

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 348

## Polityka ekonomiczna

Redaktorzy naukowi

Jerzy Sokołowski

Arkadiusz Żabiński



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Barbara Majewska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),

w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),

The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się  
na stronie internetowej Wydawnictwa

[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2014

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-422-6**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:

EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	11
<b>Franciszek Adamczuk:</b> Dyfuzja innowacji w regionach transgranicznych...	13
<b>Joanna Buks, Robert Pietrzykowski:</b> Efekty produkcji gospodarstw w Polsce w odniesieniu do WPR w latach 2005-2008 .....	22
<b>Marek Chrzanowski:</b> Wykorzystanie analizy przepływów międzygałęziowych do badania obszarów kooperacji w gospodarce regionu na przykładzie województwa lubelskiego .....	34
<b>Paweł Dziekański:</b> Metoda taksonomiczna w ocenie środowiskowej konkurencyjności powiatów województwa świętokrzyskiego.....	44
<b>Monika Fabińska:</b> Prorozwojowa gotowość polskich MŚP do absorpcji wsparcia w ramach nowej perspektywy programowej 2014-2020.....	54
<b>Małgorzata Fronczek:</b> Przewaga komparatywna Polski w handlu z Chinami w latach 1995-2012 .....	66
<b>Małgorzata Gasz:</b> Reguły nowego modelu zarządzania gospodarczego na tle kondycji ekonomicznej państw Unii Europejskiej .....	76
<b>Alina Grynia:</b> Obciążenia fiskalne a konkurencyjność litewskich przedsiębiorstw .....	91
<b>Anna Jankowska:</b> Struktura obszarowa gospodarstw w krajach bałkańskich kandydujących do UE.....	103
<b>Elżbieta Jantón-Drozdowska, Maciej Stępiński:</b> Formy aktywizacji osób długotrwale bezrobotnych w kontekście strategii Europa 2020.....	112
<b>Krzysztof Kil, Radosław Ślusarczyk:</b> Podatek bankowy w krajach Unii Europejskiej – ocena implementacji .....	124
<b>Dariusz Klimek:</b> Transakcje offsetowe jako instrument polityki ekonomicznej w Polsce .....	134
<b>Aleksandra Koźlak, Barbara Pawłowska:</b> Kierunki działań Unii Europejskiej na rzecz podniesienia konkurencyjności gospodarki .....	145
<b>Barbara Kutkowska, Ireneusz Ratuszniak:</b> Możliwości finansowania rozwoju obszarów wiejskich w latach 2014-2020 w ramach Polityki Spójności i Wspólnej Polityki Rolnej.....	157
<b>Renata Lisowska:</b> Wpływ otoczenia regionalnego na rozwój małych i średnich przedsiębiorstw w obszarach rozwiniętych i zmarginalizowanych ...	172
<b>Agnieszka Malkowska:</b> Program INTERREG IV A jako instrument wspierania turystyki w województwie zachodniopomorskim .....	181
<b>Arkadiusz Malkowski:</b> Mały ruch graniczny jako element kształtowania współpracy transgranicznej.....	190
<b>Natalia Mańkowska:</b> E-administracja a efektywność sektora publicznego...	200

<b>Wiesław Matwiejczuk, Tomasz Matwiejczuk:</b> Koncepcja usprawnienia procesu ofertowania w przetargach publicznych.....	210
<b>Elżbieta Izabela Misiewicz:</b> Łączne opodatkowania dochodów małżonków – preferencja podatkowa wspierająca rodzinę.....	220
<b>Andrzej Miszczuk:</b> Dystans instytucjonalny jako uwarunkowanie rozwoju regionów przygranicznych.....	230
<b>Karolina Olejniczak:</b> Polityka klastrów w regionach jako wzmacnianie konkurencyjności MSP.....	239
<b>Małgorzata Pawłowska:</b> Wpływ kapitału zagranicznego oraz własności państwowej na zmiany konkurencji w polskim sektorze bankowym.....	249
<b>Katarzyna Peter-Bombik, Agnieszka Szczudlińska-Kanoś:</b> Problem starzejącego się społeczeństwa w dokumentach strategicznych wybranych polskich województw .....	263
<b>Katarzyna Peter-Bombik, Agnieszka Szczudlińska-Kanoś:</b> Social issues in the program's documents of Polish political parties in the elections to the European Parliament of the VIII term.....	274
<b>Robert Pietrzykowski:</b> Rozwój gospodarczy a ceny ziemi rolniczej na przykładzie wybranych państw z Unii Europejskiej .....	285
<b>Piotr Podsiadło:</b> Pomoc regionalna jako przykład dopuszczalnej warunkowo pomocy publicznej w Unii Europejskiej.....	297
<b>Gabriela Przesławska:</b> Instytucjonalne aspekty w aktualnej debacie ekonomicznej.....	309
<b>Małgorzata Raczkowska:</b> Nierówności ekonomiczne w krajach europejskich.....	319
<b>Jarosław Ropęga:</b> Ograniczenia małych firm w wykorzystaniu zewnętrznych źródeł wsparcia dla ich przetrwania .....	328
<b>Jerzy Sokolowski:</b> Strategie sprzedaży ofert turystycznych biur podróży.....	339
<b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka:</b> Bariery rozwoju przedsiębiorczości sektora MSP na przykładzie województwa lubelskiego.....	349
<b>Andrzej Szuwarzyński:</b> Model DEA do oceny efektywności funkcjonowania publicznych uniwersytetów w Polsce .....	361
<b>Dariusz Tłoczyński:</b> Accessibility jako instrument kształtowania polskiego rynku usług transportu lotniczego .....	371
<b>Agnieszka Tomczak:</b> Konwergencja czy dywergencja – kierunki zmian w polityce monetarnej po 1999 r. ....	384
<b>Adam Wasilewski:</b> Skuteczność wybranych instrumentów finansowych wspierania rozwoju przedsiębiorczości w gminach wiejskich w Polsce....	394
<b>Anetta Waśniewska:</b> Potencjał społeczny gmin Zalewu Wiślanego w latach 2003-2012.....	404
<b>Grażyna Węgrzyn:</b> Źródła informacji dla działalności innowacyjnej w Unii Europejskiej.....	415

