Zeszyty Naukowe nr 788 2008
Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie

Krzysztof Borodako
Katedra Turystyki

Pasażerskie usługi lotnicze jako czynnik rozwoju ruchu turystycznego w Małopolsce

1. Wprowadzenie

Rozwój ruchu turystycznego zależny jest od zmian zachodzących w transporcie. Jednocześnie środek transportu świadczy w pewnym stopniu o profilu turysty, jego zainteresowaniach oraz poziomie zamożności. Tym samym przygotowywany w regionie produkt turystyczny musi odpowiadać typowi turysty, który wybrał konkretny rodzaj transportu.

Region Małopolski, bogaty zarówno w zabytki kultury, jak i walory antropogeniczne, stanowi interesującą ofertę dla turystów polskich oraz zagranicznych. Powszechnie negatywnie oceniany stan polskich dróg oraz standard połączeń kolejowych zniechęca gości zagranicznych do wyboru tego rodzaju transportu. Alternatywą jest dla nich transport lotniczy, z którym wiąże się obecnie największe nadzieje na zwiększenie ruchu turystycznego. Oferta lotnicza stała się jeszcze bardziej konkurencyjna w momencie, gdy na polskim rynku pojawili się przewoźnicy z segmentu tanich linii lotniczych (*Low Cost Carrier* – LCC). Stanowi to ogromne wyzwanie dla regionalnego portu lotniczego w Krakowie, który obsługuje ruch pasażerski Małopolski.

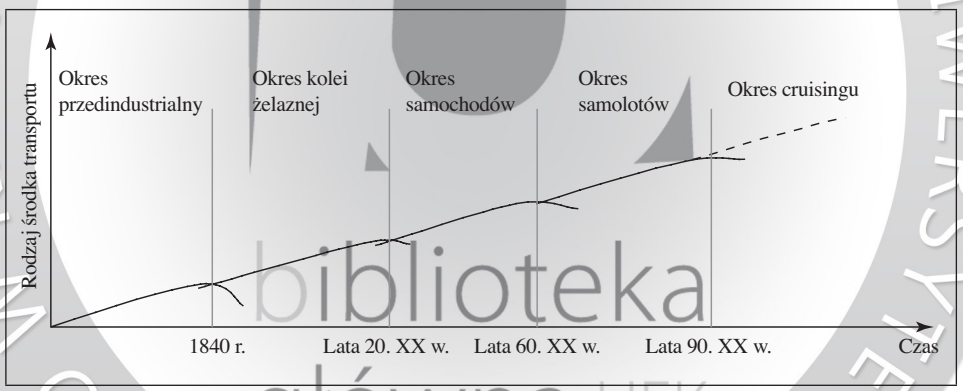
Celem artykułu jest określenie roli Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice w kształtowaniu dynamiki ruchu turystycznego w Małopolsce.

KRAKÓW BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTET EKONOMICZNY biblioteka główna UEK

2. Lotnicze usługi transportowe i ich rola w rozwoju turystyki

Historię turystyki w XIX i XX w. można podzielić na pięć okresów, którym przypisuje się dominujące w danym czasie środki transportu[1]. Są to: okres przedindustrialny (do 1840 r.), okres kolei żelaznej, okres samochodów, okres samolotów oraz, mający swój początek w ostatnich latach, okres cruisingu na statkach morskich (por. rys. 1).

W dawnych czasach przemieszczano się z wykorzystaniem powozów konnych. Wraz z rozwojem silników parowych turyści pragnący odwiedzić nowe miejsca korzystali z rewolucyjnej jak na owe czasy kolei. Rozwój komunikacji samochodowej w latach międzywojennych był nowym impulsem dla branży turystycznej – przyczynił się do rozwoju sieci moteli, przydrożnych restauracji oraz całej infrastruktury drogowej. Na silniejsze oddziaływanie tego środka transportu na rozwój turystyki wpłynęło w okresie powojennym coraz częstsze wykorzystanie autokarów przez organizatorów wyjazdów grupowych. Współcześnie świat znajduje się w fazie ekspansji ruchu lotniczego oraz mody na podróże morskimi statkami wycieczkowymi.



Rys. 1. Okresy w historii turystyki skorelowane z dominującym środkiem transportu
Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.R. Walker, *op. cit*., s. 49–50.

Lotnicze usługi transportowe[2] (LUT) zaczęto wykorzystywać na większą skalę na początku lat 50. XX w.[3] W następnych dziesięcioleciach rozwój technologii pozwolił na budowę samolotów pojemniejszych, o coraz większym zasięgu. Dobra

[1] J.R. Walker, *Introduction to Hospitality*, Prentice Hall, New Jersey 2002, s. 49–50.

[2] Transport lotniczy oraz lotnicze usługi transportowe rozumiane są jako transport pasażerów (bez transportu towarowego – cargo).

[3] R. Sterzenbach, R. Conrady, *Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch*, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München 2003, s. 22.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UEK KRAKOWSKIEGO UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO biblioteka główna

koniunktura w lotnictwie cywilnym w Stanach Zjednoczonych oraz sprzyjające warunki rynkowe (duży obszar kraju skłaniający do lotów samolotem, rozwinięty przemysł budowy samolotów, wolny rynek w transporcie powietrznym itp.) spowodowały, że największymi liniami lotniczymi na świecie są obecnie potentaci amerykańscy (por. tabela 1).

