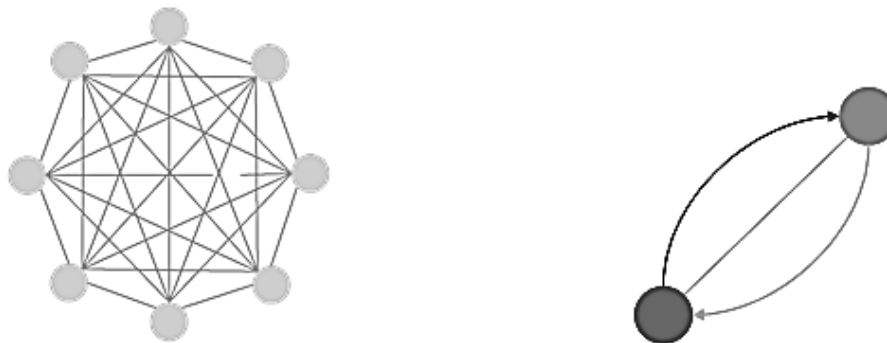
Rys. 2. Źródła przewag konkurencyjnych lotnisk regionalnych [18, s. 42].

Zakres przedstawionej problematyki wykazuje, że rywalizacja wywiera istotną presję na administrację portów, lokalne władze i wszystkich uczestników podaży usług na regionalnym rynku. W tym zakresie występuje również szersze spektrum konkurencji dotyczące m.in. oferty połączeń sieciowych, dostępności połączeń bezpośrednich, struktury dowozu pasażerów, rozkładu lotów i częstotliwości lotów transferowych [3, s. 33]. Występują też znaczne różnice w strategiach poszczególnych linii lotniczych. Część z nich preferuje koncepcję *hub ans spoke* (rys. 3), polegającą na dowożeniu pasażerów do portów centralnych, tzw. mega hubów, a następnie proponowanie przelotów samolotami wielkogabarytowymi, które umożliwiają skorzystanie z usługi po niższej cenie. Trzecim etapem procesu transportowego jest rozwożenie turystów do miejsc docelowych mniejszymi samolotami, jeśli kontynuują podróż. Temu kierunkowi formułowania strategii rozwoju transportu lotniczego sprzyja wprowadzenie na rynek usług lotniczych samolotemu Airbus A380, który w wersji czarterowej może przewieźć ponad 800 osób a w wersji trzyklasowej (first, business, economy) około 550 pasażerów [9].



Rys. 3. Model systemu *hub-and-spoke* [19].

Inną koncepcję rozwoju preferują firmy korzystające z samolotów Boeing, które zdecydowały się na użytkowanie mniejszych samolotów, charakteryzujących się znacznie większą kompatybilnością z istniejącą infrastrukturą naziemną i minimalizacją kosztów eksploatacyjnych. Oferują dogodniejsze połączenia w systemie *point to point* (rys.4), większą częstotliwość oraz krótszy czas przelotów, spowodowany brakiem przesiadek, jednak przy nieco wyższej cenie.



Rys. 4. Model systemu point to point [19].

Dążenie czołowych przewoźników tego segmentu do wzrostu podaży usług na odległe rynki świata znajduje uzasadnienie nie tylko w nowoczesnej filozofii planowania ekspansji i związanych z nią działań w zakresie organizacji i racjonalizacji finansów, ale także w doskonaleniu struktury wewnętrznej, umożliwiającej rozwojowy kierunek realizacji tych zamierzeń. Przyspieszony proces unowocześniania ofert podażowych staje się niezbędnym warunkiem zwiększania zysków. W dobie narastającej konkurencji znacznie trudniej zdobyć przewagę rynkową w poszczególnych segmentach usług lotniczych, co niewątpliwie prowadzi do wzrostu intensywności konfrontacji międzysegmentowej.