<b>Lucyna Wojcieszka:</b> Społeczna odpowiedzialność biznesu wybranych banków komercyjnych na świecie – ocena wymiarów CSR.....	424
<b>Jarosław Wołkonowski:</b> Przyczyny i struktura emigracji obywateli Litwy w okresie 2003-2013 .....	437
<b>Urszula Zagóra-Jonszta:</b> Proces polonizacji górnośląskiego przemysłu w latach 30. XX wieku .....	449

## Summaries

<b>Franciszek Adamczuk:</b> Diffusion of innovation in cross-border regions .....	21
<b>Joanna Buks, Robert Pietrzykowski:</b> Effects of farms production in Poland with respect to the CAP in the period of 2005-2008 .....	33
<b>Marek Chrzanowski:</b> The use of input-output analysis for the cooperation areas determination in regions on the basis of Lubelskie Voivodeship.....	43
<b>Paweł Dziekański:</b> Taxonomic method in the examination for environmental competitiveness of poviats of Świętokrzyski Voivodeship .....	53
<b>Monika Fabińska:</b> Pro-development readiness of Polish SMEs for absorption of support under the new programming perspective 2014-2020 .....	65
<b>Małgorzata Fronczek:</b> Revealed Comparative Advantage of Poland in trade with China in the years 1995-2012 .....	75
<b>Małgorzata Gasz:</b> Rules of the new economic model management against economic condition of the European Union states .....	89
<b>Alina Grynia:</b> Fiscal charges and competitiveness of Lithuanian enterprises	102
<b>Anna Jankowska:</b> The structure of holdings in the Balkan states candidating to the European Union .....	111
<b>Elżbieta Jantoni-Drozdowska, Maciej Stępiński:</b> Forms of activation of long-term unemployed in the context of the Europe 2020 strategy .....	123
<b>Krzysztof Kil, Radosław Ślusarczyk:</b> The bank tax: an assessment of implementation in the EU member states .....	133
<b>Dariusz Klimek:</b> Offsets – an instrument of economic policy in Poland .....	144
<b>Aleksandra Koźlak, Barbara Pawłowska:</b> The European Union activities to improve the regions competitiveness.....	156
<b>Barbara Kutkowska, Ireneusz Ratuszniak:</b> Opportunities of financing the development of rural areas in the years 2014-2020 within the frames of cohesion policy and Common Agricultural Policy .....	171
<b>Renata Lisowska:</b> Impact of the regional environment on the development of small and medium-sized enterprises in developed and marginalised areas .....	180
<b>Agnieszka Malkowska:</b> The Program INTERREG IVA as an instrument to support tourism in the West Pomeranian Voivodeship .....	189

<b>Arkadiusz Malkowski:</b> The small cross-border movement as an element of the cross-border co-operation.....	199
<b>Natalia Mańkowska:</b> E-government and the efficiency of public sector .....	209
<b>Wiesław Matwiejczuk, Tomasz Matwiejczuk:</b> Concept of public procurement offering process improvement .....	219
<b>Elżbieta Izabela Misiewicz:</b> Joint taxation of spouses – tax allowance supporting family .....	229
<b>Andrzej Mischczuk:</b> Institutional distance as a condition for the development of cross-border regions .....	238
<b>Karolina Olejniczak:</b> Cluster policy in the regions as strengthening the competitiveness of SME .....	248
<b>Małgorzata Pawłowska:</b> The impact of foreign capital and state capital on competition in the Polish banking sector .....	261
<b>Katarzyna Peter-Bombik, Agnieszka Szczudlińska-Kanoś:</b> Aging population in strategic documents of selected Polish voivodeships .....	273
<b>Katarzyna Peter-Bombik, Agnieszka Szczudlińska-Kanoś:</b> Problematyka społeczna w dokumentach programowych polskich ugrupowań politycznych w wyborach do Parlamentu Europejskiego VIII kadencji ...	284
<b>Robert Pietrzykowski:</b> Economic development and agricultural land prices in selected countries of the European Union.....	296
<b>Piotr Podsiadło:</b> Regional aid as an example of permitted conditionally state aid in the European Union .....	308
<b>Gabriela Przesławska:</b> Institutional aspects in contemporary economic debate .....	318
<b>Małgorzata Raczkowska:</b> Economic inequality in the European countries ..	327
<b>Jarosław Ropega:</b> Limitations of small firms in using external sources of support for their survival .....	337
<b>Jerzy Sokolowski:</b> Strategies for the sale of tourist travel agencies offers .....	348
<b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka:</b> Barriers to the development of enterprise of SMEs sector on the example of the Lublin Voivodeship ..	360
<b>Andrzej Szuwarzyński:</b> DEA model to evaluate the efficiency of the public universities in Poland.....	370
<b>Dariusz Tłoczyński:</b> Accessibility as an instrument for shaping Polish air transport market .....	383
<b>Agnieszka Tomczak:</b> Convergence or divergence – directions of the monetary policy development after the year 1999 .....	393
<b>Adam Wasilewski:</b> Effectiveness of selected financial instruments supporting entrepreneurship development in rural counties of Poland .....	403
<b>Anetta Waśniewska:</b> Social potential of communities of the Vistula Lagoon in 2003-2012 .....	414
<b>Grażyna Węgrzyn:</b> Sources of information on innovation within the European Union .....	423