Tabela 1. Ranking linii lotniczych w 2004 r.

Lp.	Linia lotnicza	Praca przewozowa (w mln PKm)	Liczba pasażerów (*pax*)[a]	*Load factor*[b] (w %)	Flota (w szt)
1	American Airlines (USA)	209,2	91,6	74,8	690
2	United Airlines (USA)	184,3	70,8	79,2	446
3	Delta Air Lines (USA)	182,3	110,0	74,7	475
4	Air France-KLM Group (Francja)	170,0	64,1	78,8	355
5	Northwest Airlines (USA)	118,0	55,4	55,4	436
6	British Airways (Wielka Brytania)	107,9	35,7	74,8	232
7	Continental Airlines (USA)	105,8	42,7	77,6	354
8	Lufthansa (Niemcy)	104,1	50,9	74,0	223
9	Japan Airlines (Japonia)	102,3	59,5	67,4	212
10	Southwest Airlines (USA)	85,9	70,9	69,5	422
99	Polskie Linie Lotnicze LOT (Polska)	6,8	3,9	74,7	39

[a] *Pax* – przyjęty w branży skrót określający mln pasażerów.

[b] *Load factor* – współczynnik określający stopień wykorzystania miejsc w samolotach, liczony jako iloraz liczby sprzedanych miejsc przez wszystkie oferowane pasażerom.

Źródło: *Działalność linii lotniczych na świecie w 2004 r. – załączniki. 2004 rok – Ranking linii lotniczych*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl, 3.09.2006.

W 2004 r. wśród dziesięciu największych linii znalazły się trzy z Europy (z Francji, Wielkiej Brytanii oraz Niemiec) i po jednej z Azji i Australii. Pozostałe to linie operujące głównie lub wyłącznie na rynku amerykańskim i tam mające swoje siedziby. Odzwierciedleniem tego faktu jest również zestawienie pracy przewozowej linii lotniczych według państw (wyrażonej w pasażerokilometrach; por. tabela 2).

Rynek lotniczy zdominowany jest przez przewoźników amerykańskich, którzy realizują ponad 1/3 pracy przewozowej na świecie. Silna konkurencja panująca od wielu lat spowodowała powstanie na rynku amerykańskim w latach 70. przewoźników działających w segmencie tanich linii lotniczych. Pierwszym z nich był Southwest Airlines, który powstał w 1971 r., a jego szybki rozwój spowodował

KRAKOWSKIE BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTET EKONOMICZNY biblioteka główna UEK

nagłe pojawienie się naśladowców[4]. Z biegiem lat oferta tanich linii lotniczych stała się dostępna w innych państwach świata, w tym także w Europie (Ryanair, 1985 r.[5]), a w ostatnich kilku latach również w Polsce.

Tabela 2. Państwa o największej pracy przewozowej (przewozy pasażerskie) linii lotniczych realizowanej na ich terenie

Państwo	Pozycja w rankingu	Przewozy pasażerów (w mld PKm)	Przewozy pasażerów – udział światowy (w %)
USA	1	1164,4	33,8
Wielka Brytania	2	182,7	5,3
Chiny	3	176,3	5,1
Niemcy	4	169,9	4,9
Japonia	5	154,4	4,5
Polska	46	5,9	0,17

Źródło: *Działalność linii lotniczych…*

Na całym świecie usługi lotnicze łączone z ofertą turystyczną realizowane są w następujących postaciach: ruch liniowy (regularny), czarter, połączenia regionalne oraz tani przewoźnicy[6]. Ruch liniowy polega na organizacji odlotów i przylotów według z góry ustalonego rozkładu lotów, loty odbywające się w ramach charteru na wynajęciu samolotu w celu przelotu grupy osób do określonego miejsca. Wyróżniającym elementem połączeń regionalnych jest korzystanie z lotniska do (startu i/lub lądowania) posiadającego kategorię lotniska regionalnego. Tani przewoźnicy posiadają natomiast kilka bardzo charakterystycznych i wyróżniających ich spośród pozostałych cech dotyczących strategii ich funkcjonowania[7]. Należą do nich: wykorzystanie ceny jako głównego instrumentu marketingu, kierowanie się minimalizacją kosztów organizacji lotów, a także niezawieranie w cenie dodatkowych usług (np. poczęstunku lub posiłku podczas lotu, prasy dla pasażerów, możliwości zwrócenia biletu przed odlotem itp.). Ponadto preferowanym lub wyłącznym kanałem dystrybucji biletów lotniczych jest Internet. Często także wykorzystuje się outsourcing oraz komunikację internetową (do dokonywania rezerwacji, ogłaszania promocji itp.). Tani przewoźnicy korzystają głównie z drugorzędnych lotnisk ze względu na niższe opłaty, a tym samym koszty.

[4] *Ibidem*, s. 169.

[5] R. Doganis, *The Airline Business in the 21st Century*, Routledge Publishers, London 2001, s. 160.

[6] R. Sterzenbach, R. Conrady, *op. cit.*, s. 5.

