

PORTY LOTNICZE W OBSŁUDZE RUCHU TURYSTYCZNEGO W EUROPIE

DATA PRZESŁANIA: 15.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 15.08.2016 | KOD JEL: R40

Tomasz Wiskulski

Wydział Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku
e-mail: tomasz.wiskulski@awf.gda.pl

Jan A. Wendt

Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański
e-mail: jan.wendt@ug.edu.pl

STRESZCZENIE

Analiza umowy „otwartego nieba” wskazuje, iż jest ona oparta na podstawowych teoriach handlu międzynarodowego. Stanowi ona, iż pełna liberalizacja międzynarodowego rynku usług transportu lotniczego doprowadzi do zwiększenia wydajności systemu oraz zapewni dodatkowe korzyści dla wszystkich uczestników rynku. Nieodłączną konsekwencją liberalizacji jest wzrost konkurencji na rynku, a co za tym idzie – pojawienie się nowych produktów. W ten sposób powstały linie niskokosztowe, które zaczęły oferować rozwiązania niespotykane u klasycznych przewoźników. Doświadczenia w Europie pokazują, iż deregulacja rynku doprowadziła do niewielkiego wzrostu konkurencji pomiędzy klasycznymi przewoźnikami, zaś w przypadku rynku przewoźników niskokosztowych w krótkim czasie nastąpił wzrost popytu na transport pasażerski oraz rozwój portów lotniczych.

Głównym celem artykułu jest analiza zmian wielkości lotniczego ruchu pasażerskiego w europejskich portach lotniczych w latach 2010–2015. Przeprowadzona analiza wskazuje, iż najważniejsze europejskie porty lotnicze ze względu na tendencję rozwoju podzielić można na dwie zasadnicze grupy. Do grupy o tendencjach spadkowych zaliczyć należy część portów hiszpańskich, cypryjskich oraz port na wyspie Kos. W drugiej grupie, z tendencją wzrostu liczby pasażerów, znajdują się pozostałe porty lotnicze. Ogromne znaczenie dla ich rozwoju posiadają loty czarterowe, jednak na przykładzie Polski zauważyć można ich słabnący wpływ na wielkość ruchu pasażerskiego. W Polsce w 2015 roku ich udział zmalał do 15,5% ogólnej liczby pasażerów. W odróżnieniu od lotów czarterowych wzrasta znaczenie przewozów pasażerskich, tak zwanych tanich linii lotniczych. Najwięksi z przewoźników niskokosztowych zdobyli ponad 60% udział w polskim rynku.

SŁOWA KLUCZOWE

Europa, porty lotnicze, ruch turystyczny, transport lotniczy

WPROWADZENIE

Analiza umowy „otwartego nieba” wskazuje, iż jest ona oparta na podstawowych teoriach handlu międzynarodowego. Stanowi ona, iż pełna liberalizacja międzynarodowego rynku usług transportu lotniczego doprowadzi do zwiększenia wydajności systemu oraz zapewni dodatkowe korzyści dla wszystkich uczestników rynku. Nieodłączną konsekwencją liberalizacji jest powstanie zwiększonej konkurencji na rynku, a co za tym idzie – niejednokrotnie prowadzi to do powstawania nowych produktów (Wendt, 2008; Herman, Wendt, 2011), których zadaniem może być dążenie do nowych segmentów rynku (Bentkowska-Senator, Kordel, 2008). W ten sposób powstały linie niskokosztowe, które zaczęły oferować rozwiązania niespotykane u klasycznych przewoźników. Doświadczenia w Europie pokazują, iż deregulacja rynku spowodowała niewielki wzrost konkurencji pomiędzy klasycznymi przewoźnikami, natomiast w przypadku rynku przewoźników niskokosztowych doprowadziła w krótkim czasie do wzrostu popytu na transport pasażerski oraz rozwoju portów lotniczych.

NAJWIĘKSZE PORTY LOTNICZE EUROPY

Do największych portów Europy zaliczane są porty lotnicze w Londynie (Heathrow), Paryżu (Charles de Gaulle), Frankfurtu (Frankfurt International), Madrycie (Barajas) oraz Amsterdamie (Schiphol). W ostatnich 5 latach (2010–2015) pomimo kryzysu gospodarczego na świecie największy wzrost w przewozach pasażerskich miał miejsce w Amsterdamie (Schipol) – 29% oraz we Frankfurtu (Frankfurt Int.) – 15,1%. Wyraźnie, ponad 14%, wzrosły przewozy w Londynie, a o ponad 13% w Paryżu (Charles de Gaulle). Jedynie w porcie lotniczym w Madrycie odnotowano ponad 6-procentowy spadek wielkości przewozów.

Tabela 1. Zmiany wielkości ruchu pasażerów w największych portach lotniczych Europy

| Miasto – lotnisko | Kraj | Kod IATA | 2010 | 2015 | 2010/2015 |
|---------------------------|---------------|----------|-------|-------|-----------|
| | | | [mln] | [mln] | [%] |
| Londyn – Heathrow | Wlk. Brytania | LHR | 65,7 | 75,0 | 14,2 |
| Paryż – Charles de Gaulle | Francja | CDG | 58,2 | 65,8 | 13,1 |
| Frankfurt Int. | Niemcy | FRA | 53,0 | 61,0 | 15,1 |
| Madryt – Barajas | Hiszpania | MAD | 49,9 | 46,8 | -6,2 |
| Amsterdam – Schiphol | Holandia | AMS | 45,2 | 58,3 | 29,0 |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z portów lotniczych.

