

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 450

Polityka ekonomiczna



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska, Aleksandra Śliwka

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych Wydawnictwa
www.pracenaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons

Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-617-6

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
Lyubov Andrushko: Prognozowanie pozyskania drewna w Polsce na podstawie danych GUS / Roundwood production forecasting in Poland, on the basis of the data of the central statistical office.....	13
Tomasz Bernat: Przedsiębiorczość i oczekiwania większych zarobków a ryzyko podjęcia działalności / Entrepreneurship and higher earnings expectations vs. risk of business set up.....	25
Beata Bieńkowska: Spółdzielnie socjalne – szanse i bariery rozwoju przedsiębiorczości społecznej w Polsce / Social cooperatives – opportunities and threats for social entrepreneurship development in Poland.....	35
Wioletta Bieńkowska-Gołasa: Produkcja i wykorzystanie energii elektrycznej na Mazowszu z uwzględnieniem OZE / Production and use of electricity in Mazowsze with the consideration of renewable energy sources.....	46
Agnieszka Biernat-Jarka: Dzierżawa jako sposób zwiększenia powierzchni gospodarstw rolnych w województwie mazowieckim / Leasing as a method of farms' area increase in Mazowsze Voivodeship.....	56
Krystyna Bobińska: Miejsce kraju w rankingach wieloczynnikowych jako podstawa do identyfikacji nieuruchomionych rezerw rozwoju gospodarczego / The place of the country in the multifactoral ratings as a basis for identification of the hidden reserves for economic growth.....	68
Malgorzata Bogusz, Sabina Ostrowska: Wybrane problemy polityki społecznej i zdrowotnej wobec osób starszych na poziomie lokalnym – sztuka partycypacji / Chosen problems of social and health policy for seniors at local level – the capability of participation.....	82
Przemysław Borkowski: Problemy prowadzenia rachunku kosztów i korzyści w inwestycjach infrastrukturalnych / Challenges in optimising cost-benefit analysis in infrastructure projects.....	91
Barbara Chmielewska: Dysproporcje w jakości życia ludności wiejskiej i miejskiej a polityka ich zmniejszania / Disparities in quality of life of rural and urban population vs. policy of its reduction.....	103
Kazimierz Cyran: Postrzeganie marek własnych produktów żywnościowych a perspektywy ich rozwoju / The perception of private labels of food products vs. the prospects for their development.....	114
Sławomir Dybka: Skuteczność promocji w Internecie – perspektywa klienta / Effectiveness of the Internet promotion – customer perspective.....	125
Malgorzata Gasz: Priorytety rozwoju innowacyjności polskiej gospodarki / Priorities of Polish economy innovation development.....	138

Aleksandra Gąsior: Poziom rozwoju transportu jako determinanta procesu restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw / The level of transport as a determinant of the process of large enterprises restructuring	150
Edyta Gąsiorowska-Mącznik: Przedsiębiorczość w strategiach gmin województwa świętokrzyskiego / Entrepreneurship in strategies of municipalities of Świętokrzyskie Voivodeship	161
Jarosław Górecki, Jadwiga Bizon-Górecka: Analiza zachowania inwestorów w odniesieniu do kryterium ceny za roboty budowlane / Behavior of investors and price for construction works.....	172
Artur Grabowski: Wolność prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze sportu profesjonalnego / Freedom of business activity in the area of professional sport.....	182
Sylvia Guzdek: Kooperacja jako główna forma współpracy przedsiębiorstw w międzynarodowych sieciach biznesowych / Cooperation as the main form of cooperation in international networks of business	191
Marcin Halicki: The Foster-Hart measure as a tool for determining the set of risky portfolios that do not expose the investor to the bankruptcy / Miara Fostera-Harta jako narzędzie do wyznaczania zbioru ryzykownych portfeli, które nie narażają inwestora na bankructwo.....	205
Mateusz Halka: Wykonawcy robót budowlanych na rynku zamówień publicznych a ich kondycja ekonomiczno-finansowa / Construction contractors on the public procurement market vs. their economic and financial standing	217
Tomasz Holecki, Magdalena Syrkiewicz-Świtała, Agnieszka Bubel, Karolina Sobczyk: Finansowe konsekwencje realizacji dyrektywy transgranicznej w ochronie zdrowia / Financial consequences of the implementation of the cross-border healthcare directive	229
Żaklina Jabłońska: Marketing relacji i CSR jako narzędzia budowania przewagi konkurencyjnej przez franchyzodawców branży gastronomicznej w Polsce / Relationship marketing and CSR as tools for building of competitive advantage by franchisors of foodservice industry in Poland	241
Sławomir Jankiewicz: Wpływ bezpieczeństwa energetycznego na rozwój gospodarczy w Polsce / The impact of energy security to the economic development in Poland	251
Emilia Jankowska: Zróżnicowanie infrastruktury transportowej w kontekście polityki Unii Europejskiej / The diversity of transport infrastructure in the context of the EU policy	260
Bożena Karwat-Woźniak, Paweł Chmieliński: Przemiany w strukturze agrarnej polskiego rolnictwa i wpływ wybranych instrumentów WPR na te procesy / Changes in the agrarian structure of Polish agriculture and the impact of selected CAP measures on these processes	272