[7] *Ibidem*, s. 15.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE biblioteka główna

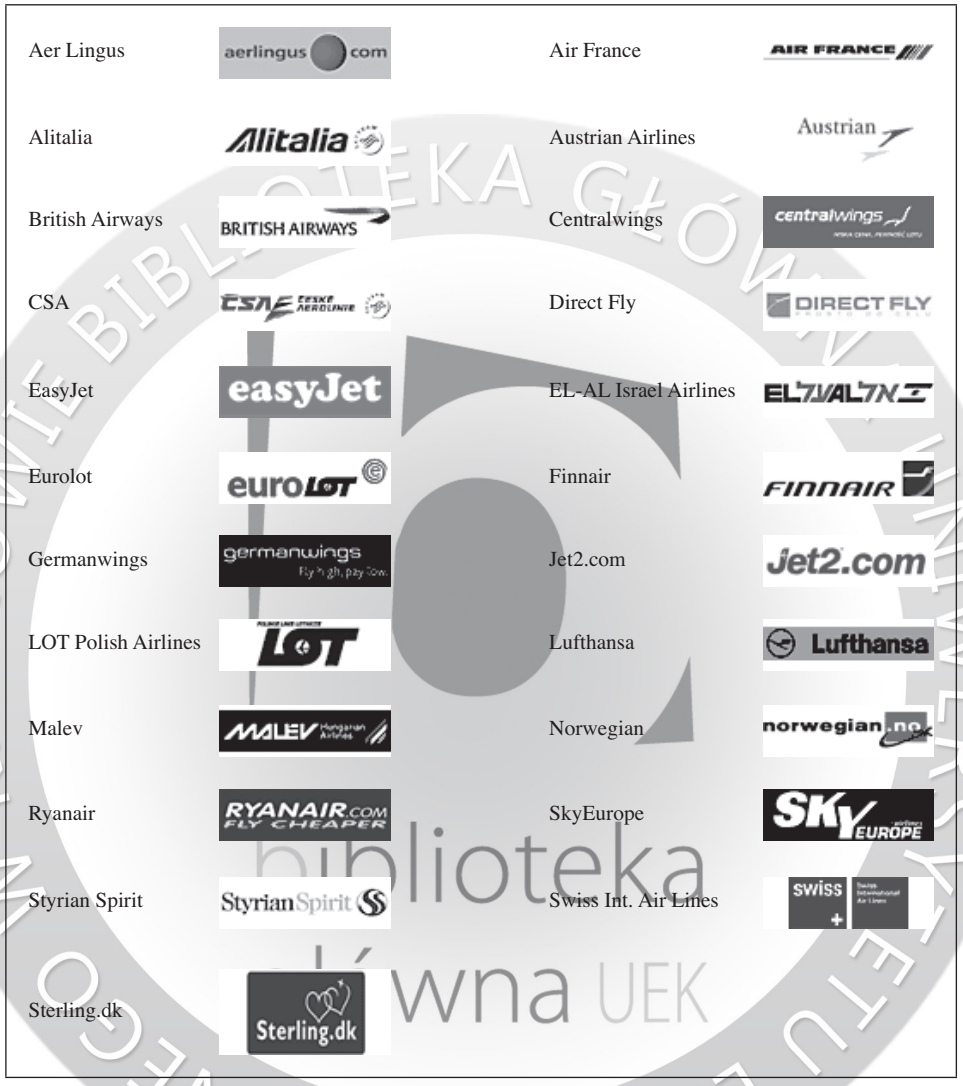
Usługi lotnicze świadczone są w ramach sieci lotnisk, które są jednocześnie elementem całego systemu społeczno-gospodarczego w określonym regionie. Zmiany w organizacji lotnisk oddziałują jednocześnie na otoczenie, spełniając na danym obszarze wiele funkcji[8]. Rozwój ruchu lotniczego zwiększa dochody firm lotniczych, lotnisk oraz całego otoczenia gospodarczego (dostawców, usługodawców, podwykonawców itp.) oraz sprzyja zmianom w otoczeniu (następuje rozbudowa infrastruktury drogowej, kolejowej, noclegowej itp.). Świadczenie usług lotniczych warunkuje również powstawanie nowych rozwiązań technologicznych zwiększających bezpieczeństwo i poprawiających komfort lotu. Ponadto stopień rozwoju usług lotniczych stanowi o konkurencyjności danego kraju i jest w pewnej mierze odzwierciedleniem rangi politycznej państwa. Ważny jest także aspekt społeczny – pasażerowie nawiązują nowe znajomości podczas lotu ze współpasażerami, a także przebywając w kraju docelowym. Warto jednak również pamiętać o wpływie lotów na środowisko naturalne, o zagrożeniu dla przyrody wynikającym z nadmiernej emisji spalin i hałasu.

3. Międzynarodowy port lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice i jego znaczenie na rynku usług lotniczych w Polsce

Port lotniczy w Krakowie-Balicach rozpoczął swoją działalność w latach 60. XX w., kiedy to władze wojskowe udostępniły teren (10 ha) oraz urządzenia lotnicze na potrzeby cywilnej działalności lotniska[9]. Pod koniec 1968 r. oddano do użytku nowoczesny jak na owe czasy budynek dworca pasażerskiego z przepustowością 150 tys. pasażerów rocznie. W 1984 r. cywilny teren lotniska został powiększony o ok. 6 ha, natomiast trzy lata później port lotniczy został przejęty przez utworzone do zarządzania lotniskami komunikacyjnymi w Polsce Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (PPL). Pod koniec lat 80. XX w. rozpoczęto budowę terminalu pasażerskiego o przepustowości 280 tys. osób rocznie (I etap). Dalszy rozwój lotniska był realizowany przez kolejną rozbudowę terminalu pasażerskiego (II etap – od 1993 r.) do rocznej przepustowości 450 tys. pasażerów. Terminal został oddany do użytku 30 listopada 1995 r., uroczyście nadano mu imię Jana Pawła II. Rok później została zawiązana spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice.