---

<b>Lucyna Wojcieszka:</b> CSR of selected commercial banks in the world – dimensions of CSR ratings .....	436
<b>Jarosław Wolkonowski:</b> Causes and structure of emigration of Lithuania citizens in the period between 2003 and 2013.....	448
<b>Urszula Zagóra-Jonszta:</b> The process of Polonization of Upper Silesian industry in the 30s of the twentieth century.....	458

**Dariusz Tłoczyński**

Uniwersytet Gdański

e-mail: [dariusz.tloczynski@ug.gda.pl](mailto:dariusz.tloczynski@ug.gda.pl)

---

## ACCESSIBILITY JAKO INSTRUMENT KSZTAŁTOWANIA POLSKIEGO RYNKU USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO

---

**Streszczenie:** Jednym z zadań samorządów terytorialnych jest zwiększenie dostępności transportowej regionu. Zatem istnieje konieczność wskazania czynników mających wpływ na kształtowanie rynku transportu lotniczego. Spośród wielu narzędzi wyróżnić można accessibility – badanie dostępności lotniczej regionu. Głównym celem artykułu jest określenie współczynnika accessibility jako ważnego instrumentu kształtowania oferty podażowej na polskim rynku transportu lotniczego. Na potrzeby artykułu scharakteryzowano rynek usług transportu lotniczego, następnie omówiono pojęcie „accessibility”. W ostatniej części pracy na podstawie wykorzystywanych metod badawczych w zagranicznych portach lotniczych przeprowadzono studia nad dostępnością polskiego transportu lotniczego. Analiza dotyczyła okresu 2007-2013, a badania zostały przeprowadzone w oparciu o dostępne informacje dla reprezentacyjnego okresu badawczego w transporcie lotniczym – drugi tydzień czerwca.

**Słowa kluczowe:** port lotniczy, transport lotniczy, accessibility, konkurencja, rynek transportu lotniczego.

DOI: 10.15611/pn.2014.348.34

### 1. Wstęp

Polski rynek usług transportu lotniczego jest integralną częścią europejskiego i światowego rynku lotniczego. Na rynku transportu lotniczego obserwujemy procesy konkurencyjne zachodzące pomiędzy przewoźnikami lotniczymi a innymi operatorami wybranych gałęzi transportu, pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz pomiędzy portami lotniczymi.

Jednym z zadań samorządów terytorialnych jest zwiększenie dostępności transportowej regionu. Zatem istnieje konieczność wskazania czynników mających wpływ na kształtowanie rynku transportu lotniczego. Jednym z takich czynników jest accessibility – badanie dostępności lotniczej regionu.

Głównym celem artykułu jest określenie współczynnika accessibility – jako ważnego instrumentu kształtowania oferty podażowej na polskim rynku transportu lotniczego. W tym celu dokonano analizy rynku usług lotniczych, a także na



podstawie wykorzystywanych metod w zagranicznych portach lotniczych przeprowadzono badania nad dostępnością transportu lotniczego w regionie. Analiza dotyczyła okresu 2007-2013, a badania zostały przeprowadzone w oparciu o dostępne informacje dla reprezentacyjnego okresu badawczego w transporcie lotniczym – drugi tydzień czerwca.

## 2. Polski rynek usług transportu lotniczego

Rynek usług transportu lotniczego można zdefiniować na kilku płaszczyznach, z jednej strony jako obszar o zbliżonych warunkach dokonywania zakupu i sprzedaży, a z drugiej jako miejsce spotkań kupujących i sprzedających [Analiza rynku... 1995], a także jako proces prowadzący do wymiany dóbr i usług pomiędzy podmiotami rynkowymi. Z definicji rynku wynika, że podstawowym warunkiem istnienia i funkcjonowania jest występowanie sprzedawców i nabywców [Wrzosek 1994].

Rynek usług transportu lotniczego jest integralną strukturą światowego rynku, zatem należy definiować w zależności od podejścia, jako miejsce, proces, przestrzeń, sytuację, sektor, mechanizm czy zespół warunków w których przedsiębiorstwo funkcjonuje i w których określa ono swoich rywali oraz rzeczywistych i potencjalnych nabywców [Tłoczyński 2006]. Najczęściej określa się go jako ogół stosunków zachodzących pomiędzy sprzedającymi – stroną podażową (np. przewoźnicy, porty lotnicze), oferującymi do sprzedaży usługę lotniczą a kupującymi – stroną popytową (np. pasażerowie, kontrahenci), zgłaszającymi zapotrzebowanie na określone usługi transportu lotniczego, poparte odpowiednim funduszem nabywczym.

Rynek usług transportu lotniczego jest także miejscem spotkania kupujących usługi lotnicze z oferującymi i sprzedającymi je. W wyodrębnionych segmentach rynku usług lotniczych są ujawniane zespoły usług podlegające analizom konsumenckim przy podejmowaniu decyzji o ich zakupie [Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012].