4. EFEKTY EKONOMICZNE DZIAŁALNOŚCI PORTÓW LOTNICZYCH I ICH WPŁYW NA GOSPODARKE TURYSTYCZNA

Spośród wielu efektów wynikających z funkcjonowania portu lotniczego, najwyraźniej dostrzega się efekty bezpośrednie związane z dochodami, które pochodzą z działalności firm handlowych i usługowych prowadzonej na terenie portu, (restauracje, kawiarnie, biura turystyczne, wynajem samochodów, firmy spedycyjne i kurierskie oraz instytucje państwowe takie jak straż graniczna, policja i służby celne) [17, s. 14]. Powodują one efekty ekonomiczne wnikające przede wszystkim ze zwiększonych dochodów i liczby miejsc pracy, co powoduje znaczny spadek stopy bezrobocia w regionie (tab. 1.).

Tab. 1 Szacunkowy wpływ portów lotniczych na liczbę lokalnych miejsc pracy [17. s.15]

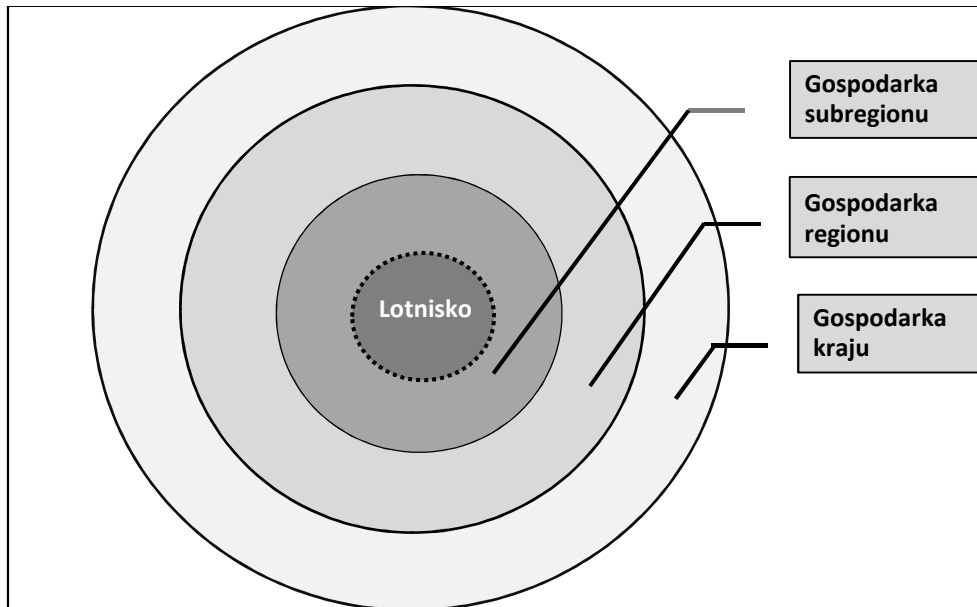
Port lotniczy	Rodzaj przewozów	Łączny efekt bezpośredni, pośredni i indukowany (miejsca pracy)	Suma wszystkich efektów łącznie z katalizowanymi (miejsca pracy)
Düsseldorf	Przewoźnicy niskokosztowi	6 210	11 178
	Łączny ruch pasażerski	41 310	74 358
Köln/ Bonn	Przewoźnicy niskokosztowi	12 960	23 328
	Łączny ruch pasażerski	22 680	40 824
Kraków	Przewoźnicy niskokosztowi	294	529
	Łączny ruch pasażerski	2 271	4 088
Katowice	Przewoźnicy niskokosztowi	783	1 409
	Łączny ruch pasażerski	1 681	3 026

Powstające efekty pośrednie są skutkiem funkcjonowania łańcucha dostaw paliw i materiałów oraz usług transportowych i budowlanych w ramach działalności prowadzonej w porcie lotniczym i w jego bezpośrednim otoczeniu. Powstają one także dzięki wydatkom ponoszonym przez pasażerów w miejscu docelowym w związku z odbytą podróżą którymi są np. opłaty za korzystanie z hoteli, usług gastronomicznych, przejazdów, wstępów do muzeów i pozostałych miejsc atrakcyjnych dla turystów.

Inną grupę tworzą efekty indukowane (wzbudzone), które powstają dzięki wydatkom ponoszonym przez zatrudnionych na rzecz działalności uwzględnianej przy szacowaniu efektów bezpośrednich i pośrednich [7].