[8] *Ibidem*, s. 22–25.

[9] www.lotnisko-balice.pl, 8.09.2006.

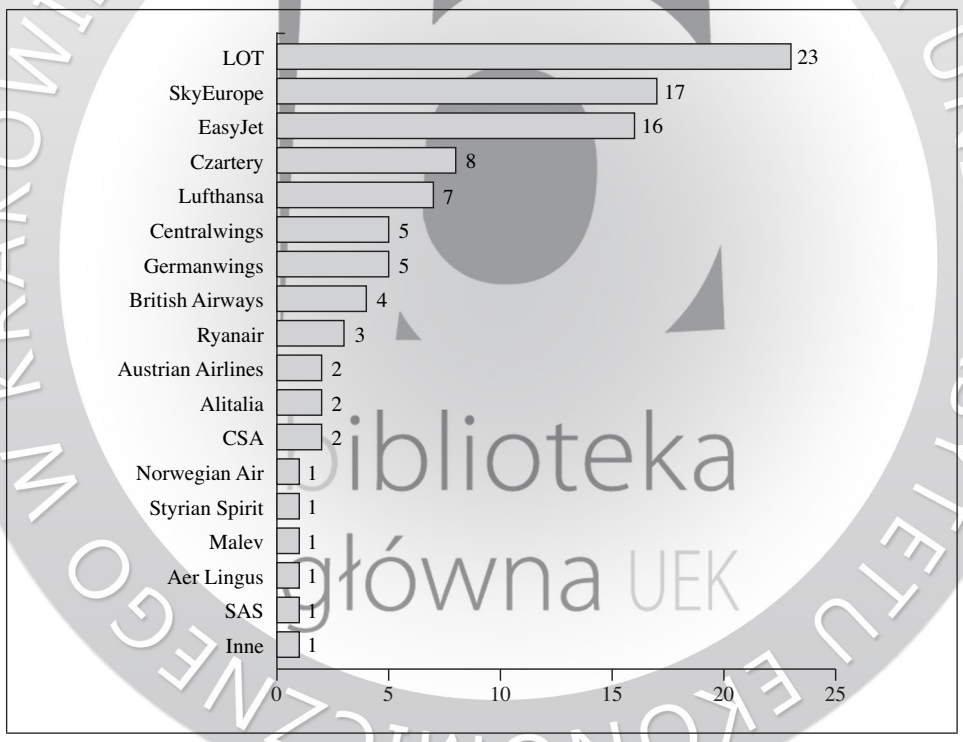


Rys. 2. Linie lotnicze w Balicach (stan na wrzesień 2006 r.)
Źródło: www.lotnisko-balice.pl, 8.09.2006.

O międzynarodowym charakterze lotniska świadczą uruchomione w 1997 r. połączenia transatlantyckie Boeingiem 767 z Nowym Jorkiem oraz w następnym roku z Toronto i Chicago. Rosnąca liczba pasażerów korzystających z lotniska zmusiła jego władze do rozpoczęcia w 1999 r. rozbudowy terminalu pasażerskiego do przepustowości 1,3 mln osób. W 2004 r. rozpoczęto regularne operacje lotnicze przez tanich przewoźników (według kolejności byli to: Volareweb.com,

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE
biblioteka główna UEK

Germanwings, SkyEurope, EasyJet). Następne tanie linie lotnicze dołączyły w latach 2005–2006, tworząc łącznie ofertę 21 przewoźników (stan na wrzesień 2006 r.; por. rys. 2). Obecnie port w Krakowie-Balicach określany jest w klasyfikacji portów lotniczych według Unii Europejskiej jako port lotniczy główny regionalny. Zapewnia on obsługę połączeń krajowych z innymi portami regionalnymi oraz umożliwia częściowy dowóz pasażerów do lotniska centralnego Warszawa-Okęcie[10]. Oprócz lotniska w Krakowie funkcjonuje w Polsce dziesięć lotnisk regionalnych oraz jeden port centralny w Warszawie. Do regionalnych zalicza się lotniska: Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice, Poznań-Ławica, Wrocław-Strachowice, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz-Szwederowo, Łódź-Lublinek, Zielona Góra-Babimost oraz Szczytno-Szymany[11].



Rys. 3. Przewoźnicy operujący na lotnisku Kraków-Balice z uwzględnieniem tanich linii lotniczych (połączenia regularne) w 2005 r. (w %).

Źródło: www.lotnisko-balice.pl, 8.09.2006.