Na tle światowych portów lotniczych porty europejskie, pomijając wymienione powyżej 5 lotnisk, cechuje znacznie mniejsza wielkość przewozów pasażerskich ogółem z wyraźnie większą niż w przypadku portów lotniczych Stanów Zjednoczonych liczbą przewozów pasażerskich w relacjach międzynarodowych (Wendt, 2011). Wśród 10 największych portów lotniczych Europy, poza wymienionymi powyżej, znajdują się: port lotniczy Madryt – Barajas, lotnisko F.J. Straussa w Monachium, największe lotnisko włoskie, Leonardo da Vinci – Fiumicino w Rzymie, El Prat w Barcelonie i lotnisko London-Gatwick.

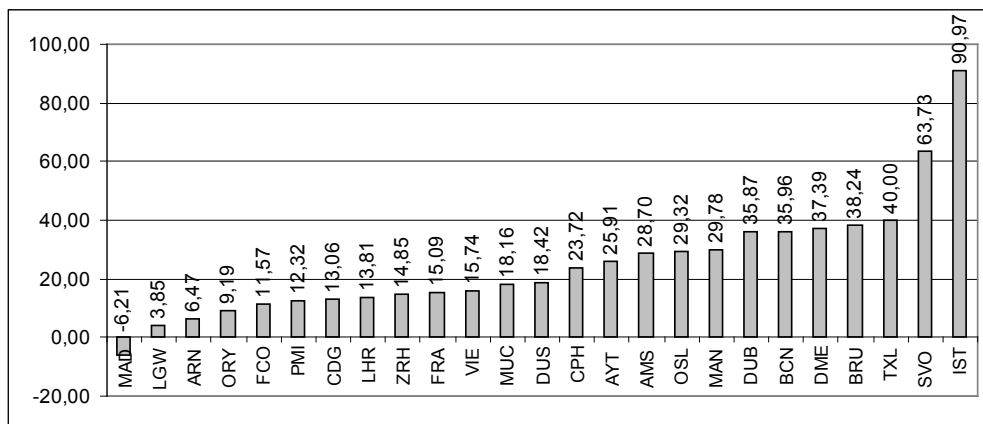
Tabela 2. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych krajów europejskich w latach 2010–2015

| Lp. | Miasto – lotnisko | Kraj | Liczba pasażerów | | 2015/2010 |
|-----|---------------------------|---------------|------------------|------|-----------|
| | | | [mln] | | [%] |
| | | | 2010 | 2015 | |
| 1. | Londyn – Heathrow | Wlk. Brytania | 65,9 | 75,0 | 113,8 |
| 2. | Paryż – Charles de Gaulle | Francja | 58,2 | 65,8 | 113,1 |
| 3. | Istambuł – Atatürk | Turcja | 32,1 | 61,3 | 191,0 |
| 4. | Frankfurt International | Niemcy | 53,0 | 61,0 | 115,1 |
| 5. | Amsterdam – Schiphol | Holandia | 45,3 | 58,3 | 128,7 |
| 6. | Madryt – Barajas | Hiszpania | 49,9 | 46,8 | 93,8 |
| 7. | Monachium – F.J. Strauss | Niemcy | 34,7 | 41,0 | 118,2 |
| 8. | Rzym – Fiumicino | Włochy | 36,3 | 40,5 | 111,6 |
| 9. | Barcelona – El Prat | Hiszpania | 29,2 | 39,7 | 136,0 |
| 10. | Londyn – Gatwick | Wlk. Brytania | 31,2 | 32,4 | 103,8 |
| 11. | Moskwa – Szeremietiewo | Rosja | 19,3 | 31,6 | 163,7 |
| 12. | Moskwa – Domodiedowo | Rosja | 22,2 | 30,5 | 137,4 |
| 13. | Paryż – Orly | Francja | 27,2 | 29,7 | 109,2 |
| 14. | Antalya International | Turcja | 22,0 | 27,7 | 125,9 |
| 15. | Kopenhaga – Kastrup | Dania | 21,5 | 26,6 | 123,7 |
| 16. | Zürich – Unique Zurich | Szwajcaria | 22,9 | 26,3 | 114,8 |
| 17. | Dublin International | Irlandia | 18,4 | 25,0 | 135,9 |
| 18. | Oslo – Gardenmoen | Norwegia | 19,1 | 24,7 | 129,3 |
| 19. | Palma – Mallorca | Hiszpania | 21,1 | 23,7 | 112,3 |
| 20. | Bruksela National | Belgia | 17,0 | 23,5 | 138,2 |
| 21. | Manchester International | Wlk. Brytania | 17,8 | 23,1 | 129,8 |
| 22. | Wiedeń International | Austria | 19,7 | 22,8 | 115,7 |
| 23. | Düsseldorf – Rhein Ruhr | Niemcy | 19,0 | 22,5 | 118,4 |
| 24. | Berlin – Tegel | Niemcy | 15,0 | 21,0 | 140,0 |
| 25. | Sztokholm – Arlanda | Szwecja | 17,0 | 18,1 | 106,5 |
| – | Warszawa – Okęcie | Polska | 8,7 | 11,2 | 128,7 |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych ze stron internetowych portów lotniczych.