Ewa Koloszyż: Światowy rynek mleka – wybrane zagadnienia / World dairy market – selected issues	287
Agnieszka Komor: Wybrane uwarunkowania strukturalne decyzji lokalizacyjnych małych i średnich przedsiębiorstw / Chosen structural conditions of localization decisions concerning small and midium enterprises.....	298
Aleksandra Koźlak, Barbara Pawłowska: Współczesne wyzwania europejskiej polityki transportowej / Current challenges of European transport policy	311
Hanna Kruk, Anetta Waśniewska: Parki krajobrazowe i narodowe jako element rozwoju zrównoważonego na przykładzie gmin województwa wielkopolskiego / National and landscape parks as part of sustainable development. Case study: Wielkopolska Voivodeship communes	323
Anna Krzysztofek: Dyrektywa 2014/95/UE oraz wynikające z niej zmiany / Directive 2014/95/EU, and changes resulting from it	334
Władysława Łuczka: Ekologiczna gospodarka żywnościowa w województwie wielkopolskim w okresie integracji z Unią Europejską / Ecological food economy in Wielkopolska Voivodeship in the time of accession into the European Union	347
Aleksandra Majda: The analysis of succession strategy, success determinants in Polish family business – case study / Analiza determinant sukcesu strategii sukcesyjnej w polskich przedsiębiorstwach rodzinnych – studium przypadku.....	357
Janusz Majewski: Problem wyceny zapyłania jako usługi środowiskowej / The problem of the valuation of pollination as environment service	369
Arkadiusz Malkowski: Ruch graniczny jako czynnik rozwoju regionu przygranicznego na przykładzie pogranicza zachodniego Polski / Border traffic as a factor in the development of border regions on the example of the borderland of Western Poland.....	378
Grażyna Michalczyk, Agnieszka Zalewska-Bochenko: Platforma e-PUAP jako przykład elektroniczacji usług administracji publicznej dla ludności / e-PUAP as an example of electronic services of public administration for the citizens	390
Danuta Mierzwa, Małgorzata Krotowska: Czynniki ekonomiczno-społeczne integracji poziomej rolników – raport z badań / Economic and social factors of horizontal integration of farmers – study report	399
Karolina Olejniczak: Czynniki rozwoju obszarów funkcjonalnych w świetle badań empirycznych / Factors of functional areas development in the light of empirical research	410
Dorota Pasińska: Polski rynek drobiu po wstąpieniu do Unii Europejskiej / Polish poultry market after the accession to European Union	421
Ewa Polak, Waldemar Polak: Wskaźniki dotyczące zdrowia i opieki zdrowotnej jako mierniki jakości życia w Polsce na tle wybranych państw /	

Indices referring to health care as the measure of life quality in Poland in comparison to selected countries.....	433
Adriana Politaj: Zakłady aktywności zawodowej oraz zakłady pracy chronionej jako pracodawcy osób niepełnosprawnych w Polsce / Vocational development centres and sheltered workshops as employers of handicapped persons in Poland	446
Iwona Pomianek: Klasyfikacja gmin miejsko-wiejskich w Polsce według poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego / Classification of semi-urban communes in Poland by the level of socio-economic development	458
Zdzisław W. Puślecki: Current re-shaping of international business / Obecne zmiany kształtu biznesu międzynarodowego	471
Magdalena Ratalewska: Rozwój sektora kreatywnego gier komputerowych w Polsce / The development of the creative industries sector of computer games in Poland.....	491
Jarosław Ropęga: Czynniki niepowodzeń gospodarczych małych przedsiębiorstw w aspekcie nowego paradygmatu cywilizacyjnego / Failure factors of small enterprises in the context of new paradigm of civilization ...	501
Robert Rusielik: Wykorzystanie alternatywnych indeksów produktywności do pomiaru efektywności rolnictwa w Polsce / Alternative productivity indexes for measuring agricultural efficiency in Poland.....	514
Izabela Serocka: Znaczenie czynników lokalizacji przedsiębiorstw a aktywność władz lokalnych gmin województwa warmińsko-mazurskiego / The importance of business location factors vs. the activity of Warmia and Mazury Voivodeship local authorities.....	524
Katarzyna Smędzik-Ambroży, Joanna Strońska-Ziemiann: Rozwój lokalny na obszarach wiejskich o zróżnicowanym rolnictwie (przypadek podregionu pilskiego na tle sytuacji w Wielkopolsce) / Local development in rural areas with diversified agriculture (the case of pilski subregion on the background of the situation in Wielkopolska).....	538
Karolina Sobczyk, Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Michał Wróblewski: Wykorzystanie środków publicznych w walce z wykluczeniem cyfrowym na poziomie samorządowym / Public funds use against digital exclusion at the level of self-government	550
Michał Świtłyk: Efektywność techniczna gospodarstw mlecznych w Polsce w latach 2009-2011 / Technical efficiency of dairy farms in Poland in 2009-2011.....	561
Dariusz Tłoczyński: Konkurencja pomiędzy przewoźnikami Ryanair i Wizz Air jako element rozwoju polskiego rynku usług transportu lotniczego / Competition between Ryanair and Wizz Air as an element of development of Polish air transport market	570

Weronika Toszewska-Czerniej: Productivity of service delivery process as a factor affecting the level of differentiation / Produktywność procesu usługowego jako czynnik kształtujący poziom zróżnicowania	584
Roman Tylżanowski: Stymulatory procesów transferu technologii w przedsiębiorstwach przemysłowych wysokiej techniki w Polsce / Stimulators of technology transfer processes in high-tech manufacturing sector in Poland	594
Małgorzata Wachowska: Czas pozyskiwania cudzych idei przez przemysł. Doświadczenia Polski / Adoption time of others' ideas by industry. Experience of Poland	606
Agnieszka Werenowska: Kierunki zmian na rynku niskokosztowych linii lotniczych / Directions of changes in the market of low-cost airlines.....	616
Barbara Wieliczko: Wspólna Polityka Rolna a zarządzanie ryzykiem w rolnictwie / Common agricultural policy vs. risk management in agriculture	626
Artur Wilczyński: Progi rentowności w gospodarstwach mlecznych w latach 2013-2020 / Break-even point analysis for dairy farms in 2013-2020	633
Jarosław Wołkonowski: Handel zagraniczny Litwy w latach 2012-2015 a sankcje gospodarcze przeciw Rosji / Lithuanian foreign trade in the years 2012-2015 vs. economic sanctions against Russia	644
Arkadiusz Zalewski: Uwarunkowania regionalnego zróżnicowania poziomu nawożenia mineralnego w Polsce / Determinants of regional differences of level of mineral fertilization in Poland.....	658
Anna Zielińska-Chmielewska, Mirosław Walawski: The use of futures rapeseed contracts exemplified by a trading company in Poland / Zastosowanie kontraktów <i>futures</i> na rzepak przez przedsiębiorstwa handlowe w Polsce	669