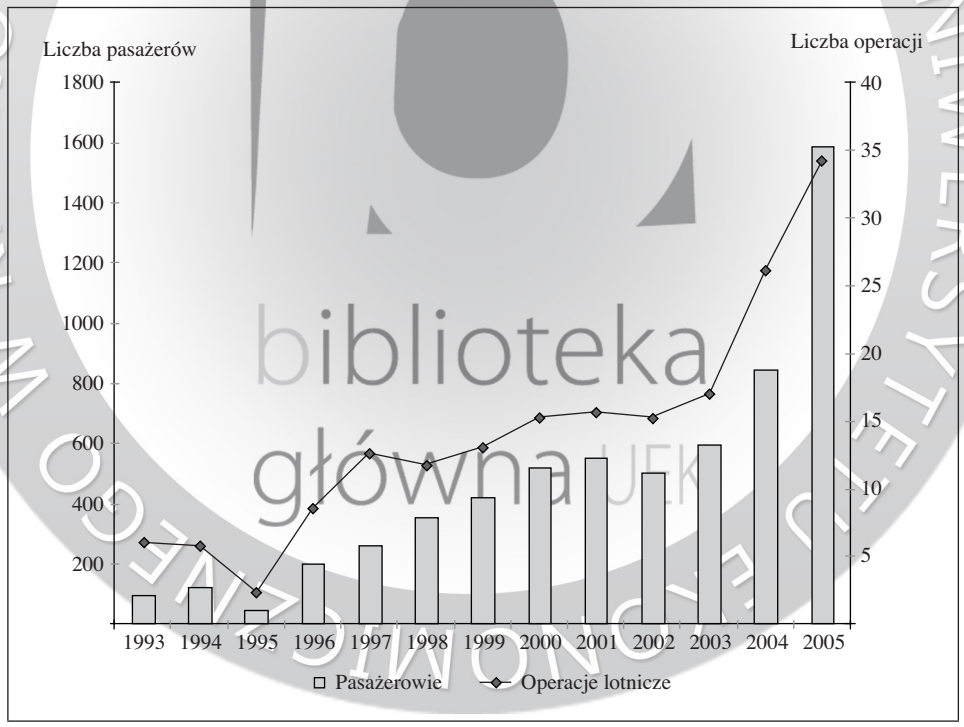
[10] *Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003, s. 9.

[11] *Ibidem*, s. 6.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE
biblioteka główna UEK

Jeśli chodzi o strukturę przewoźników operujących w porcie Kraków-Balice, szczególną uwagę zwraca wciąż dominujący udział Polskich Linii Lotniczych LOT (23%), obok próbujących dorównać narodowemu przewoźnikowi dwóch tanich linii lotniczych, tj. SkyEurope oraz EasyJet (por. rys. 3). Trzej wymienieni przewoźnicy łącznie z operującymi z tego lotniska czarterami stanowią niemal 2/3 (64%) wszystkich operacji lotniczych w Krakowie-Balicach. Należy pamiętać, że rynek lotniczy jest bardzo dynamiczny, a dane z 2005 r. wskazują na silną konkurencję panującą na rynku LUT oraz na rosnące znaczenie tanich operatorów. Porównanie listy operujących na lotnisku linii lotniczych w 2005 r. z listą przewoźników z września 2006 r. pozwala dostrzec pojawienie się w Krakowie nowych przewoźników (por. rys. 3).

Ważnym elementem charakterystyki portu lotniczego Kraków-Balice jest również liczba pasażerów korzystających z LUT oraz liczba operacji dokonanych przez przewoźników na lotnisku (por. rys. 4).



Rys. 4. Liczba pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych na lotnisku Kraków-Balice w latach 1993–2005 (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.lotnisko-balice.pl, 8.09.2006.

biblioteka główna UEK

W latach 1993–2005 na lotnisku w Krakowie-Balicach następował coroczny (wyjątkiem był 1995 r.) wzrost liczby pasażerów korzystających z lotniska. Jedyny zanotowany spadek w ruchu pasażerskim mógł wynikać z ograniczeń związanych z użytkowaniem drogi startowej, będącej w bardzo złym stanie, i prowadzonego w tym czasie jej remontu oraz budowy terminalu pasażerskiego. W 2005 r. z lotniska skorzystał milionowy pasażer, a dane za 2006 r. są równie optymistyczne.

W dniu 29 czerwca 2006 r. został ustalony nowy rekord dobowy – z lotniska skorzystało 9568 osób. Rok wcześniej rekordy dobowe nie przekraczały 7 tys. pasażerów. Dużym zmianom ulega także ruch miesięczny. W czerwcu 2006 r. przyjęto na lotnisku rekordowo 224 tys. osób. W pierwszym kwartale 2006 r. przewieziono o 50% więcej osób niż w podobnym okresie w roku poprzednim[12]. Jest to szczególnie dużo, zważywszy, że przyrost w międzynarodowym ruchu pasażerskim w pierwszym półroczu 2006 r. w stosunku do roku poprzedniego wzrósł tylko o 6,4%[13].

Drugim parametrem opisującym zmiany w funkcjonowaniu portu lotniczego Kraków-Balice jest liczba operacji lotniczych w latach 1993–2005. Odzwierciedleniem rosnącej tendencji w ruchu pasażerskim jest liczba operacji lotniczych odbywających się na lotnisku. Rok 1995 również pod tym względem był spadkowy, co istotne spadek zanotowano także w 1998 i 2002 r., a był on spowodowany dekoniunkturą na rynku lotniczym. Na ostatnie trzy badane lata (2003–2005) przypada dynamiczny wzrost wykonywanych operacji lotniczych (por. rys. 3).