O wielkości tych portów lotniczych może świadczyć fakt, iż w 2013 roku spośród 30 największych portów na świecie jedynie 6 znajdowało się w Europie. Jednak ważny i znaczący jest kilkunastoprocentowy wzrost przewozów zanotowany przez pozostałe europejskie porty lotnicze. Tym bardziej że dopiero w 2012 roku nastąpiły pierwsze oznaki wzrostu gospodarczego po światowym kryzysie gospodarczym z 2009 roku (Ilieş, Wendt, 2015).

Pomijając w analizie lotniska zlokalizowane w stolicach poszczególnych państw, pełniące rolę centrów transportowych, z tabeli 1 wyraźnie wynika znaczenie turystyczne lotnisk El Prat w Barcelonie, Antalya w Turcji oraz Palmy na Majorce. Kolejną kategorię w pasażerskim transporcie lotniczym z punktu widzenia turystyki stanowią huby lotnicze, czyli porty lotnicze, na których dokonuje się przesiadki ze względu na istniejące połączenia, zmiany kierunku lotu lub docelowej destynacji. Należą do nich lotniska z bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturą, które obsługują znacznie większy rynek przewozów lotniczych, niż wynika to z lokalnych krajowych potrzeb. Takimi hubami, poza pierwszą dziesiątką, są porty lotnicze w Moskwie, Sztokholmie, Oslo, Kopenhadze i Zurychu (Kruczek, Sacha, 1996). Największe z polskich lotnisk w Warszawie – lotnisko im. Chopina z liczbą pasażerów na poziomie 11,2 mln – znajduje się poza główną częścią klasyfikacji.



Rysunek 1. Zmiany liczby pasażerów w największych portach lotniczych Europy w latach 2010–2015 [%]

Źródło: opracowanie własne na podst. danych ze stron internetowych portów lotniczych.

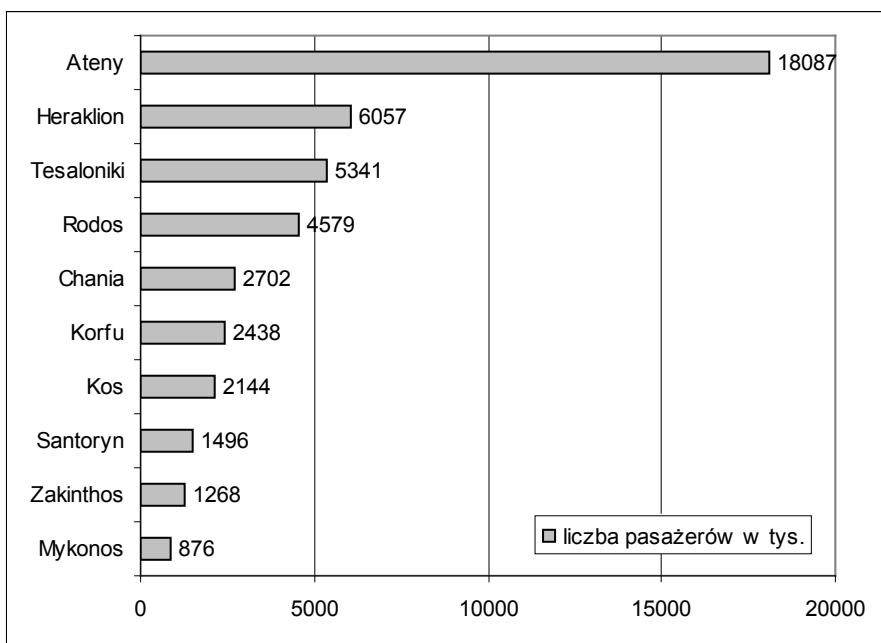
RUCH PASAŻERSKI W GRECJI I HISPANII

W Europie transport lotniczy odgrywa największą rolę w przypadku turystyki międzynarodowej (Ilieş, Wendt, 2015), dlatego też dokładnej analizie poddano kraje, w których udział noclegów udzielonych turystom zagranicznym w stosunku do ogółu turystów był największy i które jednocześnie są najdłużej członkami Unii Europejskiej. Dla analizy zmian w pasażerskim ruchu lotniczym w Grecji wybrano 10 portów lotniczych. Z oczywistego powodu największy ruch panuje na lotnisku w Atenach, gdzie dzięki zwiększeniu ruchu turystycznego zanotowano drugi największy procentowy wzrost liczby pasażerów na poziomie 19%. Największy procentowy wzrost liczby pasażerów, prawie 27%, miał miejsce na lotnisku w Santorini, na co złożył się z jednej strony powrót turystów na rynki greckie, a z drugiej – stosunkowo niewielki punkt wyjścia w 2014 roku, sięgający około 1,2 mln podróżnych.

W podobnie atrakcyjnych destynacjach turystycznych, na Krecie, Rodos i Korfu, wzrost ruchu turystycznego był o parę punktów procentowych niższy. Jedynym portem lotniczym w Grecji, w którym nastąpił spadek liczby pasażerów, był port na wyspie Kos. Należy to tłumaczyć spadkiem poczucia bezpieczeństwa (Wendt, 2008) spowodowanym niekontrolowanym napływem uchodźców z Syrii.