Wstęp

Z wielką przyjemnością oddajemy w Państwa ręce publikację pt. *Polityka ekonomiczna*, wydaną w ramach Prac Naukowych Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Opracowanie składa się z 58 artykułów (w tym 5 w języku angielskim), w których Autorzy prezentują wyniki badań dotyczących zagadnień związanych z funkcjonowaniem współczesnych systemów gospodarczych w zakresie polityki gospodarczej. Tematyka podjęta w artykułach jest stosunkowo szeroka – mieści się w czterech obszarach problemowych. Pierwszy przedstawia rozważania związane z polityką innowacyjną, wolnością prowadzenia działalności gospodarczej oraz formami współpracy przedsiębiorstw. Drugi obszar dotyczy polityki transportowej, w tym infrastruktury i konkurencji. Trzeci obejmuje opracowania z zakresu polityki społecznej i zdrowotnej państwa – na poziomie zarówno krajowym, jak i lokalnym. Czwartą grupę stanowią artykuły dotyczące rolnictwa, w tym szczególnie wspólnej polityki rolnej i przemian w strukturze agrarnej.

Publikacja przeznaczona jest dla pracowników naukowych szkół wyższych, specjalistów zajmujących się w praktyce problematyką ekonomiczną, studentów studiów ekonomicznych oraz słuchaczy studiów podyplomowych i doktoranckich.

Artykuły składające się na niniejszy zbiór były recenzowane przez samodzielnych pracowników naukowych uniwersytetów, w większości kierowników katedr polityki ekonomicznej. W tym miejscu chcielibyśmy serdecznie podziękować za wnikliwe i rzetelne recenzje, często inspirujące do dalszych badań. Oddając powyższą publikację do rąk naszych Czytelników, wyrażamy nadzieję, że ze względu na jej wszechstronny charakter spotka się ona z zainteresowaniem i przyczyni do rozpoczęcia inspirujących dyskusji naukowych.

Jerzy Sokołowski, Grażyna Węgrzyn

Agnieszka Werenowska

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

e-mail: agnieszka_werenowska@sggw.pl

KIERUNKI ZMIAN NA RYNKU NISKOKOSZTOWYCH LINII LOTNICZYCH

DIRECTIONS OF CHANGES IN THE MARKET OF LOW-COST AIRLINES

DOI: 10.15611/pn.2016.450.53

JEL Classification: D12

Streszczenie: Pojawienie się na rynku tanich przewoźników lotniczych poprawiło dostępność transportową wielu regionów Europy uznawanych wcześniej za peryferyjne. Celem artykułu była prezentacja rynku niskokosztowych przewoźników w Europie, poznanie preferencji dotyczących formy podróżowania tanimi liniami lotniczymi oraz stworzenie profilu użytkownika tanich linii lotniczych. Największym powodzeniem i niesłabnącą pozycją na rynku europejskim szczytą się Ryanair oraz EasyJet. Najsłabszą pozycję wśród pięciu najpopularniejszych linii na rynku europejskim odnotował WizzAir [www1]. Badania¹ przeprowadzone w 2015 roku potwierdziły prezentowane tendencje. Wśród przewoźników wybieranych najczęściej zdecydowanie największym powodzeniem cieszyli się: Ryanair (46%) oraz WizzAir (42%). Wśród badanych najliczniejszą grupę stanowiły osoby podróżujące tanimi liniami 1-2 razy w roku – 35%, oraz rzadziej niż raz w roku (30%) – podróżujące głównie wakacyjnie. Najistotniejszymi powodami wyboru konkretnych linii lotniczych były: w pierwszej kolejności – cena biletu, a następnie siatka połączeń oraz położenie lotnisk. Aż 69% respondentów wśród osób podróżujących liniami niskokosztowymi potwierdziło, że od pojawienia się ich na polskim rynku zwiększyła się ich częstotliwość podróży.

Słowa kluczowe: turystyka, tanie linie lotnicze, rynek niskokosztowych przewoźników.

Summary: The emergence of low cost operators has improved transport accessibility to many European regions that were previously considered peripheral. The aim of the article was to present the market of low-cost operators in Europe, learn about the preferences concerning travelling with low-cost airlines and create a profile of a low-cost airlines user. The most popular and unwavering positions on the European market are occupied by Ryanair and EasyJet and the weakest position among the top five lines is taken by WizzAir. The research conducted in 2015 confirmed presented trends. The biggest success, among the operators that are chosen most often, is enjoyed by Ryanair (46%), and WizzAir (42%). Among the respondents, the largest group were people travelling with low-cost airlines 1-2 times a year – 35%, and less than once a year (30%), travelling mainly for holiday. The most important

¹ Materiał badawczy zebrała Marta Pijarczyk.

reasons for the selection of specific airlines were – firstly, the ticket price, then network of connections and the location of airports. As many as 69% of travellers confirmed that since the emergence of low-cost airlines on the Polish market their frequency of travelling increased.

Keywords: tourism, low cost airlines, market of low-cost operators.