Ważnym wskaźnikiem opisującym rozwój lotniska jest również udział poszczególnych destynacji turystycznych w połączeniach regularnych (por. rys. 5). Z analizy struktury lotów według miasta docelowego wynika, że więcej lotów zrealizowano do stolicy Wielkiej Brytanii (Londynu) niż do Warszawy. Świadczy to niewątpliwie o dużym odsetku Polaków przebywających w Wielkiej Brytanii i korzystających z połączeń lotniczych. Wysoka druga pozycja Warszawy w strukturze miast docelowych (13,3%; por. rys. 5) jest zasługą portu w Krakowie zapewniającego połączenie tranzytowe do Warszawy pasażerom podróżującym do krajów, do których nie są oferowane połączenia z Krakowa. Wysoki udział w połączeniach regularnych mają również miasta niemieckie (z wyjątkiem Hamburga) – powyżej 2%, co wskazuje na ożywioną współpracę gospodarczą i kulturalną między Polską a Niemcami.

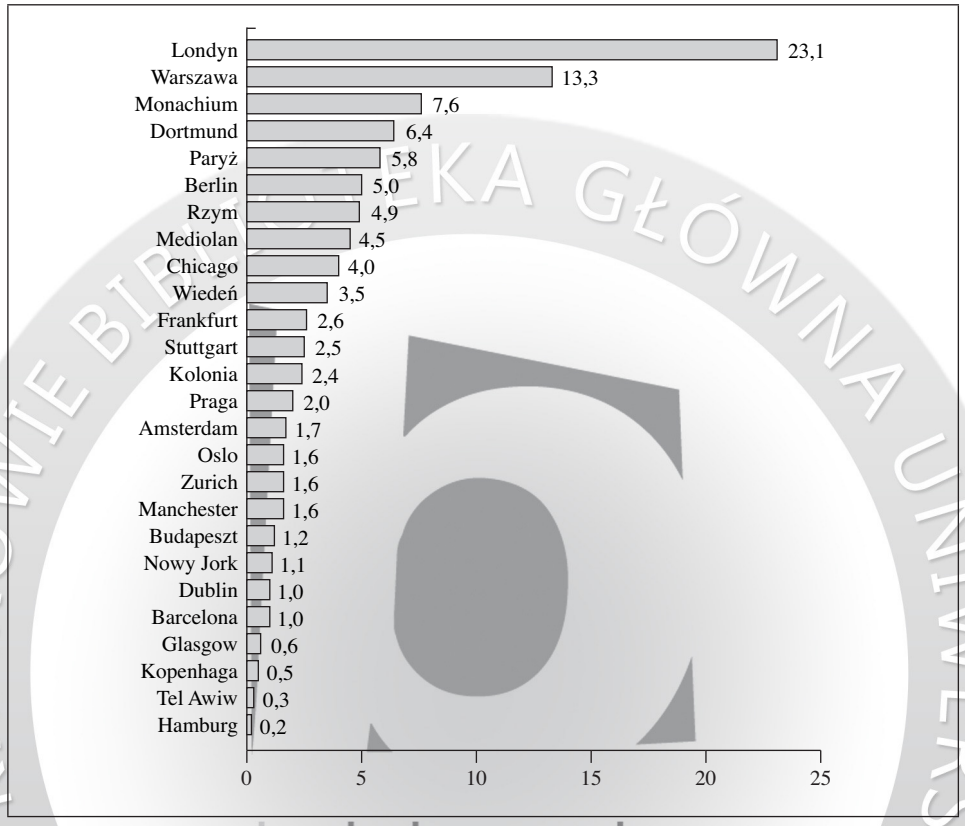
Przedstawiona analiza funkcjonowania portu lotniczego Kraków-Balice wskazuje, że wprowadzenie wolnego rynku na LUT (otwarcia przestrzeni powietrznej) oraz obecność tanich linii lotniczych stwarza duże możliwości rozwoju tego portu zarówno obecnie, jak i w przyszłości.

---

[12] www.lotnisko-balice.pl, 8.09.2006.

[13] *Rośnie ruch lotniczy*, „Gazeta Prawna" 2006, nr 169, s. 12.

Biblioteka Główna UEK



Rys. 5. Udział lotów do miast docelowych w połączeniach regularnych w 2005 r. (w %)
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.lotnisko-balice.pl z 8.09.2006.

Przyrost liczby pasażerów, a w konsekwencji liczby operacji lotniczych wymaga udostępnienia większej przestrzeni na płycie lotniska oraz w terminalach odpraw. Wymusza to na władzach lotniska oraz regionu dokonanie koniecznych inwestycji umożliwiających przygotowanie się na przyszłe potrzeby rynku LUT. Przyjęty w lutym 2006 r. program inwestycyjny na lata 2006–2007 przewiduje zapewnienie przepustowości lotniska na poziomie 3 mln osób rocznie. Program składający się z siedmiu zadań inwestycyjnych przewiduje wydanie 120 mln zł w tym okresie (średnio 60 mln rocznie), czyli ok. 15% wszystkich środków przeznaczonych na rozbudowę portów lotniczych w Polsce[14].