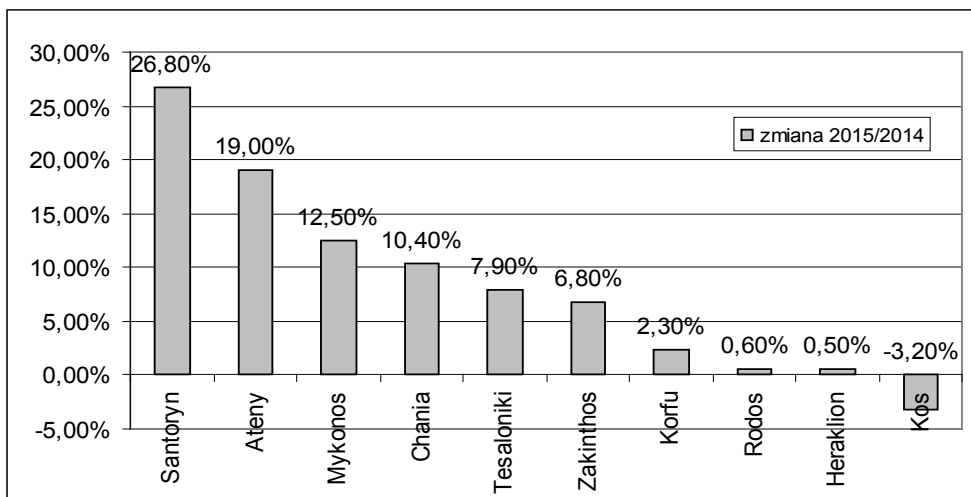
Zupełnie inaczej niż w Grecji kształtują się zmiany w portach lotniczych Hiszpanii. Do 5 portów lotniczych z największą liczbą pasażerów w 2015 roku należały Madryt–Barajas (46,8 mln), Barcelona El Prat (39,7 mln), Palma de Mallorca (23,7 mln), Malaga (14,4 mln) oraz Gran Canaria (10,6 mln).

Największy procentowy spadek przewozów cechuje porty lotnicze usytuowane wzdłuż kontynentalnego wybrzeża Morza Śródziemnego. Wyjątek stanowią porty w Alicante oraz Walencji. Jednocześnie w kontynentalnej części kraju nastąpił kilkuprocentowy wzrost przewozów przez porty usytuowane nad Zatoką Biskajską. Na podstawie zaistniałej sytuacji można wnioskować o przesunięciu punktu ciężenia ruchu turystycznego na hiszpańskie wyspy (Wendt, Chroń, Jazwiecka, Wiskulski, 2016).



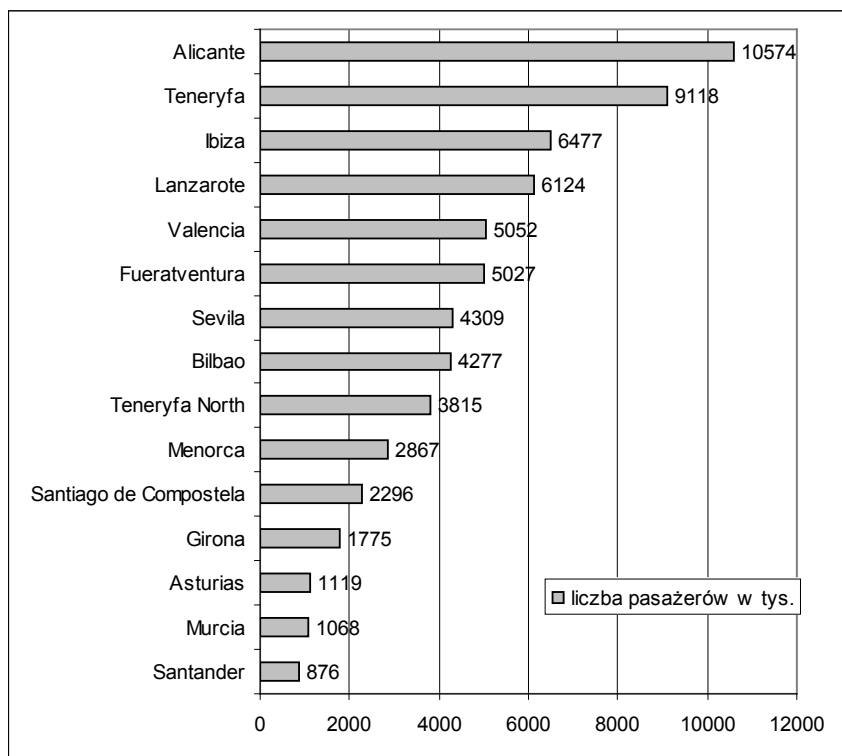
Rysunek 2. Transport lotniczy w Grecji w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>).

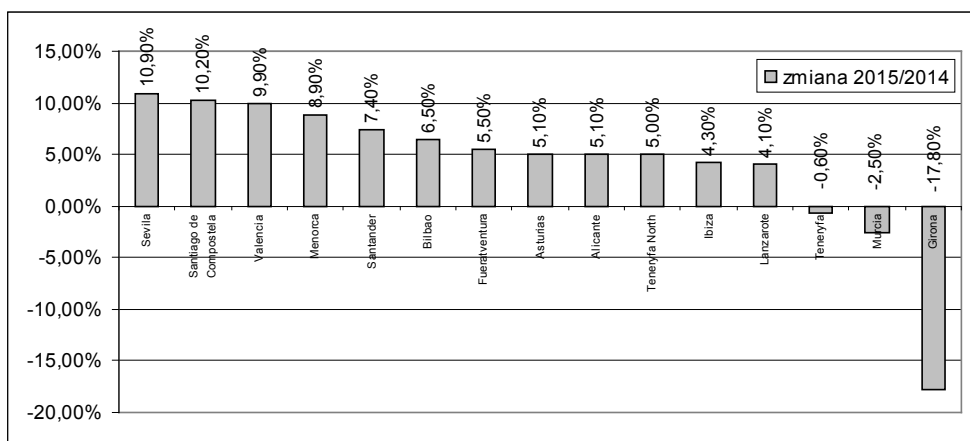


Rysunek 3. Zmiana liczby pasażerów w transporcie lotniczym w Grecji w latach 2014–2015

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>).