Efekty katalizatora wynikają z aktywizacji ruchu turystycznego na danym terenie. Mają one znaczną wartość, którą jednak niezwykle trudno ocenić. Przyjmuje się, że dzięki efektem katalizatora, uzyskane łącznie efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane należy pomnożyć przez współczynnik 1,8.

Beneficjentem powstania regionalnego portu lotniczego jest w głównej mierze aglomeracja i jej mieszkańcy. Świadczy o tym m.in. wzrost ilości miejsc pracy związany z wielkością ruchu lotniczego. W portach lotniczych, dla których istnieją dostępne dane, łączny efekt – (bezpośredni, pośredni i indukowany), ocenia się średnio na ok. 2 950 miejsc pracy w skali kraju, 2 000 w regionie i 1 425 w skali lokalnej. Zasadnicze różnice występują w tym zakresie w zależności od wielkości portu lotniczego i jego roli w systemie transportowym [17, s. 15]. Jednak region nie jest jedynym beneficjentem wzrostu zatrudnienia co zostało zaprezentowane na rysunku 5.



Rys. 5. Wpływ portu lotniczego na gospodarkę [11, s. 433]

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez S.Huderek – Gląpską, oddziaływanie portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu to efekty społeczno - ekonomiczne, które są kreowane przez rozwój infrastruktury portu i jego użytkowanie, a ich całkowity wpływ jest sumą efektów bezpośrednich, pośrednich i indukowanych.

Efekt dochodowy to suma wartości dodanej wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego. Dodatkowo efekt dochodowy generowany jest przez wpływ katalizowany turystyki liczony w wartościach netto.

$$WC = WB + WP + WI$$

gdzie:

- WC – całkowity wpływ dochodowy,
- WB – bezpośredni wpływ dochodowy,
- WP – pośredni wpływ dochodowy,
- WI – indukowany wpływ dochodowy.

Efekt zatrudnienia to suma miejsc pracy generowanych w sposób bezpośredni, pośredni i indukowany przez rozwój i użytkowanie portu lotniczego.

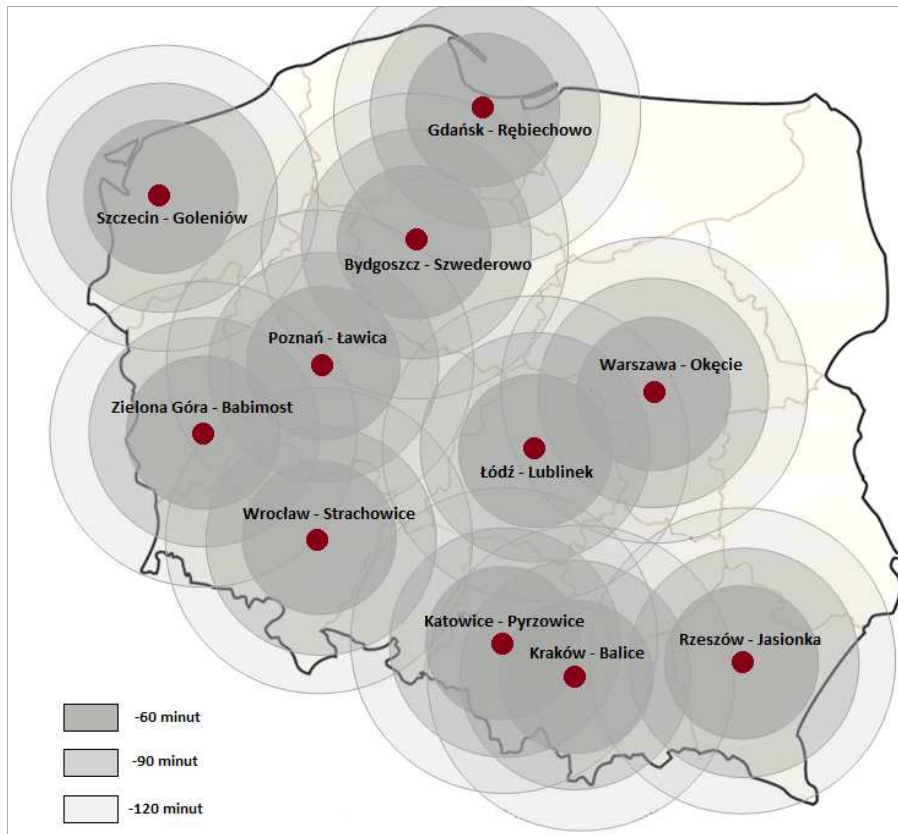
$$LC = LB + LP + LI$$

gdzie:

- LC – całkowity wpływ zatrudnienia,
- LB – bezpośredni wpływ zatrudnienia,
- LP – pośredni wpływ zatrudnienia,
- LI – indukowany wpływ zatrudnienia [12, s. 177-178].

Ważnym zadaniem polityki regionalnej jest utrzymanie ścisłej zależności między rozwojem transportu, a wzrostem gospodarczym regionu. Rozwinięty i sprawny transport jest podstawowym warunkiem i głównym czynnikiem dynamizującym tempo wzrostu [28, s. 1]. Zwiększające się m.in. zapotrzebowanie na usługi linii lotniczych postawiło przed portami i współpracującymi z nimi partnerami oraz władzami regionalnymi nowe zadania, dotyczące kompleksowego rozwoju regionu. Ten proces wymaga dodatkowych inwestycji, które w istotnym stopniu przyczyniają się do umocnienia potencjału transportowego aglomeracji i pozycji konkurencyjnej związanych z nim podmiotów gospodarczych. W najszerszym aspekcie powoduje to poprawę poziomu życia mieszkańców i terytorialnej spójności sieci transportowej w ponadregionalnym wymiarze. Z tego punktu widzenia dla regionów peryferyjnych rozwój transportu ma znaczenie priorytetowe, w związku z czym zaistniała potrzeba tworzenia na tych terenach nowych lotnisk regionalnych. Rozbudowa infrastruktury i sprawne funkcjonowanie rynku usług transportowych umożliwiają przezwyciężenie problemów związanych z peryferyjnością gospodarczą lub przynajmniej mogą się przyczynić do ich redukcji, gdyż z

punktu widzenia potencjalnego inwestora liczą się walory użytkowe sieci transportowej decydujące o czasie i kosztach przewozu osób i ładunków [16, s. 22].



Rys. 6. Izochrony polskich portów lotniczych 60, 90 i 120 minut.[20, s.14]

Na rysunku 6 widoczne są rejony kraju znajdujące się poza obszarami ciężenia portu warszawskiego oraz portów regionalnych, określonymi izochronami 60, 90 i 120 minut. Analiza dostępności lokalizacyjnej, potencjałów i gradientów ludności a także obecnej i planowanej sieci drogowej i kolejowej potwierdza potrzebę i zasadność uzupełnienia sieci lotnisk regionalnych o lotniska zlokalizowane w woj. warmińsko – mazurskim, podlaskim i lubelskim. Celowym byłoby także zlokalizowanie portów o charakterze lokalnym i regionalnym (po dokładnej analizie potencjału rynku) na Pomorzu oraz w woj. Świętokrzyskim [21, s. 85]. Jest to tym bardziej celowe, że zgodnie z szacunkami ekspertów, milion obsługiwanych pasażerów generuje zatrudnienie tysiąca osób w porcie lotniczym i czterech tysięcy poza nim, a każde dodatkowe 100 tysięcy odwiedzających powoduje napływ 30 milionów USD do kas hotelowych, restauracji, sklepów i innych punktów usługowych. Zwiększony popyt wymusza inwestycje, a te z kolei przyciągają kolejnych przewoźników. Sama budowa lotniska to inwestycja rzędu 3- 5 miliardów dolarów. Suma ta podwaja się jeśli doliczone zostaną koszty powstania dróg, hoteli, restauracji oraz innych obiektów infrastrukturalnych. Wynikają z tego korzyści dla całego miasta i regionu, stąd tak duże zaangażowanie samorządów lokalnych

Układ lokalnych portów lotniczych, z połączeniami realizowanymi samolotami o oferowanej liczbie pasażerów do 30-50 osób mogłby w początkowym okresie przyczynić się do skomunikowania rejonów Polski wschodniej z miastami kraju i Europy. Regionalne i lokalne porty lotnicze usytuowane na tzw. „ścianie wschodniej” pełniłyby rolę bramy umożliwiającej skomunikowania się z krajami leżącymi na wschód od granic Polski [20, s. 14].