Podstawą wyodrębniania cząstkowych rynków usług transportu lotniczego są:

- przedmiot przewozu,
- odległość przewozu,
- przynależność państwowa przestrzeni powietrznej,
- sposób zorganizowania przewozu [Rutkowski 1987].

Podobnie jak na innych rynkach, w transporcie lotniczym wyróżnia się podstawowe elementy rynku: popyt, podaż i cenę.

Popyt i podaż na usługi transportu lotniczego należy rozpatrywać oddzielnie w odniesieniu do pasażerów, ładunków i poczty. Stronę popytową na rynku pasażerskich usług lotniczych reprezentują:

- pasażerowie indywidualni,
- firmy i organizacje, pośrednicy organizujący zbiorowe wyjazdy – biura podróży, agencje turystyczne, organizatorzy pielgrzymek.

**Tabela 1.** Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym

Lp.	Nazwa przewoźnika	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		dynamika
		razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	razem	udział w rynku	
			[%]		[%]		[%]		[%]		[%]		[%]		[%]	[%]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Ryanair	2310	13,42	2885	16,17	3132	19,46	3725271	21,49	3840404	20,84	4887084	23,03	6585046	29,95	34,74
2	PLL LOT + Eurolot	5427	31,52	4999	28,02	4575	28,43	5036736	29,05	5522269	29,96	6041724	28,47	5857808	26,65	-3,04
3	Wizzair	2764	16,05	3431	19,23	3489	21,68	3920241	22,61	4078299	22,13	4185392	19,72	4057531	18,46	-3,05
4	Lufthansa	898	5,22	1082	6,07	1103	6,85	1228080	7,08	1447638	7,85	1500875	7,07	1514527	6,89	0,90
5	easyJet	647	3,76	949	5,32	643	4	529896	3,06	431233	2,34	429071	2,02	461247	2,10	7,49
6	Norwegian AirShuttle	545	3,17	672	3,77	564	3,51	382933	2,21	346142	1,88	375644	1,77	422505	1,92	12,47
7	SAS	225	1,31	284	1,59	214	1,33	225530	1,30	267704	1,45	290967	1,37	336949	1,53	15,80
8	Air France	265	1,54	260	1,46	252	1,57	272538	1,57	313937	1,70	330631	1,56	335062	1,52	1,34
9	Air Berlin							67508	0,39	0	0,00	95144	0,45	280445	1,28	194,75
10	KLM	208	1,21	226	1,27	184	1,14	188163	1,09	230305	1,25	232697	1,10	240173	1,09	3,21
11	Eurolot	-		-		-		0	0,00	85086	0,46	399085	1,88	234175	1,07	-41,32
12	Swiss	165	0,96	187	1,05	190	1,18	179572	1,04	177756	0,96	176509	0,83	181582	0,83	2,87
13	Aeroflot	74	0,43	80	0,45	76	0,48	111290	0,64	144642	0,78	160649	0,76	181328	0,82	12,87
14	British Airways	293	1,7	292	1,64	234	1,46	189454	1,09	218020	1,18	167662	0,79	175209	0,80	4,50
15	Austrian Airlines	126	0,73	130	0,73	106	0,66	131306	0,76	155058	0,84	153007	0,72	151715	0,69	-0,84
16	Finnair	105	0,61	126	0,71	103	0,65	96653	0,56	114630	0,62	126064	0,59	134910	0,61	7,01
17	Emirates Airlines							0	0,00	0	0,00	484	0,00	133062	0,61	27392,14
18	Alitalia	195	1,13	103	0,58	84	0,53	73634	0,42	88590	0,48	83164	0,39	104131	0,47	25,21

Tabela 1. cd.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
19	Qatar Airways							0	0,00	0	0,00	3298	0,02	78118	0,36	2268,64
20	TAP Portugal	0	0	0	0	28	0,18	49905	0,29	57756	0,31	64000	0,30	66700	0,30	4,21
21	Turkish Airlines	50	0,29	53	0,3	57	0,35	60577	0,35	65132	0,35	49449	0,23	65428	0,30	32,31
22	Czech Airlines	116	0,67	127	0,71	125	0,78	132578	0,76	139269	0,76	73200	0,34	53744	0,24	-26,57
23	AerLingus	165	0,96	233	1,31	258	1,6	199451	1,15	174971	0,95	132648	0,63	48240	0,22	-63,63
24	Ukraine International Airlines											1268	0,01	46064	0,21	3532,80
25	El Al. Israel Airlines							43209	0,25	0	0,00	43615	0,21	44766	0,20	2,63
	Pozostali przewoźnicy	2490	14,46	1567	8,78	13	0	289299	1,67	394683	2,14	224230	1,06	177585	0,81	-20,80
	Wszyscy przewoźnicy	<b>17218</b>	<b>100</b>	<b>17838</b>	<b>100</b>	<b>16095</b>	<b>100</b>	<b>17335908</b>	<b>100</b>	<b>18431717,0</b>	<b>100,00</b>	<b>21221430</b>	<b>100,00</b>	<b>21983803</b>	<b>100,00</b>	<b>3,59</b>
	Przewoźnicy niskokosztowi	8619	50,06	9386	52,62	8338	51,8	8804179	51,62	8831306,0	47,91	10058126	47,40	11901474	54,14	18,32
	Przewoźnicy polscy	6715	39	5742	32,19	4626	28,74	5072772	29,23	5653475	30,67	7331432	34,55	6117498	27,83	-16,55