Rysunek 4. Pasażerowie obsłużeni w portach lotniczych w Hiszpanii w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>).

Rysunek 5. Zmiana liczby pasażerów w transporcie lotniczym w Hiszpanii w latach 2014–2015

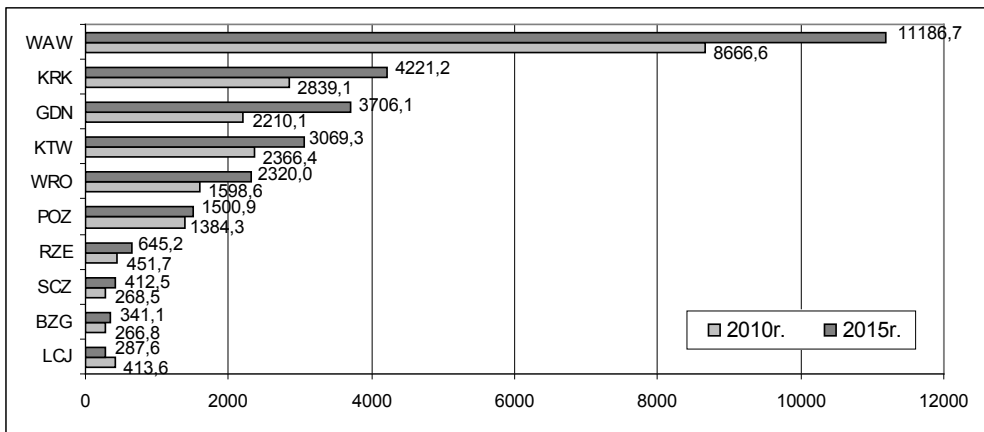
Źródło: opracowanie własne na podst. danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>).

Nie bez znaczenia dla wielkości ruchu pasażerskiego pozostaje bezrobocie w Katalonii, gdzie kryzys gospodarczy spowodował jego największy wzrost. Znamienne jest, iż jedynie w dwóch portach nastąpił ponad 10-procentowy wzrost liczby pasażerów – w Sewilli o 10,9% oraz w Santiago de Compostela o 10,2%. Ponadto prawie we wszystkich portach zlokalizowanych na hiszpańskich wyspach nastąpił kilkuprocentowy wzrost liczby pasażerów w granicach 4,1–8,9%. Wyjątek stanowi port lotniczy Teneryfa-South, gdzie nastąpił spadek liczby pasażerów o 0,6%.

PORTY LOTNICZE W POLSCE

Na tle światowych i europejskich portów lotniczych polskie lotniska wypadają stosunkowo słabo. W 2015 roku największe z nich w Warszawie obsłużyło jedynie ponad 11 mln pasażerów. W Polsce działało 42 przewoźników pasażerskich, w tym 18 posiadających swoje główne siedziby na terenie naszego kraju. Największy udział w rynku przewozów miały Ryanair (30,76%), Wizz Air (21,79%), LOT Polish Airlines (20,56%), Lufhansa (7,33%) oraz Norwegian Air Shuttle (2,96%).

Jak wyraźnie wynika z danych statystycznych, lotniska w Polsce pełnią rolę węzłów transportowych, i to w zasadzie drugiego rzędu, gdyż większość połączeń z lotnisk dostarcza pasażerów do Warszawy, która sama jest węzłem (pierwszego rzędu) dla lotnisk niemieckich (we Frankfurcie lub Monachium) oraz lotnisk w Skandynawii, takich jak Sztokholm i Kopenhaga. Oczywiście PLL LOT utrzymuje bezpośrednie połączenia z licznymi miastami w Europie, ale jedyne międzykontynentalne połączenia z Polski, pomijając połączenia typowo turystyczne z kurortami w Afryce, prowadzą na lotniska amerykańskie do Chicago, Nowego Jorku, Toronto, Punta Cana oraz na lotniska azjatyckie na Bali, w Pekinie oraz Tokio.



Rysunek 6. Pasażerowie obsłużeni w największych portach lotniczych Polski w latach 2010–2015

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Jak pokazują dane na rysunku 6, do największych portów lotniczych Polski z liczbą pasażerów powyżej 2 mln należą Warszawa-Okęcie, Kraków, Gdańsk, Katowice, Warszawa-Modlin oraz Wrocław. W kolejnej grupie z przewozami powyżej 1 mln pasażerów znajduje się jedynie port

w Poznaniu. Pozostałe porty lotnicze cechuje obsługa pasażerów poniżej 1 mln pasażerów. Należą do nich porty lotnicze w Rzeszowie, Szczecinie, Bydgoszczy oraz Łodzi, Lublinie i Zielonej Górze. Jednocześnie od 2014 roku funkcjonuje port lotniczy w Radomiu, jednak w jego przypadku, zapewne ze względu na relatywnie niewielkie zainteresowanie ze strony podróżnych, dane dotyczące liczby pasażerów nie są oficjalnie publikowane.

