

## PORT LOTNICZY SZCZECIN W BADANIACH NAUKOWYCH

---

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: L93

### Dariusz Tłoczyński

Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański  
e-mail: [dariusz.tloczynski@ug.gda.pl](mailto:dariusz.tloczynski@ug.gda.pl)

#### STRESZCZENIE

Znaczenie transportu lotniczego jako elementu światowego systemu transportowego wynika z wykorzystania jego walorów i charakterystycznych właściwości dla rozwoju współpracy gospodarczej, politycznej, naukowo-technologicznej i kulturalnej oraz dla rozwoju turystyki.

W artykule podjęto analizę danych pochodzących ze źródeł pierwotnych i wtórych dotyczących funkcjonowania regionalnego portu lotniczego w Szczecinie. Wyniki operacyjne oraz analiza profilu pasażera są ważnym elementem kształtowania strategii przedsiębiorstwa lotniczego. Wpływają one także na gospodarkę regionu.

W artykule przedstawiono wyniki badań pierwotnych przeprowadzonych w porcie lotniczym w Szczecinie. Zostały one zrealizowane metodą wywiadu osobistego z co czwartym pasażerem udającym się do kontroli bezpieczeństwa. Wyciągnięte wnioski, a następnie właściwie przedstawiony profil pasażera są podstawą przyciągnięcia nowych przewoźników, poprawienia wyników operacyjnych, a to z kolei przyczynia się do dalszego rozwoju gospodarczego regionu.

#### SŁOWA KLUCZOWE

transport lotniczy, port lotniczy, Szczecin, pasażer

---

## WPROWADZENIE

Transport lotniczy jako najmłodsza, a zarazem najbardziej nowoczesna gałąź transportu funkcjonuje na konkurencyjnym rynku. Przedsiębiorstwa reprezentujące sektor transportu lotniczego prowadzą działania mające na celu przede wszystkim zwiększenie udziału w rynku.

Polski rynek funkcjonuje w ramach pełnej liberalizacji od kilkunastu lat. Skutki wprowadzenia polityki otwartego nieba nieraz były już przedmiotem badań. Po dekadzie funkcjonowania w ramach polityki *open sky* przewoźnicy i porty lotnicze nadal odnotowują wzrost wielkości operacyjnych, jednak nie jest on tak wysoki jak w pierwszym okresie po wprowadzeniu zmian.

Na polskim rynku funkcjonuje kilkanaście portów lotniczych o różnym udziale w rynku, wśród nich port lotniczy w Szczecinie. Jego analiza wyników operacyjnych oraz badania profilu

pasażera korzystającego z usług szczecińskiego portu lotniczego będą przedmiotem niniejszego opracowania. Badanie tych zależności jest szczególnie istotne z punktu prowadzenia polityki konkurencyjnej na określonym obszarze oddziaływania. Zatem podmiotom samorządowym we współpracy z operatorami zarządzającymi infrastrukturą winno zależeć na określeniu wzajemnych korzyści wynikających z partnerstwa.

## TRANSPORT LOTNICZY W OBSŁUDZE REGIONÓW

Znaczenie transportu lotniczego jako elementu światowego systemu transportowego wynika z wykorzystania jego walorów i charakterystycznych właściwości dla rozwoju współpracy gospodarczej, politycznej, naukowo-technologicznej i kulturalnej oraz dla rozwoju turystyki.

Należy podkreślić, że transport lotniczy jest ważnym elementem aktywującym gospodarkę, wpływając jednocześnie na rozwój gospodarczy i integracyjny regionów. Poprzez rozwój polityki transportowej kształtowana jest dostępność mierzona jako efekt funkcjonowania systemu *airport links*, skomunikowania regionu za pomocą transportu lotniczego (*airport accessibility*) oraz dostępności czasowej transportu lotniczego (*connectivity*).

Dostępność transportowa wynika najczęściej z położenia geograficznego regionu i wyposażenia w infrastrukturę transportową. Może ona być analizowana zarówno od strony podaży infrastruktury i usług, jak i od strony popytu, badania potrzeb transportowych (Kozłak, 2012, s. 173).

Takie ujęcie jest najbardziej kompleksowe, pokazuje jednocześnie wielowymiarowość pojęcia *dostępność transportowa*.