Po liberalizacji rynku lotniczego w 2004 r. na wielu lotniskach pasażerowie mogli korzystać z bezpośrednich połączeń zagranicznych, głównie oferowanych przez przewoźników niskokosztowych. Ci przewoźnicy wybrali porty regionalne ze względu na niższy poziom opłat i związanych z tym kosztów operowania oraz mniejszą kongestię transportową. Do rozwoju lotnisk regionalnych przyczynił się także spadek cen biletów lotniczych oraz preferencje znacznej grupy pasażerów, którzy wolą podróżować w systemie point to point, bez konieczności przesiadania się w trakcie podróży. W tym okresie duża część turystów zrezygnowała z przejazdów autobusami, wybierając transport lotniczy, który zapewnił już znaczny stopień dostępności do większości europejskich regionów, dając impuls do szerszego wykorzystania potencjału ekonomicznego zjednoczonych rynków.

W tych warunkach można było zauważyć wzrost znaczenia polityki regionalnej, która zaczęła zajmować coraz ważniejsze miejsce w działalności Unii Europejskiej. Jej głównym celem stała się harmonizacja rozwoju gospodarczego poszczególnych obszarów Wspólnoty. Celami szczegółowymi stały się: pomoc finansowa w obszarach słabo rozwiniętych, wspieranie terenów będących w trakcie restrukturyzacji oraz działania na rzecz zmniejszenia bezrobocia i podniesienia lub zmiany kwalifikacji zawodowych pracowników.

Priorytetowym wsparciem objęto działania zmierzające do modernizacji portów regionalnych w aspekcie budowy nowej oraz przystosowania istniejącej infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej do określonych wymogów i standardów. Umożliwia to rozwój turystyki nie tylko w uznanych centrach ale również w rejonach do niedawna nie odwiedzanych, które dysponują między innymi wartościowymi walorami przyrodniczymi.

5. WNIOSKI

W ciągu ostatnich dwudziestu lat najszybciej ze wszystkich gałęzi transportu rozwijały się przewozy lotnicze. Działo się to pomimo wydarzeń politycznych i epidemii, które jednak zmniejszały popyt jedynie na kilka miesięcy. Poziom lotniczych przewozów w Polsce ma od kilkunastu lat tendencję wzrostową, jednak porównując ich wielkość do innych europejskich państw można stwierdzić, że dynamika przewozów, choć charakteryzuje się korzystnymi tendencjami, to mobilność lotnicza mieszkańców Polski jest nadal niska, co plasuje nasz kraj na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Korzystnym zjawiskiem jest fakt, że wzrost odbywa się przy znaczącym udziale portów regionalnych.