1. Wstęp

Turystyka jest zjawiskiem powszechnym, w związku z tym wszystkie podmioty, które realizują usługi z zakresu transportu turystów, musiały dostosować oferty do potrzeb rynkowych. Zmiany te dotyczą również usług lotniczych.

Sektor transportu lotniczego w Polsce ulega od kilku lat zmianom. Do lat 80. XX wieku transport lotniczy traktowany był jako elitarny. Współcześnie, głównie dzięki istnieniu przewoźników niskokosztowych, stał się powszechny, przyczynił się do zwiększenia mobilności mieszkańców wielu regionów świata [Pijet-Migoń 2012]. Główną rolę we wzroście popularności transportu lotniczego odegrały zmiany prawne i organizacyjne [Debbage 2008].

Mianem taniego przewoźnika lotniczego, potocznie zwanego tanią linią lotniczą (*Low Cost Carrier*), określa się przewoźnika oferującego niskie ceny biletów przy jednoczesnym ograniczeniu dodatkowych usług związanych z przewozem. Ograniczeniami takimi mogą być np. brak bezpłatnych posiłków podczas lotu, możliwości rezerwacji miejsc, podziału na klasy pasażerskie, co pozwala zminimalizować koszty przewozu nawet o 60% [Nowaczyk 2008]. Transport lotniczy odgrywa ważną rolę zwłaszcza w wymiarze międzynarodowym, gdzie czas, koszty czy dostępność mają istotny wpływ na wybór miejsca wyjazdu [Debbage 2008]. Uważa się go za kluczowy łącznik pomiędzy popytem a podażą na rynku usług turystycznych [Pender, Sharpley 2008].

Transformacja światowej gospodarki, w tym także transportu lotniczego, doprowadziła do zmian, jakimi było między innymi powstanie niskokosztowych przewoźników lotniczych, a w konsekwencji przyczyniła się do zwiększenia znaczenia lotnictwa w ruchu turystycznym na średnich i krótkich trasach.

W artykule przedstawiono rynek niskokosztowych linii lotniczych. Jego głównym celem było poznanie preferencji dotyczących formy podróżowania tanimi liniami lotniczymi oraz stworzenie profilu użytkownika tanich linii lotniczych. Wykorzystano metodę sondażu diagnostycznego. Badania ankietowe przeprowadzono zarówno wśród podróżujących tanimi liniami lotniczymi, jak i niekorzystających z takiej formy transportu. Respondenci podróżujący liniami niskokosztowymi stanowili 77% badanych.

2. Rynek niskokosztowych przewoźników w Europie

Liberalizacja rynku lotniczego w Europie w latach 80. i 90. XX wieku spowodowała rozwój konkurencji. Zjawisko to doprowadziło do pojawienia się nowych firm przewozowych, w tym przewoźników niskokosztowych. Od tego czasu nastąpiła zmiana charakteru pasażerskiego ruchu lotniczego.

Pionierem na rynku europejskich niskokosztowych przewozów lotniczych był irlandzki Ryanair, powstały w 1985 roku. Początkowo operował na trasie Waterford do Londynu, będąc w posiadaniu jedynie jednego 15-siedzeniowego samolotu. W ciągu roku przetransportował na tej trasie około 5 tys. pasażerów. Rok później otrzymał pozwolenie na loty na obszarze Wielkiej Brytanii i Irlandii. W maju 1986 roku uruchomiono nowe połączenie pomiędzy Dublinem a Londynem, obsługiwane przez 2 samoloty 46-siedzeniowe. Cena biletu była na tej trasie o połowę niższa niż oferowane przez British Airways czy Aer Lingus, co zaowocowało szybką obniżką cen. Ryanair na dwóch trasach obsłużył około 82 tys. pasażerów. Mimo szybkiego rozwoju siatki połączeń, floty oraz rosnącej liczby pasażerów w 1990 roku linia zaczęła ponosić straty, co skutkowało decyzją o zmianie modelu biznesowego na niskokosztowy. W ten sposób irlandzki przewoźnik regionalny stał się pierwszą niskokosztową linią lotniczą na starym kontynencie. Jeszcze w tym samym roku przekroczyła ona pułap 700 tys. pasażerów².

Kolejnym europejskim przewoźnikiem LCC był EasyJet, powstały w październiku 1995 roku.

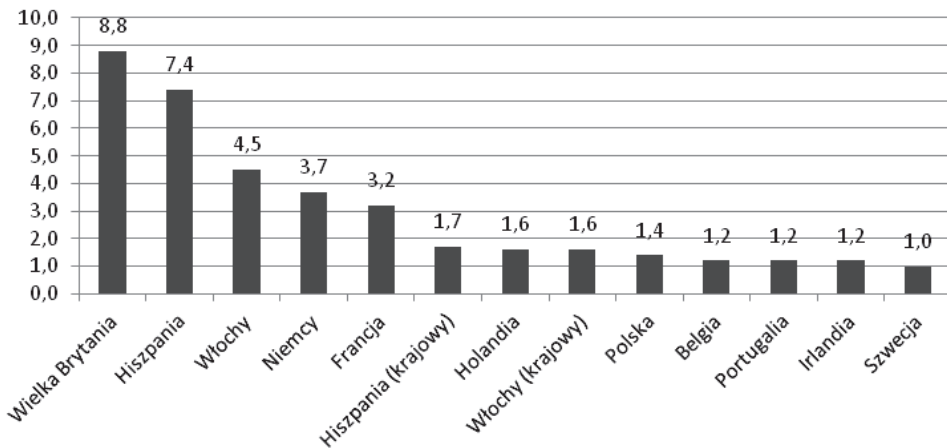
Klienci zyskali korzyści związane z obniżką cen biletów. Wzrosła również znacznie dostępność lotnicza. Zasada kupna biletu *last minute* została zastąpiona *first minute*, dzięki czemu doprowadzono do zwiększenia wskaźnika wykorzystania miejsc w samolocie. Przewoźnicy niskokosztowi pozyskali znaczną grupę mniej zamożnych podróżnych, dla których zmniejszony komfort w czasie przelotu był czynnikiem małoistotnym.