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**Tabela 2.** Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym i czarterowym

Port lotniczy	2 004	2 005	2 006	2 007	2 008	2 009	2 010	2 011	2 012	2013	Udział w rynku w 2013r. w %	Dynamika w %
Bydgoszcz	25 354	38 682	133 009	182 396	266 982	264 529	266 480	268 360	328 099	330 658	1,32	0,8
Gdańsk	463 840	677 946	1 249 780	1 708 739	1 930 513	1 890 253	2 208 819	2 449 702	2 861 774	2 826 412	11,31	-1,2
Katowice	579 893	1 083 517	1 438 552	1 962 564	2 402 338	2 301 161	2 366 410	2 500 984	2 518 409	2 506 694	10,03	-0,5
Kraków	803 161	1 564 338	2 347 528	3 042 351	2 897 071	2 658 841	2 839 124	2 994 359	3 408 954	3 636 804	14,56	6,7
Lublin									5 697	188 723	0,76	3212,7
Łódź	6 226	18 063	204 718	312 243	341 788	312 197	413 392	390 261	463 459	353 633	1,42	-23,7
Modlin									857 481	344 566	1,38	-59,8
Poznań	351 036	399 255	637 021	863 018	1 256 064	1 253 942	1 383 656	1 425 865	1 560 334	1 329 331	5,32	-14,8
Rzeszów	70 100	91 499	206 934	274 272	320 115	380 711	451 720	487 740	562 934	588 148	2,35	4,5
Szczecin	90 811	101 801	176 670	227 899	293 884	276 582	268 563	258 217	347 063	322 334	1,29	-7,1
Szczytno	456	332	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
Warszawa	6 085 111	7 071 667	8 101 827	9 268 551	9 436 958	8 278 747	8 666 552	9 322 485	9 567 063	10 669 879	42,71	11,5
Wrocław	355 431	454 047	857 931	1 267 570	1 477 901	1 324 483	1 598 533	1 606 222	1 942 000	1 873 245	7,50	-3,5
Zielona Góra	3 949	957	8 316	6 739	5 237	2 813	3 627	6 940	12 290	12 196	0,05	-0,8
RAZEM	8 835 368	11 502 104	15 362 286	19 116 342	20 628 851	18 944 259	20 466 876	21 711 135	24 435 557	24 982 623	100,00	2,2

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Natomiast stronę podażową reprezentują:

- przedsiębiorstwa transportu lotniczego (przewoźnicy i porty lotnicze),
- przedsiębiorstwa współpracujące z przewoźnikami i portami lotniczymi,
- instytucje kreujące politykę w zakresie transportu lotniczego [Ruciński 2012; Czownikicki 1981].

Polski rynek transportu lotniczego jest integralną strukturą światowego rynku transportowego, w tym i transportu lotniczego. Podmioty funkcjonujące na tym rynku, funkcjonując w warunkach otwartej konkurencji odnotowują wiele korzyści, zaliczyć do nich można m.in.:

- różnicowaną ofertę usług przewozowych (przewozy regularne wykonywane przez operatorów tradycyjnych i niskokosztowych, przewozy czarterowe, ruch General Aviation),
- utworzenie portów bazowych dla przewoźników niskokosztowych (porty w Gdańsku, Krakowie, Katowicach, we Wrocławiu),
- zwiększoną liczbę pasażerów korzystających z transportu lotniczego,
- wzrost współczynnika mobilności polskiego społeczeństwa,
- zwiększenie dostępności transportu lotniczego dla społeczeństwa,
- rozwój regionów [Tłoczyński 2006, 2005, 2010].

W Polsce operuje kilkudziesięciu przewoźników lotniczych na trasach krajowych, kontynentalnych oraz pozaeuropejskich. Różnią się oni wielkością, strukturą kapitału, formą własności oraz liczbą posiadanych samolotów. Liczbę pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym w latach 2007-2013 przedstawiono w tabeli 1.

Największy udział w obsłudze pasażerów korzystających z polskich portów lotniczych posiadał w 2013 r. irlandzki przewoźnik Ryanair – 29,95%, obsłużył on ponad 6,5 mln pasażerów podróżujących z polskich portów lotniczych<sup>1</sup>, jego udział zwiększył się o 7% w stosunku do roku 2012. Tym samym uzyskał wysoką dynamikę na rynku ponad 34% – to bardzo dużo, biorąc pod uwagę, iż w wcześniejszych latach przewoźnik ten zawsze plasował się w pierwszej trójce. Na drugim miejscu pod względem liczby przewiezionych pasażerów uplasował się PLL LOT, który zmniejszył swój udział w rynku z 28,47% w 2012 r. do 26,65%. Krajowy przewoźnik obsłużył 5,8 mln pasażerów. Ponadto tradycyjnie w pierwszej piątce przewoźników znaleźli się oprócz wymienionych węgierski Wizz, niemiecki przewoźnik Lufthansa oraz angielski easyJet. Łącznie udział największych przewoźników wyniósł 84,05%.

Największą dynamikę w obsłudze polskiego rynku uzyskali przewoźnicy: Ukraine International Airlines, Emirates Airline oraz Qatar Airways, ale z uwagi na ich wejście na polski rynek w 2012 r. dla celów analizy statystycznej dane te należałoby odrzucić. Innym przewoźnikiem o ustabilizowanej pozycji rynkowej na polskim rynku, który odniósł sukces rynkowy, jest Air Berlin; jego udział w obsłudze polskiego rynku zwiększył się o 195%.