Tabela 4. Obsługa pasażerów w portach lotniczych w Polsce w 2015 r.

| Lp. | Miasto – lotnisko | 2015 |
|-----|--|------------|
| 1. | Warszawa-Okęcie, im. Fryderyka Chopina | 11 186 688 |
| 2. | Kraków-Balice, im. Jana Pawła II | 4 221 171 |
| 3. | Gdańsk-Rębiechowo, im. Lecha Wałęsy | 3 706 108 |
| 4. | Katowice-Pyrzowice | 3 069 273 |
| 5. | Warszawa-Modlin | 2 589 286 |
| 6. | Wrocław-Starachowice, im. Mikołaja Kopernika | 2 320 015 |
| 7. | Poznań-Ławica, im. Henryka Wieniawskiego | 1 500 918 |
| 8. | Rzeszów-Jasionka | 645 214 |
| 9. | Szczecin-Goleniów, im. NSZZ „Solidarność” | 412 547 |
| 10. | Bydgoszcz-Szwederowo, im. I.J.Paderewskiego | 341 061 |
| 11. | Łódź-Lublinek, im. Władysława Reymonta | 287 628 |
| 12. | Lublin | 265 021 |
| 13. | Zielona Góra-Babimost | 17 111 |
| 14. | Radom-Sadków* | – |
| 15. | Szymany – Airport „Mazury”** | – |
| 16. | Gdynia-Kosakowo*** | – |

* Brak oficjalnych danych.

** Działalność wznowiona w 2016 r.

*** W likwidacji od 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W ostatniej grupie znajdują się porty lotnicze w Szymanach i Gdyni. Pierwszy z nich wznowił swoją działalność w 2016 roku, natomiast port lotniczy w Gdyni został postawiony przed uruchomieniem w stan likwidacji.

W tej sytuacji pocieszające dla polskich turystów indywidualnych jest wprowadzanie nowych połączeń na krajowych lotniskach, pojawienie się tanich linii lotniczych oraz dynamiczny przyrost liczby pasażerów sięgający w Gdańsku 67,69%, Szczecinie – 59,63% oraz Krakowie – 48,68. Mniejszy przyrost w latach 2010–2015 w miał miejsce w portach w Katowicach (29,7%), Warszawie – lotnisko im. Chopina (29,07%) oraz w Bydgoszczy (27,85%) i Poznaniu (8,42%). Port lotniczy w Łodzi jest z kolei jedynym portem lotniczym, w którym nastąpił spadek liczby pasażerów (o 30,46%).

PRZELOTY REGULARNE Z POLSKI

Przy analizie ruchu turystycznego na polskich lotniskach interesująca jest analiza wielkości ruchu lotniczego w przelotach regularnych i czarterowych, którą zaprezentowano w tabelach 5–6. Wśród połączeń regularnych na pierwszym miejscu znajduje się Londyn ze swoimi lotniskami i ruchem stanowiącym około 1/6 całości polskiego regularnego ruchu pasażerskiego sięgającego w 2015 roku 23,6 mln pasażerów.

Tabela 5. Liczba pasażerów z Polski w portach lotniczych Europy w ruchu regularnym w 2015 r.

| Lp. | Kierunek (lotnisko) | Kraj | Pasażerowie [tys.] | Udział [%] |
|-----|---------------------|-----------------|--------------------|------------|
| 1. | Londyn | Wielka Brytania | 3 878 977 | 16,44 |
| 2. | Frankfurt | Niemcy | 1 403 936 | 5,95 |
| 3. | Oslo | Norwegia | 1 177 502 | 4,99 |
| 4. | Paryż | Francja | 1 041 799 | 4,42 |
| 5. | Monachium | Niemcy | 916 455 | 3,88 |
| 6. | Dublin | Irlandia | 787 276 | 3,34 |
| 7. | Bruksela | Belgia | 707 793 | 3,00 |
| 8. | Sztokholm | Szwecja | 646 175 | 2,74 |
| 9. | Mediolan | Włochy | 598 995 | 2,54 |
| 10. | Rzym | Włochy | 585 513 | 2,48 |
| 11. | Kopenhaga | Dania | 546 011 | 2,31 |
| 12. | Dortmund | Niemcy | 465 748 | 1,97 |
| 13. | Amsterdam | Holandia | 432 141 | 1,83 |
| 14. | Barcelona | Hiszpania | 428 833 | 1,82 |
| 15. | Eindhoven | Holandia | 417 103 | 1,77 |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Z kolei na 5 lotniskach niemieckich (poza wymienionymi w tabeli 6 także w Berlinie i w Dusseldorfie) obsłużono około 3,3 mln pasażerów z Polski. Daje to Niemcom drugą lokatę pod względem wielkości obsługi polskiego regularnego ruchu pasażerskiego (14,14%). Wielkości przewozów lotniczych przez porty skandynawskie wynoszą w Oslo 1,2 mln, w Sztokholmie – 646 tys. i w Kopenhadze – 546 tys., jednak takie wartości przewozów w portach lotniczych Skandynawii wynikają z faktu, iż są to porty huby dla polskich portów lotniczych i dopiero z nich kierowane są kolejne, docelowe połączenia lotnicze.