Do 2004 roku rynek przewozów LCC obejmował: kraje skandynawskie, Irlandię, Francję, Wielką Brytanię, Hiszpanię, Portugalię, Włochy, Holandię i Niemcy. Rozszerzanie się Unii Europejskiej o nowe kraje członkowskie przyczyniło się również do rozbudowy połączeń linii niskokosztowych o nowe państwa Unii Europejskiej.

Pod koniec lat 90. i w pierwszych latach XXI wieku powstało wiele linii niskokosztowych, a część tradycyjnych zmieniła model działalności. Nowymi liniami były włoskie Air One, norweskie Color Air oraz hiszpańskie Air Europa, a także spółki-córki: BMI Baby, utworzone przez British Midland, oraz Snowflake, otwarte przez SAS. Wśród przewoźników, którzy zmienili model działalności, znaleźli się: Germanwings, Germania Express czy Air Berlin. Chociaż część z tych linii nie przetrwała kryzysu, to jednak istotnie wpłynęły na rynek przewozów lotniczych w

² <http://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>.

Europie. Spowodowały wzrost liczby podróży lotniczych, a także zmiany w sieci połączeń i hierarchii portów lotniczych. Wzrost liczby pasażerów linii niskokosztowych w Europie świadczył o ich sukcesie. W 1994 roku z podróży w formule LCC skorzystało mniej niż 3 mln osób. W 1997 roku, a więc zaledwie 3 lata później, liczba ta wynosiła już 17,5 mln, a w 2005 roku ponad 100 mln [Pijet-Migoń 2012]. Według danych ELFAA (The European Low Fares Airline Association) w 2014 roku linie niskokosztowe w Europie przewiozły ponad 236 mln pasażerów³. Pięcioma krajami z największym udziałem linii niskokosztowych pod względem liczby oferowanych miejsc były: Wielka Brytania, Hiszpania, Włochy, Niemcy oraz Francja. Polska zajmowała 9 miejsce z liczbą oferowanych miejsc na poziomie 1,4 mln miesięcznie⁴ (rys. 1).



Rys. 1. Współczynnik mobilności lotniczej LCC w krajach Europy — maj 2013 roku (w mln)

Źródło: 6. May Facts, OAG, 2013, <http://www.oag.com/sites/default/files/May%20FACTS.pdf>, dostęp 22.11.2015.

Tabela 1. Wzrost liczby pasażerów największych przewoźników zrzeszonych w ELFAA w latach 2005-2010

Wyszczególnienie	Ryanair	EasyJet	Norwegian	Vueling/Clickair	WizzAir
Lipiec'05-czerwiec'06	37,6	32,1	3,3	-	2,4
Lipiec'06-czerwiec'07	44,4	35,7	5,4	-	3,3
Lipiec'07-czerwiec'08	53,3	41,3	7,5	6,1	5,1
Lipiec'08-czerwiec'09	60,2	44,5	9,7	5,6	6,6
Lipiec'09-czerwiec'10	69,2	47,5	11,5	10,8	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych http://www.prtl.pl/userfiles/file/Raporty/PRTL_pl_wyniki_europejskich_tanich_linii.pdf.

³ <http://www.elfaa.com/statistics.htm> (dostęp 10.09.2015).

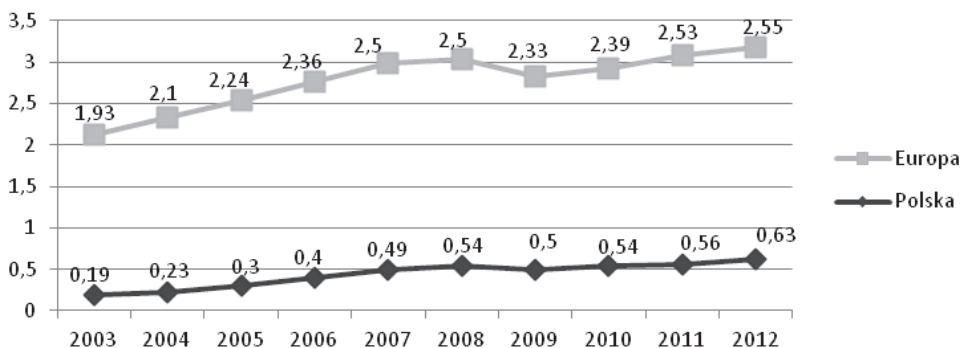
⁴ www.oag.com/sites/default/files/May%20FACTS.pdf.

Tanie linie przejęły pasażerów naziemnych środków transportu, zachęcając tym samym też Europejczyków do częstszego podróżowania. Liniom tradycyjnym odebrały pasażerów jedynie w niewielkim stopniu. Liczba pasażerów obsługiwanych na europejskim rynku stale rośnie (tab. 1).

Niezmiennie największym powodzeniem i najsłabnącą pozycją na rynku europejskim cieszą się linie Ryanair (81,4 mln pasażerów obsługiwanych w 2013 r., 86,4 mln obsługiwanych pasażerów w 2014 roku). Kolejnym przewoźnikiem był EasyJet z 61,4 mln pasażerów w 2013 roku oraz 65,3 mln pasażerów w roku 2014. Pasażerowie tylko tych 2 linii stanowili w 2013 roku 68% pasażerów wszystkich przewoźników zrzeszonych w ELFAA oraz 64% w roku 2014. Najsłabszą pozycję wśród pięciu najpopularniejszych linii na rynku europejskim odnotował WizzAir z 12,6 mln pasażerów w okresie lipiec 2012-czerwiec 2013⁵.