<sup>1</sup> Ryanair wykonywał operacje lotnicze na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie w okresie 31 marca – 30 września 2013 r.

Podsumowując, należy zauważyć, iż dynamika ruchu lotniczego w segmencie przewozów regularnych ukształtowała się na poziomie 3,6%, co jest uznawane za dobry wynik operacyjny. Biorąc pod uwagę model biznesowy prowadzenia działalności lotniczej, to przewoźnicy niskokosztowi w 2013 r. posiadali więcej niż połowę udziału w rynku – 54,14%, natomiast spadł udział przewoźników polskich w obsłudze rynku przewozów regularnych z 34,56% do 27,83% w roku 2013.

Także w 2013 r. w polskich portach lotniczych odnotowano wzrost obsługi rynku – dynamika wyniosła 2,2%, spadła natomiast liczba wykonywanych operacji lotniczych o 5%, co świadczy, iż przewoźnicy zaczęli w sposób bardziej efektywny wykorzystywać statki powietrzne w stosunku do zgłaszanego popytu.

W 2013 r. polskie porty lotnicze obsłużyły prawie 25 mln pasażerów, najwięcej w Warszawie ponad 10,6 mln (42% udziału w rynku, dynamika w stosunku do roku poprzedniego 11,5%). Spośród portów regionalnych w krakowskim porcie obsłużono 3,6 mln pasażerów (wzrost o 6,7% w porównaniu z rokiem 2012), w gdańskim porcie mimo dużej liczby obsłużonych pasażerów – 2,8 mln, nastąpił spadek o 1,2%.

Z analizy danych największych portów lotniczych w Polsce, a jednocześnie osiągających dodatni wynik finansowy, to wynika, że posiadają oni 91% udziału w rynku.

Duża dynamika obsłużonych pasażerów na Lotnisku F. Chopina w Warszawie wiązała się z zamknięciem lotniska w Modlinie<sup>2</sup>.

Oceniając perspektywy rozwoju ruchu lotniczego, należy zauważyć, iż w ciągu najbliższych kilkunastu lat ruch lotniczy będzie nadal rósł, ale dynamika wzrostu będzie na niskim poziomie. Ponadto należy wskazać na inne korzyści, pośrednio związane z transportem lotniczym, takie jak: otwarcie rynków pracy, rozwój regionów, wzrost zamożności społeczeństwa [Tłoczyński 2012]. Należy jednak pamiętać, iż rozwój transportu lotniczego jest ściśle uzależniony od trendów gospodarki światowej i z drugiej strony gospodarka w sposób pośredni i bezpośredni oddziałuje na funkcjonowanie transportu lotniczego.

### 3. Accessibility – dostępność regionu

Przez pojęcie „accessibility” należy rozumieć możliwość skomunikowania się regionu za pomocą transportu lotniczego, a zatem jest to oferta lotnicza dla pasażera z danego portu lotniczego, czyli liczba oraz częstotliwość wykonywanych połączeń lotniczych z lotniska.

Dostępność regionu można określić wzorem jako:

$$Access_i = \sum_{j=1}^n (\text{liczba oferowanych miejsc w samolocie})_{ij} (\text{znaczenie docelowego portu lotniczego})$$

<sup>2</sup> Port Lotniczy Modlin został ponownie otwarty na początku 2013 r.

gdzie:  $j$  – liczba portów docelowych,  $i$  – port rozpoczęcia podróży; znaczenie portu lotniczego bada się w odniesieniu do danego regionu geograficznego, np. do Europy czy do Ameryki Północnej, według rankingu obsługiwanych pasażerów w zakresie od 0 do 1.

Przewoźnicy lotniczy we współpracy z regionem oraz z portami uruchamiają nowe połączenia lotnicze w oparciu o rachunek ekonomiczny. Liczbę przewoźników funkcjonujących w poszczególnych portach lotniczych przedstawiono w tabeli 3.

**Tabela 3.** Przewoźnicy funkcjonujący w portach lotniczych w latach 2002-2013

Port lotniczy	2002	2005	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bydgoszcz	1	2	2	3	3	1	2	2	2
Gdańsk	2	6	9	11	8	7	9	10	9
Katowice	2	6	7	7	6	5	4	6	6
Kraków	7	16	17	20	20	16	16	13	13
Lublin									2
Łódź	1	2	2	3	2	2	2	2	2
Poznań	3	10	7	7	5	4	8	8	7
Rzeszów	1	2	2	2	3	2	3	5	3
Szczecin	1	2	2	5	4	2	3	3	4
Warszawa	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	30	47	38	30	31
Wrocław	3	7	8	7	7	3	7	6	7
Zielona Góra	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Źródło: na podstawie danych Urzędu Lotnictwa.

**Tabela 4.** Liczba bezpośrednich połączeń z polskich portów w latach 2002-2013

Port lotniczy	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bydgoszcz	1	1	1	3	2	6	12	4	7	5	7	7
Gdańsk	5	3	4	9	19	30	27	25	38	38	60	46
Katowice	3	3	4	16	20	30	30	32	29	32	29	40
Kraków	12	9	10	22	51	39	36	41	45	46	43	57
Łódź	1	1	1	1	4	6	11	6	7	7	10	9
Poznań	6	5	6	11	13	17	24	19	22	27	24	25
Rzeszów	1	2	1	3	2	4	8	9	11	10	11	13
Szczecin	2	2	2	2	2	6	8	4	5	7	7	9
Warszawa	60	33	52	40	40	66	82	84	88	88	74	100
Wrocław	3	3	4	5	10	19	24	21	30	31	33	36
Zielona Góra	2	2	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0

Źródło: na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Innym czynnikiem kształtującym dostępność lotniczą regionu jest liczba destynacji, z którą dany port ma bezpośrednią komunikację. W przypadku polskich lotnisk kształtowanie się wielkości destynacji przedstawiono w tabeli 4.