LOTY CZARTEROWE Z POLSKI

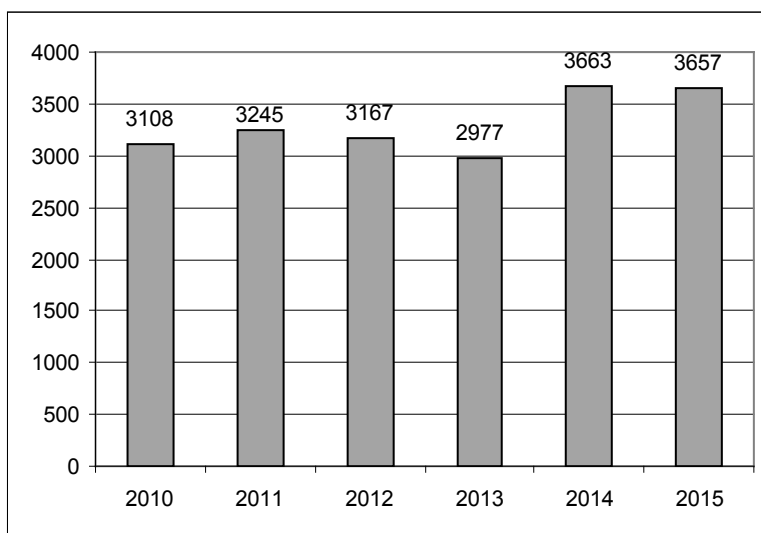
W przypadku lotów czarterowych, jak wyraźnie wynika z danych zawartych w tabeli 6, trzeba wymienić lotniska w Turcji, Grecji, Bułgarii, Egipcie, Hiszpanii i Izraelu – głównych kierunkach polskiego ruchu turystycznego. Wśród pozostałych 11 kierunków turystycznych z ruchem pasażerskim powyżej 50 tys. pasażerów znajdują się, poza już wymienionymi, także porty lotnicze Maroko i Portugalii.

Pomimo doskonałych warunków naturalnych i bogatego dziedzictwa kulturowego oraz dobrze rozwiniętego marketingu, którego rola ma kluczowe znaczenie w zdobyciu rynku turystycznego (Herman, Wendt, 2011), w latach 2010–2015 wyraźnie widoczny jest znaczący spadek liczby pasażerów w lotach czarterowych w portach Egiptu i w Monastirze w Tunezji przy dynamicznym wzroście w Izraelu, na Wyspach Kanaryjskich i w Turcji (Nowak, Wendt, 2010). Z hiszpańskich portów spadek zanotowano jedynie w Palmie na Majorce. Wzrost ruchu turystycznego z Polski zanotowały porty lotnicze Izraela, Bułgarii, Maroka oraz Grecji. Podobny wzrost cechuje także polski ruch turystyczny w Chorwacji (Wendt, 2012), jednak w tym przypadku zdecydowanie większą rolę w transporcie turystycznym odgrywa transport samochodowy (Wiskulski, 2013; Wendt, Wiskulski, 2015).

Tabela 6. Zmiany w ruchu czarterowym z Polski na wybranych kierunkach turystycznych w latach 2010–2015

| Miejsce w: 2015/2010 | Kierunek (lotnisko) | Kraj | Liczba pasażerów [tys.] | |
|-------------------------|---------------------|------------|-------------------------|-------|
| | | | 2010 | 2015 |
| 1/2 | Antalya | Turcja | 444,3 | 458,5 |
| 2/5 | Heraklion | Grecja | 144,6 | 215,5 |
| 3/6 | Rodos | Grecja | 110,2 | 185,9 |
| 4/11 | Burgas | Bułgaria | 67,0 | 183,0 |
| 5/1 | Hurghada | Egipt | 558,6 | 167,9 |
| 6/17 | Zakinthos | Grecja | 40,0 | 156,6 |
| 7/7 | Bodrum | Turcja | 86,2 | 138,6 |
| 8/16 | Kos | Grecja | 40,4 | 137,0 |
| 9/15 | Fuerteventura | Hiszpania | 47,2 | 134,1 |
| 10/19 | Korfu | Grecja | 39,9 | 130,8 |
| 11/12 | Teneryfa | Hiszpania | 61,8 | 120,4 |
| 12/8 | Tel Lwiv | Izrael | 80,2 | 118,8 |
| 13/3 | Sharm El Sheikh | Egipt | 408,9 | 108,9 |
| 14/22 | Marsa Alam | Egipt | 38,4 | 91,5 |
| 15/14 | Chania | Grecja | 53,7 | 89,4 |
| 16/13 | Warna | Bułgaria | 58,1 | 75,5 |
| 17/10 | Dalaman | Turcja | 70,7 | 72,2 |
| 18/9 | Palma de Mallorca | Hiszpania | 72,0 | 71,7 |
| 19/20 | Agadir | Maroko | 29,7 | 58,9 |
| 20/28 | Faro | Portugalia | 22,9 | 55,0 |

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Rysunek 7. Zmiany w czarterowym pasażerskim ruchu lotniczym z Polski [tys.]

Źródło: opracowanie własne.

Do portów lotniczych z ruchem czarterowym mniejszym niż 50 tys. należały porty na Gran Canaria, Funchal, Maladze oraz w Barcelonie. W latach 2010–2015 pasażerski czarterowy ruch lotniczy z Polski pomimo kryzysu gospodarczego w Europie wzrósł z 3,108 mln (2010 r.) do 3,663 mln (2014 r.), a następnie nastąpił niewielki spadek do poziomu 3,657 mln w 2015 roku.

PODSUMOWANIE

Głównym celem artykułu jest analiza zmian wielkości lotniczego ruchu pasażerskiego w europejskich portach lotniczych. Opracowanie zawiera informacje z lat 2010–2015 jako ostatniego okresu, dla którego dostępne są dane całoroczne.