Europejskie tanie linie dokonały rewolucji na rynku przewozów lotniczych. Uruchomiły dodatkowy „uśpiony popyt” w postaci dziesiątków milionów pasażerów w ciągu roku. Przyczyniły się także do rozwoju przemysłu turystycznego w wielu regionach Europy [Serafin 2010].

Deregulacja na europejskim rynku przewozów lotniczych oraz powstanie tanich linii przyczyniły się do wzrostu mobilności lotniczej (rys. 2). Jest ona stosunkiem liczby pasażerów w danym roku do liczby mieszkańców danego kraju [Pijet-Migoń 2014]. W 2003 roku wynosiła ona dla Polski 0,19. Rok po wejściu tanich przewoźników na polski rynek wskaźnik ten wynosił już 0,3, natomiast w 2012 roku – 0,63. W 2013 roku osiągnął poziom 0,65⁶.



Rys. 2. Wzrost mobilności lotniczej w Polsce i Europie w latach 2004-2012

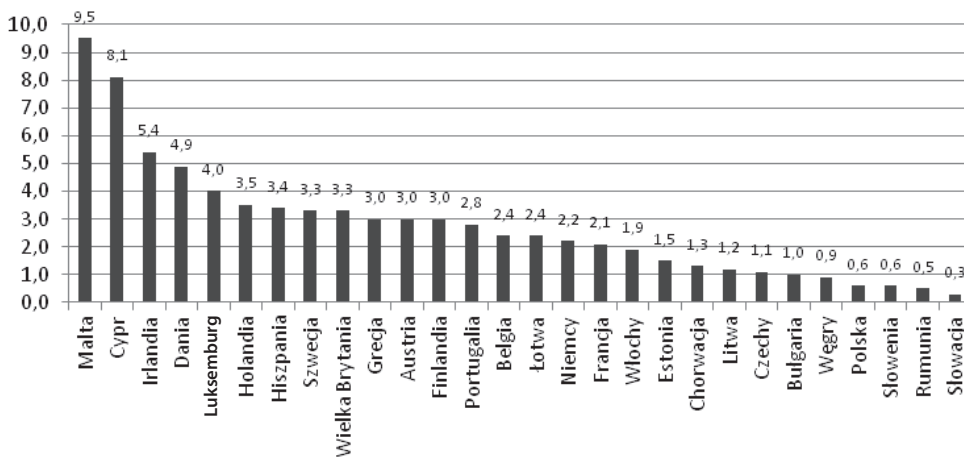
*24 kraje (bez Polski) UE, brak danych z Rumunii, Bułgarii, Chorwacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

⁵ http://www.elfaa.com/Stats_June2014.

⁶ <http://lotniczapolska.pl/Polska-na-sciezce-wzrostow,36120> (dostęp 21.09.2015).

Mimo znacznego wzrostu pozostaje on wciąż zdecydowanie niższy niż dla pozostałych Państw Unii Europejskiej (rys. 3). Przykładowo współczynnik mobilności lotniczej dla Malty wynosił w 2013 roku 9,5, Cypru 8,1 a Irlandii 5,4⁷. Polska ze współczynnikiem 0,6 plasuje się na 25 miejscu wśród państw Unii. Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego Polska do 2030 roku powinna osiągnąć mobilność na poziomie 1,61⁸.



Rys. 3. Współczynnik mobilności lotniczej w państwach Unii Europejskiej w 2013 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

3. Wyniki badań

Grupę respondentów stanowiło 115 osób. Byli to zarówno podróżujący tanimi liniami lotniczymi, jak i osoby niekorzystające z takiej formy transportu. Respondenci podróżujący liniami niskokosztowymi stanowili 77% badanych. Badania miały na celu poznanie preferencji dotyczących formy podróżowania tanimi liniami lotniczymi oraz wpływu na ich aktywność turystyczną. Wśród respondentów badanej próby większość stanowiły kobiety – 68%. Respondentami były osoby młode w wieku 25-34 lat (65%) oraz 35-44 lat (21%), a także powyżej 45 lat (11%). Zdecydowaną większość ankietowanych stanowiły osoby z wyższym (66%) i niepełnym wyższym wykształceniem (17%), średnim oraz zawodowym 13% i 3%. Ponad połowa ankietowanych (56%) zamieszkiwała miasta powyżej 500 tys. mieszkańców. Mieszkańcy miast do 50 tys. mieszkańców oraz miast liczących 250-500 tys. mieszkańców sta-

⁷ [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Air_and_sea_passenger_transport_2013_\(%C2%B9\)_YB15.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Air_and_sea_passenger_transport_2013_(%C2%B9)_YB15.png) (dostęp 21.10.2015).

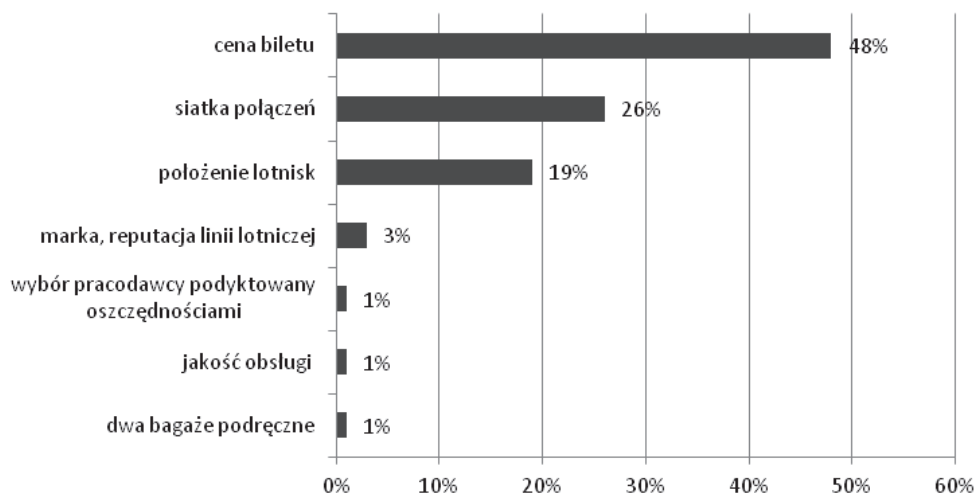
⁸ <http://www.prtl.pl/print,4318,1> (dostęp 28.04.2016).