[14] Małopolski Informator Gospodarczy, *Lotniska w Polsce w 2006 r. – Kraków w czołówce*, www.e-gospodarka.pl, 15.09.2006. Według tego źródła całkowite wydatki przeznaczone na rozbudowę portów lotniczych w 2006 r. mają wynieść 440 mln zł.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE biblioteka główna

4. Rola Międzynarodowego Portu Lotniczego w turystyce przyjazdowej i wyjazdowej w regionie Małopolski

Turystów podzielić można na trzy kategorie osób: podróżnych międzynarodowych odwiedzających kraj niebędący miejscem ich stałego pobytu (turystyka przyjazdowa), mieszkańców kraju odwiedzających inne kraje (turystyka wyjazdowa) oraz mieszkańców kraju odwiedzających miejsca, poza miejscem stałego pobytu, w granicach własnego kraju (turystyka krajowa)[15]. W wypadku lotniska w Krakowie-Balicach dwie ostatnie kategorie mają znaczenie drugorzędne. Wysokość cen usług lotniczych oraz czas potrzebny na dotarcie z centrum miasta do lotniska, a następnie z lotniska docelowego do centrum innego miasta w Polsce powodują, że samolot wciąż nie stanowi konkurencji dla innych środków komunikacji, takich jak pociąg, autobus czy samochód. Natomiast turystyka wyjazdowa nie odgrywa ważnej roli w gospodarce regionu, ponieważ Polacy spędzają czas wolny za granicą i tam wydają pieniądze, napędzając koniunkturę kraju docelowego podróży.

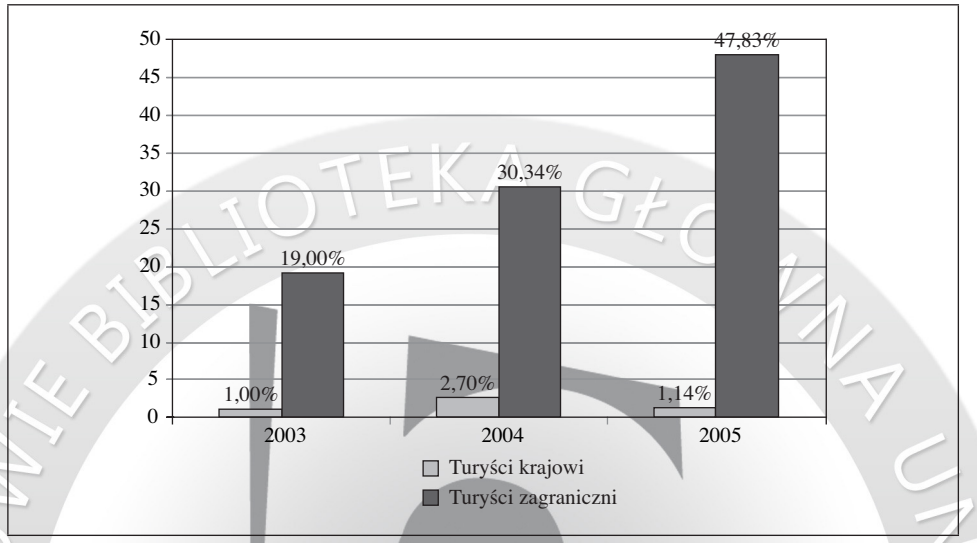
Dla regionu Małopolski, a w szczególności dla Krakowa największe znaczenie ma turystyka przyjazdowa z wykorzystaniem lotniska w Krakowie-Balicach. Z analizy rezultatów badań ruchu turystycznego w Krakowie[16] i Małopolsce[17] w 2005 r. wynika, że tendencje dotyczące liczby turystów przybywających do Krakowa są jednocześnie charakterystyczne dla całego województwa małopolskiego, ponieważ Kraków jako miasto wojewódzkie jest miejscem recepcji turystycznej w ruchu lotniczym. Zgodnie z tymi badaniami, istnieje wyraźny wzrost wykorzystania połączeń lotniczych przez turystów zagranicznych przyjeżdżających do Krakowa (lata 2003–2005). Wskazuje to na istnienie tendencji rosnącej wykorzystania samolotu jako środka transportu w dotarciu do Krakowa (por. rys. 6). W badaniach prowadzonych dla całego regionu Małopolski korzystanie z samolotu w 2005 r. deklarowała ponad 1/3 turystów. Główne przyczyny tego stanu to pojawienie się na naszym rynku kolejnych tanich przewoźników oraz włączenie Polski w struktury Unii Europejskiej wpływające na większe zainteresowanie Krakowem i Małopolską, m.in. w związku z prowadzeniem w tym regionie działalności gospodarczej (por. rys. 7).

[15] A.J. Burkar, S. Medlik, *Tourism: Past, Present and Future*, Heinemann, London 1981, s. 41.

[16] *Badanie ruchu turystycznego w Krakowie w roku 2005. Raport końcowy*, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Gut-Mostowy, L. Mazanek, A. Wilkońska, J. Kobus, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2005, s. 81.