Na podstawie analizowanych danych zauważyć można, iż nastąpiła poprawa sytuacji gospodarczej w Europie po kryzysie gospodarczym z 2009 roku, co uwidoczniło się poprzez znaczący wzrost liczby pasażerów wykorzystujących transport lotniczy. Najważniejsze europejskie porty lotnicze ze względu na tendencję rozwoju podzielić można na dwie zasadnicze grupy. Do grupy o tendencjach spadkowych zaliczyć należy większość portów hiszpańskich, cypryjskich oraz port na wyspie Kos. Ich sytuacja wciąż jest spowodowana następstwami kryzysu gospodarczego, z którym władze w dalszym ciągu sobie nie do końca poradziły oraz w przypadku wyspy Kos napływem uchodźców z Syrii. Do grupy drugiej, o tendencjach wzrostowych, zaliczyć należy wszystkie pozostałe analizowane w opracowaniu porty lotnicze. Ogromne znaczenie dla ich rozwoju posiadają loty czarterowe. Na przykładzie Polski zauważyć można ich słabnący wpływ na wielkość ruchu pasażerskiego. W 2015 roku ich udział zmalał do 15,5% ogólnej liczby pasażerów. Ogromne znaczenie dla liczby pasażerów wykorzystujących transport lotniczy mają połączenia oferowane przez linie niskokosztowe, których ekspansję należy wiązać z liberalizacją rynku lotniczego w Europie. W ciągu 10 lat obecności tanich linii lotniczych na polskim niebie najwięksi z przewoźników wypracowali ponad 60-procentowy udział w rynku.

LITERATURA

- Bentkowska-Senator, K., Kordel, Z. (2008). *Transport w turystyce. Charakterystyka rynku transportowego*. Bydgoszcz: WSG.
- Herman, G.V., Wendt, J.A. (2011). Development and Promotion of Tourism, an Extra Chance in Maintaining and Asserting the Identity and Specificity of Oaș Land. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 7 (1), 87–95.
- Ilieș, A., Wendt, J.A. (2015). *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*. Gdańsk: Wyd. AWFIS.
- Kruczek, Z., Sacha, S. (1996). *Europa – zarys geografii turystycznej*. Kraków: Proksenia.
- Nowak, M., Wendt, J.A. (2010). Hurghada as One of the Major Destination of Polish Tourism. W: J.A. Wendt (red.), *Chosen Problems of Geographical Research in Poland and Romania* (s. 99–109). Oradea: Editura Universității din Oradea.
- Wendt, J.A. (2008). Zarys współczesnych zagrożeń w wymiarze globalnym, regionalnym i lokalnym. W: T. Michalski (red.), *Zagrożenia we współczesnym świecie jako temat edukacji geograficznej* (s. 7–11). Warszawa: WSiP.
- Wendt, J.A. (2011). *Zarys geografii turystycznej*. Gdańsk: Wyd. UG.

- Wendt, J.A. (2012). Changes of Polish Tourist Flows to the Eastern Adriatic. W: P. Jordan (red.), *Regional Development and Regionalization in the Adriatic Space* (s. 159–165). Wiedeń: Verlag Österreichischen Akademie der Wissenschafte.
- Wendt, J.A., Chroń, M., Jaźwiecka, M., Wiskulski, T. (2016). Differences in the Perception and Evaluation of Tourists Attraction of Menorca by Its Resident and Tourism. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 1 (17), 21–31.
- Wendt, J.A., Wiskulski, T. (2015). Dostępność komunikacyjna wybrzeża Chorwacji. *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 2 (30), 217–231.
- Wiskulski T. (2013). Dostępność transportowa centrów turystycznych Chorwacji na przykładzie transportu lotniczego. W: T. Wiskulski, M. Pilarski (red.), *Współczesne zagadnienia, problemy i wyzwania w badaniach geograficznych* (s. 165–172). T. 2. Gdańsk: Wyd. UG.

European Airports in Tourism Movement

- ABSTRACT** | Analysis of the “open skies” agreement indicates that it is based on the basic theories of international trade. It provides that the full liberalization of the international air transport market will increase the efficiency of the system and provide additional benefits to all market participants. An inherent consequence of liberalization is the creation of increased competition on the market and thus often leads to the creation of new products. That is how low-cost airlines were created, which have begun to offer solutions uncommon at classical carriers. Experiences in Europe show that deregulation of the air transport market has led to a slight increase of competition between traditional carriers and in the case of a low-cost airlines market has resulted in a short time that the demand for passenger transport and airport infrastructure was developing.
- The main aim of this article is an analysis of changes in the volume of air passenger traffic at European airports in years 2010–2015. The analysis shows that the most important European airports, due to the tendency of development, can be divided into two main groups. To the group of declining trends should be included a part of the Spanish ports, the Cypriot ports and the port of Kos. In the second group with increased trend in the number of passengers are other airports. Utmost importance for their development have charter flights. However, on the example of Poland can be observed their weakening impact on the volume of passenger traffic. In Poland in 2015 their contribution decreased to 15.5% of the total number of passengers. Great importance for the number of passengers using air transport is characterized by connections offered by the so-called low cost airlines. The largest of the low-cost carriers have gained more than 60% share in the Polish market.
- KEYWORDS** | air transport, airports, Europe, tourism movement

Translated by Tomasz Wiskulski