nowiły odpowiednio 16% i 15%, 7% respondentów reprezentowało obszary wiejskie, natomiast najmniej liczną grupą wśród respondentów byli mieszkańcy miast liczących 50-100 tys. mieszkańców (4%) oraz miast z liczbą 100-250 tys. mieszkańców (3%).

Ostatnim kryterium społeczno-demograficznym analizowanym podczas badań był miesięczny dochód netto na osobę w rodzinie. Wyniki 3 grup respondentów były do siebie bardzo zbliżone. Największą grupę stanowiły osoby zarabiające powyżej 3000 zł na osobę w rodzinie (35%). Kolejną grupą byli respondenci o zarobkach 1001-2000 zł. Zarobki 30% ankietowanych oscylowały w granicach 2001-3000 zł. Najmniej liczną grupę stanowili respondenci o zarobkach poniżej 1000 zł – zaledwie 3% ankietowanych.

Wśród badanych najliczniejszą grupę stanowiły osoby podróżujące tanimi liniami 1-2 razy w roku – 35% oraz rzadziej niż raz w roku (30%). Osoby podróżujące 3-6 razy w roku stanowiły 19% ankietowanych, najmniej liczną grupą byli respondenci podróżujący częściej niż 6 razy w roku. Zdecydowana większość to osoby o dochodach powyżej 3000 zł (79%).

Wśród przewoźników wybieranych najczęściej zdecydowanie największym powodzeniem cieszyło się dwóch przewoźników: Ryanair (46%) oraz WizzAir (42%). Linie Norwegian wybrało 6% ankietowanych, a Germanwings – 3%. Najmniejszym powodzeniem cieszyły się linie Aer Lingus oraz EasyJet (po 1%).



Rys. 4. Czynniki wpływające na wybór linii lotniczej

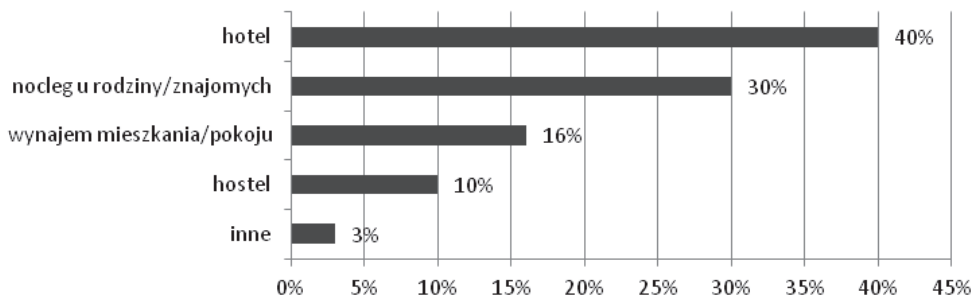
Źródło: badania własne.

Respondenci wskazali również powody, dla których wybierali konkretne linie lotnicze. W 48% przypadków decydującym czynnikiem była cena biletu. Kolejnymi

wpływającymi na wybór danej linii były: siatka połączeń oraz położenie lotnisk, odpowiednio 26% i 19%, a 3% ankietowanych wskazało markę, reputację linii lotniczej. Zwrócono również uwagę na jakość obsługi danej linii (rys. 4).

Najwięcej, aż 34%, respondentów preferowało krótkie, kilkudniowe wyjazdy, trwające około 3-4 dni. Kolejną grupą były osoby preferujące wyjazdy dłuższe, trwające ponad tydzień (30%), wyjazdy trwające 5-7 dni wybierało 28% ankietowanych, natomiast najmniejszą grupę stanowiły osoby wybierające wyjazdy 1-2 dniowe (8%). W niemal 90% były to wyjazdy turystyczne, jedynie 14% to wyjazdy służbowe. Niemal połowa respondentów (49%) korzystała z tanich linii w celach wyjazdów krótkoterminowych, trwających kilka dni, co wskazuje na popularność tzw. city-break, 27% respondentów korzystało z usług przewoźników niskokosztowych w celu odwiedzin u rodziny i znajomych, 15% – w celu wyjazdów turystycznych długoterminowych, a 8% respondentów wybrało tanie linie w celu wyjazdu biznesowego; najmniejszą grupę stanowiły osoby wyjeżdżające za granicę w celach zarobkowych.

Aktywność turystyczna pobudza również branżę hotelarską. Spośród badanych aż 40% wybierało nocleg w hotelu, a co 3 osoba – nocleg u rodziny lub znajomych. Z wynajmu mieszkania/pokoju korzystało 16% respondentów, natomiast 10% wybierało nocleg w hostelu. Tylko 3% respondentów wybrało opcję „inne”, podając własne odpowiedzi, wśród których znalazły się: couchsurfing, dom wakacyjny oraz własne mieszkanie (rys. 5).



Rys. 5. Formy zakwaterowania wybierane przez ankietowanych

Źródło: badania własne.