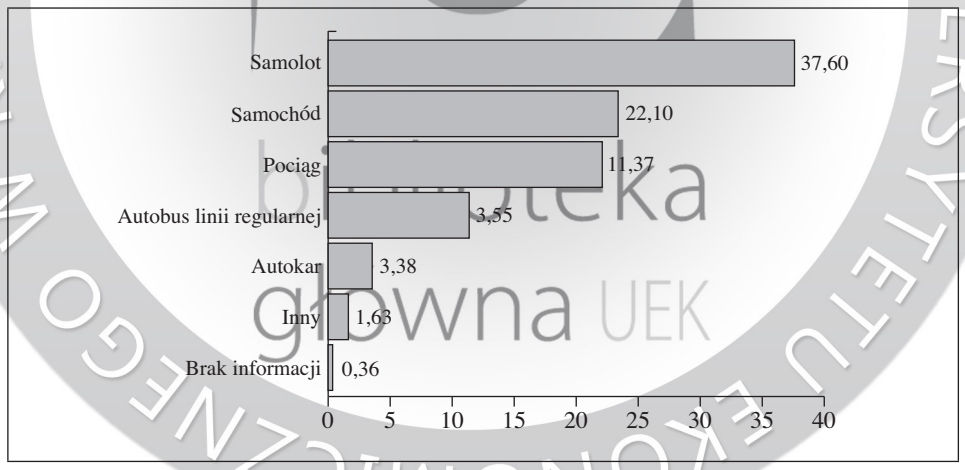
[17] *Badanie ruchu turystycznego w Małopolsce w roku 2005. Raport końcowy*, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Gut-Mostowy, L. Mazanek, A. Wilkońska, J. Kobus, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2005, s. 40.

UNIWERSYTET EKONOMICZNY W KRAKOWIE biblioteka główna



Rys. 6. Odsetek turystów krajowych i zagranicznych wykorzystujących samolot do przyjazdu do Krakowa

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w Krakowie…*, s. 81.



Rys. 7. Środek transportu wykorzystywany przez badanych turystów zagranicznych do przyjazdu do Małopolski w 2005 r.

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w Małopolsce…*, s. 40.

Warto zwrócić uwagę, że wśród środków transportu wykorzystywanych podczas wizyty turystów zagranicznych w Małopolsce dużym zainteresowaniem cieszą się środki transportu drogowego: autokar i samochód (2. i 3. pozycja). Jest to

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE

związane z odległością, jaka dzieli kraj, z którego przybywają turyści, od Polski. Osoby mieszkające stosunkowo blisko przybywają do naszego kraju drogą lądową (samochodem lub autokarem). Rzadziej wykorzystywanym środkiem lokomocji jest pociąg (tylko 11,37%). Można przypuszczać, że w najbliższych kilku latach samolot będzie wybierany coraz częściej, dzięki podnoszeniu jakości usług i konkurencyjnym cenom proponowanym przez przewoźników.

5. Podsumowanie

Istotnym elementem organizacji turystyki jest transport, który w ostatnich dziesięcioleciach bardzo dynamicznie się rozwijał. Równolegle z tym zmieniała się specyfika ruchu turystycznego opartego na coraz nowocześniejszych środkach transportu.

W wypadku turystyki zagranicznej od kilku dziesięcioleci podstawowym środkiem transportu jest samolot, co więcej – jego znaczenie ciągle rośnie. Lotnicze usługi transportowe przyczyniają się do ożywienia regionu nie tylko pod względem turystycznym, ale również gospodarczym, politycznym oraz społecznym.

Jak wykazano w artykule, lotnicze usługi transportowe w ciągu ostatnich lat cechowały się wysoką skalą wzrostu zarówno na świecie, jak również w Polsce, w tym w regionie Małopolski. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice stał się miejscem niezwykle ważnym dla całego regionu. To tu swoją podróż po Małopolsce rozpoczynają turyści zagraniczni. Rozwijający ciągle swoją działalność nowi tani przewoźnicy zapewniają portowi lotniczemu Małopolski niezagrożoną przyszłość, a tym samym ożywienie ruchu turystycznego w regionie.

biblioteka główna UEK

Literatura

Badanie ruchu turystycznego w Krakowie w roku 2005. Raport końcowy, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Gut-Mostowy, L. Mazanek, A. Wilkońska, J. Kobus, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2005.

Badanie ruchu turystycznego w Małopolsce w roku 2005. Raport końcowy, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Gut-Mostowy, L. Mazanek, A. Wilkońska, J. Kobus, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2005.

Burkar A.J., Medlik S., *Tourism: Past, Present and Future*, Heinemann, London 1981.

Doganis R., *The Airline Business in the 21st Century*, Routledge Publishers, London 2001.

Działalność linii lotniczych na świecie w 2004 r. – załączniki. 2004 rok – Ranking linii lotniczych, Urząd Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl, 3.09.2006.

Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.

Małopolski Informator Gospodarczy, *Lotniska w Polsce w 2006 r. – Kraków w czołówce*, www.e-gospodarka.pl, 15.09.2006.
Rośnie ruch lotniczy, „Gazeta Prawna" 2006, nr 169.
Sterzenbach R., Conrady R., *Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch*, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München 2003.
Walker J.R., *Intruduction to Hospitality*, Prentice Hall, New Jersey 2002.

Passenger Airline Services as a Tourist Traffic Development Factor in Małopolska

A fundamental element of the tourist industry is transport, which enables movement of tourists and by the same token increases access to particular tourist destinations. This article is devoted to defining the role of the only airport in Małopolska – Kraków-Balice – in generating tourist traffic in the region. The author shows that the growth of the airport in recent years (in terms of passenger numbers) constitutes a key factor in the development of passenger traffic in Małopolska.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA UNIWERSYTETU EKONOMICZNEGO W KRAKOWIE
biblioteka główna UEK