Terminem *airport links* określa się sposób dojazdu pasażerów do portu lotniczego<sup>1</sup>. Analizując problematykę systemu dowozowo-odwozowego na lotniska wyróżnia się trzy podejścia do badania problemu (Tłoczyński, 2016, s. 149):

- a) w ujęciu czasu potrzebnego na dojazd do portu lotniczego;
- b) w ujęciu kosztów podróży, parkowania samochodów (są to cechy, które można zwymiarować w ujęciu kwotowym);
- c) konkurencji pomiędzy systemami tworzącymi system *airport links* (pasażer wówczas wykorzystuje wszystkie możliwe instrumenty zwartościowania sposobu dotarcia na lotnisko).

Na całość systemu transportu pasażerów do portów lotniczych składają się nie tylko połączenia dowozowo-odwozowe do lotnisk, ale także transport w obrębie miasta czy regionu. Specyficznym rodzajem przewozów aglomeracyjnych są połączenia dolotniskowe. W przypadku zwiększającego się ruchu pasażerów w portach lotniczych komunikacja autobusowa nie jest preferowanym rodzajem transportu. Ponadto należy brać pod uwagę, iż nie jest ona w stanie zapewnić realizację takich postulatów przewozowych, jak wysoki komfort podróży, wysoka prędkość handlowa, niezawodność i nienarażanie na kongestię transportową. Dlatego też oczekiwanym elementem oferty usługi lotniczej jest połączenie portu lotniczego z centrum miasta oparte na transporcie szynowym. W Polsce *airport links* jest oparty głównie na komunikacji miejskiej. Połączenia dolotniskowe realizowane transportem kolejowym (*rail airport links*) stopniowo się rozwijają (Wołek, 2009, s. 1–12; zob. Mańkowska, Mańkowski, 2013; Mańkowska, 2013).

<sup>1</sup> Problematyka systemu *airport links* nie jest zauważana przez wszystkie porty lotnicze. Niektórzy przewoźnicy dokonują analizy pasażera przez pryzmat regionu, nie uwzględniając tego, iż potencjalny podróżny może się znajdować poza regionem i za pomocą efektywnego systemu *airport links* może dotrzeć do wybranego portu lotniczego. Konieczna jest zatem współpraca przewoźników lotniczych z operatorami innych gałęzi transportu, np. Lufthansa współpracuje z Deutsche Bahn.

W wyniku rozwoju systemu dojazdu pasażerów na lotnisko wzrasta znaczenie regionu. Wówczas przewoźnicy chętniej uruchamiają nowe połączenia, zwiększając częstotliwość dotychczasowych połączeń. Liczba, rodzaj przewoźników oraz siatka połączeń lotniczych wpływa z kolei na dalszy rozwój regionu. Wskutek powyższych uwarunkowań konieczna jest analiza skomunikowania się regionu za pomocą transportu lotniczego – *airport accessibility*.

Zatem *airport accessibility* to oferta lotnicza dla pasażera z danego portu lotniczego, czyli liczba oraz częstotliwość wykonywanych połączeń lotniczych z lotniska, uwzględniająca rolę portów docelowych w systemie transportu lotniczego. Na wielkość współczynnika *airport accessibility* wpływają podaż miejsc w samolocie oraz znaczenie docelowego portu lotniczego. Najważniejszymi elementami mającymi wpływ na liczbę oferowanych miejsc w samolocie są (Tłoczyński, 2014, s. 371–381):

- liczba oferowanych bezpośrednich połączeń lotniczych z portów lotniczych,
- liczba przewoźników operujących w portach lotniczych,
- wielkość PKB dla regionu,
- ocena atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

W literaturze anglojęzycznej współczynnik dostępności czasowej do docelowego portu określanymi jest jako *connectivity*. N. Dennis i R. Doganis (Dennis, 1994b, s. 131–144; 1994a, s. 219–233; Dennis, Doganis, 1989, s. 42–47) określają go jako liczbę połączeń pośrednich spełniających wymogi minimalnego i maksymalnego czasu związanego z obsługą pasażerów w porcie lotniczym przy uwzględnieniu routingu. Podobnie *connectivity* interpretują J. Veldhuis (1997, s. 181–182), G. Burghouwt i J. Veldhuis (2006, s. 106–130), J. Veldhuis i E. Kroes (2002), A. Danesi (2006, s. 54–74), P. Malighetti ze swoim zespołem (Malighetti, Paleari, Redondi, 2008, s. 53–65; Paleari, Redondi, Malighetti, 2010, s. 198–200). Ich zadaniem *connectivity* jest określanie jako liczba bezpośrednich i pośrednich połączeń lotniczych, tak aby pasażer miał zagwarantowany czas pobytu w porcie transferowym, przy odpowiedniej jakości świadczonych usług.