Czynnikami o znaczeniu pośrednim mającym wpływ na kształtowanie dostępności lotniczej regionów są wskaźniki ekonomiczne. W oparciu o dane dotyczące dostępności transportowej, zasobów i kosztów pracy, rynku zbytu, infrastruktury gospodarczej, infrastruktury społecznej, bezpieczeństwa powszechnego oraz atrakcyjności województwa wobec inwestorów, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową przygotował raport dotyczący atrakcyjności województw. Atrakcyjność regionów oraz PKB pokazano w tabeli 5.

**Tabela 5.** Atrakcyjność regionów w 2013 r.

Region	Dostępność transportowa	Zasoby i koszty pracy	Rynek zbytu	Infrastruktura gospodarcza	Infrastruktura społeczna	Bezpieczeństwa powszechne	Atrakcyjność inwestycyjna wobec inwestorów	Atrakcyjność regionu	PKB w %
Waga	20	25	15	10	5	5	20		
Śląskie	6	1	2	2	1	15	6	1	13,0
Dolnośląskie	5	4	4	1	3	16	1	2	8,1
Mazowieckie	1	13	1	3	4	13	5	3	21,9
Małopolskie	10	2	5	4	2	9	8	4	7,4
Wielkopolskie	2	3	7	6	10	5	4	5	9,4
Pomorskie	11	8	3	9	5	14	2	6	5,7
Zachodniopomorskie	3	10	9	8	6	11	3	7	4,0
Łódzkie	7	5	8	7	7	10	7	8	6,1
Opolskie	8	11	6	5	14	7	11	9	2,2
Kujawsko-pomorskie	9	6	12	14	8	8	9	10	4,9
Lubuskie	4	12	10	11	13	12	13	11	2,4
Podkarpackie	16	7	13	10	11	1	14	12	3,8
Warmińsko-mazurskie	13	14	16	12	12	6	10	13	2,8
Świętokrzyskie	12	9	14	15	9	2	15	14	3,2
Lubelskie	14	15	15	13	16	3	12	15	3,8
Podlaskie	15	16	11	16	15	4	16	16	2,3

Źródło: [Atrakcyjność inwestycyjna... 2013, s. 60; Rocznik Statystyczny... 2014].

Ponieważ istnieje bardzo silna zależność pomiędzy rozwojem regionów a rozwojem transportu lotniczego, ranking należy traktować jako barometr gospodarczy mający pośredni wpływ na kształtowanie dostępności lotniczej danego regionu. Oznacza to, iż porty lotnicze w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Katowicach, we Wrocławiu i w Poznaniu mają dobre perspektywy na dalszy rozwój.



#### 4. Accessibility w badaniach rynkowych

Dokonując analizy podaży usług lotniczych, należy wskazać na konkurencję wewnątrzgałęziową. Procesy te są szczególnie widoczne w porcie lotniczym w Warszawie, ale także w dużych portach regionalnych. W przypadku małych portów lotniczych (np. Bydgoszcz, Rzeszów, Łódź czy Szczecin) pasażer ma możliwość skorzystania z szerokiej oferty dużych ościennych portów regionalnych. Podaż miejsc na wybranych połączeniach lotniczych przedstawiono w tabeli 6.

**Tabela 6.** Podaż miejsc na wybranych połączeniach lotniczych

Trasa	Przewoźnik	Częstotliwość tygodniowa	Oferowana podaż miejsc w tygodniu
Gdańsk – Londyn	Wizz	13	2340
	Ryanair	14	2646
Kraków – Londyn	easyJet	7	1116
	Ryanair	14	2646
Katowice – Londyn	Wizz	14	2520
	Ryanair	14	2646
Lublin – Londyn	Wizz	3	540
	Ryanair	4	756
Poznań – Londyn	Wizz	7	1260
	Ryanair	7	1323
Wrocław – Londyn	Wizz	5	900
	Ryanair	10	1890

Źródło: na podstawie danych IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych).

Do konkurencji dochodzi także na innych połączeniach, np. z Gdańska do krajów skandynawskich, z Krakowa do Włoch, jednak najbardziej widoczne procesy kształtowania dostępności lotniczej widoczne są na połączeniach: porty regionalne – Wielka Brytania.

Na podstawie danych IATA przewoźnicy oferujący usługi transportu lotniczego oferowali w II tygodniu czerwca 2013 r. prawie 305 tys. miejsc w samolotach. W oparciu o ranking europejskich portów lotniczych (znaczenie portu docelowego w systemie lotniczym) dokonano analizy dostępności lotniczej wybranych regionów Polski (tabela 7).

**Tabela 7.** Analiza accessibility dla regionalnych portów lotniczych<sup>3</sup>

Port lotniczy	Podaż miejsc	Współczynnik accessibility
Bydgoszcz	3 999	2 118,9
Gdańsk	32 993	16 000,4
Kraków	46 701	25 964,8
Katowice	22 420	10 801,1
Łódź	4 408	2 392,4
Lublin	2 412	1 305,0
Poznań	13 771	8 157,1
Rzeszów	8 145	4 470,9
Szczecin	4 618	2 628,8
Wrocław	22 829	11 237,0

Źródło: na podstawie danych IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych), Urzędu Lotnictwa Cywilnego i ACI (Zrzeszenia Międzynarodowych Portów Lotniczych).