Respondenci wskazali również termin, kiedy najczęściej podróżują – w tygodniu czy w weekendy. Aż 70% respondentów odpowiedziało, że nie ma reguły, natomiast 17% najczęściej podróżuje w tygodniu. Jedynie 13% na czas swojego pobytu wyjazdu wybiera weekend. Badani śledzili ceny biletów. Niemal połowa badanych przyznała, że zdarzyło im się kupić bilet lotniczy pod wpływem impulsu, na przykład z powodu niskiej ceny. Były to osoby w wieku 25-34 lata (67%) i 35-44 lata

(14%). Respondenci powyżej 56 roku życia stanowili jedynie 2% ankietowanych, którzy zdecydowali się na spontaniczny zakup. W zdecydowanej mierze były to osoby z miast powyżej 500 tys. mieszkańców. Co druga osoba, która zdecydowała się na spontaniczny zakup biletu, zarabiała powyżej 3000 zł na osobę w rodzinie. Osoby zarabiające poniżej 1000 zł stanowiły jedynie 4% tej grupy.

Aż 69% respondentów wśród osób podróżujących liniami niskokosztowymi potwierdziło, że od pojawienia się ich na polskim rynku zwiększyła się ich częstotliwość podróży.

Analizując wyniki badań ankietowych, można stworzyć profil użytkownika tanich linii lotniczych. Najczęściej są to osoby w przedziale wiekowym 25-34 lata, z wyższym wykształceniem, pochodzące z dużych miast powyżej 500 tys. mieszkańców. Użytkownikami linii budżetowych były głównie osoby z dochodami powyżej 3000 zł netto na osobę w rodzinie, podróżujące 1-2 razy w roku, z reguły liniami Ryanair lub WizzAir. Aż 69% ankietowanych zwiększyło dzięki liniom budżetowym swoją aktywność turystyczną.

4. Zakończenie

Powstanie tanich linii lotniczych przyczyniło się do zwiększenia aktywności turystycznej wśród mieszkańców Europy. Od czasu pojawienia się na rynku tanich linii lotniczych współczynnik mobilności lotniczej stale rośnie. Poprawiła się dostępność usług dla przeciętnego obywatela. Głównym celem podróży tanimi liniami wspólnie są krótkie wyjazdy, często do głównych miast europejskich – tzw. city-breaks. Wśród użytkowników przewoźników niskokosztowych przeważają kilkudniowe wyjazdy turystyczne trwające około 3-4 dni. Z analizy statystyk lotniczych wynika, że wśród Europejczyków najpopularniejszą linią jest Ryanair, WizzAir plasuje się dopiero na piątym miejscu. Zmiany, jakie zaszły na rynku dzięki przewoźnikom budżetowym, pozwoliły na skomunikowanie obszarów peryferyjnych oraz zniwelowanie sezonowości turystycznej. Pojawienie się tanich linii lotniczych spowodowało powstanie nowego zjawiska – wyboru miejsca docelowego wyjazdu turystycznego ze względu na cenę biletu, a nie rzeczywiste chęci wyjeżdżającego. Głównym powodem niekorzystania z usług przewoźników LCC nie jest strach czy brak zaufania, a jedynie niekorzystanie z transportu lotniczego. Z przeprowadzonych badań wynika, że ponad połowa osób przynajmniej raz podjęła spontaniczną decyzję o zakupie biletu, spowodowaną jego niską ceną.

Główną rolę we wzroście popularności transportu lotniczego odegrały zmiany prawne i organizacyjne. Przez wiele lat był on jedną z najbardziej regulowanych dziedzin gospodarki – regulacje ekonomiczne czy monopolistyczna pozycja przewoźników narodowych powodowały bardzo wysokie ceny, a w konsekwencji brak zainteresowania tą formą transportu. Zwolennicy interwencjonizmu państwowego utrzymywali, że regulacje prawne w tym zakresie są konieczne, ponieważ gwarantują stabilność rynku i bezpieczeństwo. Zwolennicy koncepcji wolnego rynku

uważali natomiast, że najlepszą receptą na stworzenie efektywnego i niezawodnego systemu przewozów lotniczych jest konkurencja i rynkowe mechanizmy ustalania cen [Debbage 2008].

Dopiero transformacja światowej gospodarki, w tym także transportu lotniczego, doprowadziła do zmian, jakimi było między innymi powstanie niskokosztowych przewoźników lotniczych. Doprowadziło to do zwiększenia znaczenia lotnictwa w ruchu turystycznym na średnich i krótkich trasach.

Literatura

- Debbage K.G., 2008, *Linie lotnicze, porty lotnicze i międzynarodowy transport lotniczy. Zarządzanie turystyką*, PWE, Warszawa.
- <http://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>.
- [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Air_and_sea_passenger_transport_2013_\(%C2%B9\)_YB15.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Air_and_sea_passenger_transport_2013_(%C2%B9)_YB15.png)
- <http://lotniczapolska.pl/Polska-na-sciezce-wzrostow,36120>.
- <http://www.elfaa.com/statistics.htm>.
- http://www.elfaa.com/Stats_June2014.
- <http://www.prtl.pl/>.
- <http://www.prtl.pl/print,4318,1>.
- Nowaczyk J., 2008, *Rozwój tanich przewozów lotniczych w Polsce*, Zeszyty Naukowe SGGW – Ekonomia i Org. Gosp. Żywnościowej, nr 69, Warszawa.
- Pender L., Sharpley R., 2008, *Zarządzanie turystyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Pijet-Migoń E., 2012, *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 25, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Pijet-Migoń E., 2014, *Dziesięć lat otwartego nieba nad Polską – implikacje dla turystyki*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 807, Ekonomiczne problemy turystyki nr 3, Szczecin.
- Serafin M., Zespół PRTL.pl, 2010, *Wyniki tanich linii na tle europejskiego rynku lotniczego*.
www1: <http://www.elfaa.com/statistics.htm> (dostęp 19.10.2015).