Airports Council International (2014, s. 11) wyróżnia dwa rodzaje dostępności czasowej do portu docelowego:

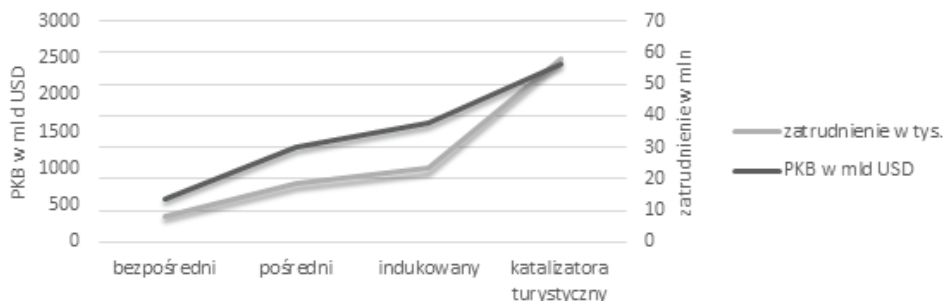
- a) dostępność czasową portów lotniczych:
  - bezpośrednie połączenia pomiędzy dwoma portami lotniczymi,
  - połączenia pośrednie pomiędzy dwoma portami lotniczymi z wykorzystaniem portów hubowych;
- b) dostępność czasową hubów lotniczych – oferowane za pośrednictwem portu hubowego połączenia pomiędzy dwoma innymi portami lotniczymi.

Ponadto wyróżnia się dostępność czasową przy podróżach w obrębie Europy (*medium haul*) i w skali globalnej (*long haul*). Głównymi czynnikami wpływającymi na *connectivity* są: współczynnik *accessibility*, koordynacja czasowa obsługi przewoźników w porcie lotniczym, czas podróży lotniczej, jakość obsługi w porcie tranzytowym, rodzaj połączenia, maksymalna liczba etapów podróży, rodzaj *connectivity* (przez port hubowy czy przez pozostałe porty lotnicze) (Burghouwt, Redondi, 2013, s. 37–41).

Oprócz analizy dostępności transportowej skutki funkcjonowania transportu lotniczego można oceniać za pomocą wskaźników badających oddziaływanie transportu na gospodarkę regionu. Powszechnie przyjęto zgodnie z metodologią ACI cztery rodzaje wskaźników badających wspomnianą zależność. Zaliczyć do nich można (Marciszewska, Kaliński, 2009, s. 15–16):

- efekty bezpośrednie,
- efekty pośrednie,
- efekty indukowane,
- efekty katalizatora (nakręcania gospodarki).

Według Air Transport Action Group na świecie wpływ transportu lotniczego na gospodarkę szacuje się na około 2,4 bln USD. Ponadto transport lotniczy wygenerował w 2013 roku około 58,1 mln miejsc pracy. Transport lotniczy stanowi około 3,4% światowego PKB. W Unii Europejskiej sektor lotnictwa zapewnia 5,1 mln miejsc pracy i wytwarza 365 mld euro, czyli 2,4% europejskiego PKB (*Aviation Benefits Beyond Borders*, 2014).



Rysunek 1. Wpływ transportu lotniczego na zatrudnienie i na PKB

Źródło: *Aviation Benefits Beyond Borders* (2014).

Prawie 9 mln pracowników na świecie było bezpośrednio zatrudnionych w sektorze transportu lotniczego (tab. 1).