W przypadku regionalnych portów lotniczych konkurujących z sobą o przewoźnika współczynnik accessibility jest odzwierciedleniem ruchu lotniczego w portach oraz atrakcyjnością regionu (Port Lotniczy Kraków: współczynnik accessibility – 26 tys., ruch lotniczy – 3,6 mln pasażerów, pozycja w rankingu atrakcyjności czwarta).

Ważną rolę w kształtowaniu dostępności lotniczej regionu odgrywa znaczenie portu docelowego. W przypadku polskich regionalnych portów lotniczych, przewoźnicy niskokosztowi dostosowują siatkę połączeń do potrzeb mieszkańców regionu. Popyt na usługi transportu lotniczego w danym regionie jest często wypadkową procesów migracyjnych mieszkańców Polski. Dlatego też możemy obserwować zwiększenie dostępności lotniczej do krajów skandynawskich, Niemiec z portu lotniczego w Gdańsku, do Niemiec, Francji z Poznania, Wrocławia i Katowic, natomiast do krajów zlokalizowanych na południu Europy z Krakowa i Katowic.

Innym czynnikiem mającym wpływ na kształtowanie accessibility w warunkach polskich jest nieatrakcyjna oferta połączeń kolejowych na trasach pomiędzy dużymi aglomeracjami oraz brak w analizowanym okresie konkurencyjnych połączeń lotniczych na trasach krajowych<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Ze specyfiką warszawskiego Okęcia nie dokonano analizy dostępności lotniczej. Port lotniczy w Warszawie pełni rolę lotniska centralnego dla Polski, jest portem bazowym dla PLL LOT, w analizowanym okresie operowały linie lotnicze, które wcześniej ulokowały się na lotnisku w Modlinie (w analizowanym okresie Modlin był zamknięty).

<sup>4</sup> W 2012 r. ofertę konkurencyjną dla PLL LOT i EuroLot wprowadził OLT Express, natomiast w 2014 r. – Ryanair.

## 5. Zakończenie

W roku 2013 na polskim rynku funkcjonowało kilkudziesięciu przewoźników lotniczych oferujących zróżnicowaną ofertę usług lotniczych. Podaż usług lotniczych jest dostosowana do potrzeb mieszkańców regionu, ale jednocześnie jest skutkiem atrakcyjności inwestycyjnej badanego regionu. Zatem na kształtowanie oferty podażowej usług lotniczych mają wpływ następujące modele siatki połączeń:

- biznesowy (do portów hubowych: Frankfurt, Monachium, Kopenhaga, Berlin i dużych metropolii europejskich: Londyn, Paryż, Rzym, Mediolan),
- turystyczny (do Rzymu, Londynu, Paryża, Barcelony, Grecji),
- migracyjny (na Wyspy Brytyjskie, kraje skandynawskie, kraje Europy Południowej, Niemcy, Hiszpania itp.).

Accessibility, mimo iż zależy od atrakcyjności regionu, jest także ważnym czynnikiem rozwoju poprawiającym konkurencyjność regionów. Wykorzystanie współczynnika accessibility w praktyce gospodarczej z pewnością przyczyni się do zwiększenia oferty usług lotniczych na konkurencyjnym rynku transportowym.

## Literatura

- Analiza rynku. Systemy i mechanizmy*, red. S. Mynarski, AE w Krakowie, Kraków 1995.
- Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2013*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2013.
- Czownicki J., *Rynek usług krajowej komunikacji lotniczej*, SGPiS, Warszawa 1981.
- Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Rucińskio, FRUG, Gdańsk 2006.
- Rocznik Statystyczny GUS 2013*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2014.
- Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wyd. UG, Gdańsk 2012.
- Ruciński A., *Charakterystyka rynku*, [w:] *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Ruciński, PWE, Warszawa 2012.
- Rutkowski K., *Rynek międzynarodowych przewozów lotniczych*, SGPiS, „Monografie i Opracowania”, nr 236, Warszawa 1987.
- Tłoczyński D., *Funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych na zliberalizowanym rynku usług transportu lotniczego*, „Transport i Komunikacja” 2005, nr 3.
- Tłoczyński D., *Liberalizacja a funkcjonowanie polskich portów lotniczych*, [w:] *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Ruciński, FRUG, Gdańsk 2006.
- Tłoczyński D., *Przemiany na rynku*, [w:] *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Ruciński, PWE, Warszawa 2012.
- Tłoczyński D., *Transport lotniczy w obsłudze miast i regionów*, [w:] *Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Radom 2010.
- Wrzosek W., *Funkcjonowanie rynku*, PWE, Warszawa 1994.

## **ACCESSIBILITY AS AN INSTRUMENT FOR SHAPING POLISH AIR TRANSPORT MARKET**

**Summary:** One of the aims of local governments is to increase the availability of transport in the region. It is necessary to identify factors affecting the development of the air transport market. One of the instruments is accessibility. The main objective of this paper is to identify accessibility as an important instrument of supply offer development on the Polish air transport market. For this purpose, the aviation market was analysed. In the last part based on the methods used in international airports, research on the availability of Polish air transport was conducted. The analysis was done for the second week of June – good time to the study the problems of air transport.

**Keywords:** airport, air transport, accessibility, competition, air transport market.