Zauważalny w ostatniej dekadzie rozwój tej gałęzi transportu jest stymulowany głównie przez globalizację procesów biznesowych, zwiększenie mobilności ludności w segmencie turystycznym oraz wzrost znaczenia czynnika czasu i stawianie go w roli przewagi konkurencyjnej na rynku. Po początkowej fazie dynamicznego wzrostu można oczekiwać dalszego, choć znacznie wolniejszego przyrostu liczby pasażerów, którego tempo będzie zależało od wzrostu zamożności naszego społeczeństwa i wzrostu popularności Polski jako celu podróży zagranicznych turystów.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] *Air gate Kraków*. Airport Magazine nr1 Jesień 2006. ISSN 1896 – 7949.
- [2] Altkorn J.: *Marketing w turystyce*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998..
- [3] *Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009 roku*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 2010.
- [4] Bott A., Panasiuk A.: *Usługi łączności w sezonie turystycznym*. Ekonomiczne Problemy Turystyki, nr 1. Wydawnictwo Naukowe US, Szczecin 2002.
- [5] *Ekonomika turystyki i rekreacji*. Red. A. Panasiuk A., PWN, Warszawa 2011.
- [6] Gaworecki W.W.: *Turystyka*. PWE, Warszawa 2003.
- [7] Hawlena J.: *Perspektywy rozwoju transportu lotniczego w Polsce i jego wpływ na aktywizację gospodarczą regionów*, [w:] Red. E. Załoga *Uwarunkowania zmian w preferencjach klientów transportu*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 494. Ekonomiczne Problemy Usług nr 17. Szczecin 2008.
- [8] Hawlena J.: *Funkcjonowanie i rozwój regionalnego transportu lotniczego - ekonomia i ekologia*. [w:] Red. E. Załoga Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, w druku.
- [9] <http://www.poland-trade.com.pl/najwiekszy-samolot-pasazerski-swiata-airbus-a380>
- [10] <http://www.krakowairport.pl/pl/3/176/35/Pociag>.
- [11] Huderek S.: *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*. Krakowska Konferencja Młodych Uczonych 2008.
- [12] Huderek-Glapska S.: *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu*. <http://www.wbc.poznan.pl/Content/184003/HuderekGlapskaS4242.pdf>
- [13] Hunziker H., Krapf K.: *Grundriss der allgemeinen Fremdenverkehrslehre*. [w:] *Tłumaczenia materiałów dotyczących statystyki ruchu turystycznego w różnych krajach*. Zakład Prawnych i Ekonomicznych Zagadnień Turystyki przy SGPiS, Warszawa 1961.
- [14] Jędrzejczyk I.: *Nowoczesny biznes turystyczny*. Wydawnictwo Naukowe PWN. Warszawa 2000.
- [15] *Kompendium wiedzy o turystyce*. Red. G. Gołębowski. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Poznań 2002.
- [16] Koźlak A.: *Poprawa dostępności transportowej regionów peryferyjnych w polityce spójności Unii Europejskiej*. [w:] *Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych*. Red. M. Michałowska. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2007.
- [17] Marciszewska E., Kaliński D.: *Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny. Regiony-jako główny beneficjent Systemu Transportu Małymi Samolotami*. Biała Podlaska, 22 X.2009.
- [18] Ministerstwo Infrastruktury. Departament Lotnictwa: *Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne*. Umowa nr 268/2009. Warszawa 31 stycznia 2010.
- [19] Pricewaterhouse Coopers (PwC). [za] *Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne*. Umowa nr 268/2009. Ministerstwo Infrastruktury. Departament Lotnictwa. 31 stycznia 2010
- [20] Piwek K.: *Analiza kierunków potencjalnego rozwoju sieci lotnisk lokalnych w Polsce*. Instytut Lotnictwa. Zakład Samolotów BP. Warszawa, sierpień, 2010.
- [21] *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*. Ministerstwo Transportu. Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów. Warszawa. 08.05 2007.
- [22] *Rynek lotniczy 2005*. Red. T. Dziedzic, K. Łopaciński. Instytut Turystyki w Warszawie. Wydawnictwo Eurosystem. Wiadomości Turystyczne wrzesień 2005.
- [23] *Rynek lotniczy 2011*. Red. Dziedzic T. Instytut Turystyki w Warszawie. Wydawnictwo Eurosystem. Wiadomości Turystyczne wrzesień 2011.
- [24] *Rynek transportu lotniczego w Polsce i na świecie 2009*. Red. J. Liwiński. Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC. Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego. 2010, nr 2. ULC, Warszawa 2010.

- [25] *Rynek transportu lotniczego w Polsce i na świecie 2010*. Red. J. Liwiński. Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC. Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego. 2011, nr 2. ULC, Warszawa 2011.
- [26] Sobczak G.: *Start tanich przewoźników*. Lotnictwo 2004, nr 1.
- [27] Sobczak G.: *Krajowa konkurencja*, Skrzydlata Polska 2006, nr 4.
- [28] *Transport, aktualne problemy integracji z UE*, Red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka - Król. PWN, Warszawa 2009.
- [29] Wrzosek W.: *Funkcjonowanie rynku*, PWE, Warszawa 2002.