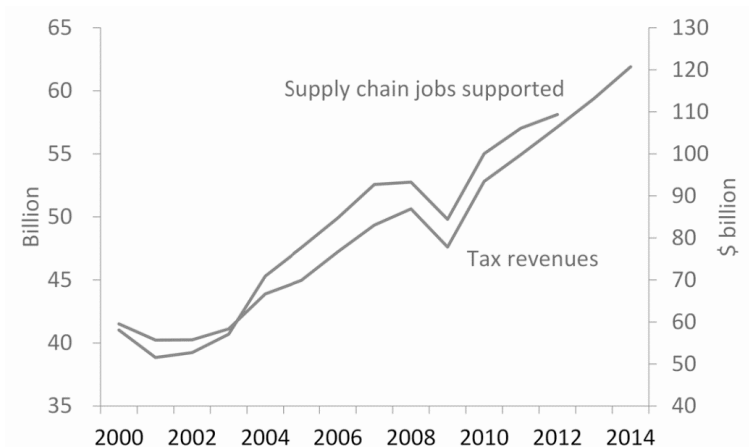
Tabela 1. Zatrudnienie w sektorze transportu lotniczego

Segment rynku lotniczego	Liczba pracowników [tys.]	Udział [%]
Porty lotnicze	470	5
Podmioty zlokalizowane w portach lotniczych (punkty wynajmu samochodów, rządowe agencje, punkty usługowe i gastronomiczne itp.)	4602	53
Przewoźnicy, obsługa przewoźników	2272	26
Podmioty produkujące sprzęt lotniczy	1203	14
Agencje ruchu lotniczego	195	2

Źródło: *Aviation Benefits Beyond Borders* (2014).

W podziale na regiony najwięcej zatrudnionych osób w branży lotniczej było w Ameryce Północnej (2,7 mln) i w Europie (2,6 mln).

Ponad 9,8 mln pośrednich miejsc pracy na całym świecie zostało wygenerowanych przez pośredników związanych z branżą lotniczą. Miało to wpływ na PKB w wysokości około 697 mld USD. Z roku na rok rosną wpływy z podatków od przedsiębiorstw funkcjonujących w sektorze transportu lotniczego.



Rysunek 2. Zatrudnienie w transporcie lotniczym i wpływy z podatku od przedsiębiorstw lotniczych  
Źródło: Pearce (2014).

Analiza zależności pomiędzy funkcjonowaniem transportu lotniczego a gospodarką regionu może być także dokonywana na podstawie innych parametrów. Zaliczyć do nich można między innymi: promocję regionu za pomocą transportu lotniczego, zaangażowanie władz regionalnych w działalność portu lotniczego oraz wpływ na uruchamianie nowych połączeń.

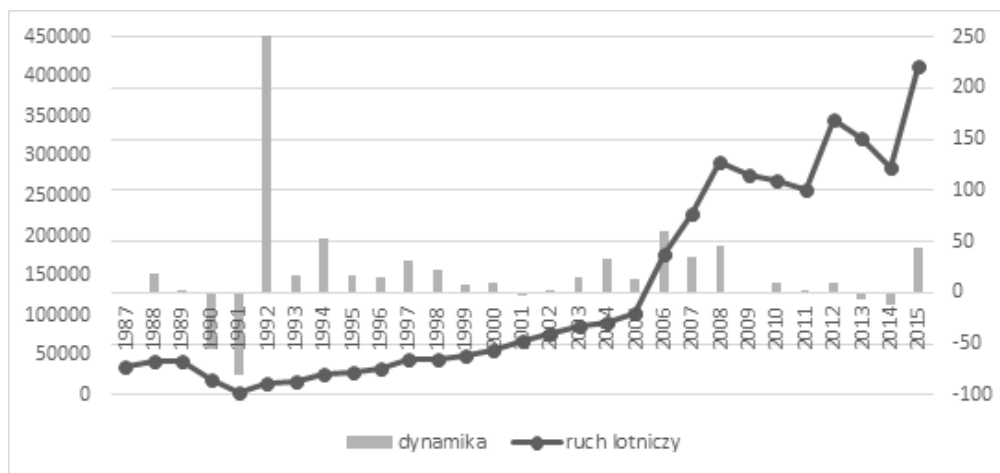
Zatem badania nad zależnością transportu lotniczego i regionu należy prowadzić, obejmując szeroki zakres czynników kształtujących te zależności. Z punktu widzenia portu lotniczego badania winny obejmować określenie profilu pasażera korzystającego z usług danego portu lotniczego.

## CHARAKTERYSTYKA PORTU LOTNICZEGO SZCZECIN

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” jest jednym z regionalnych portów lotniczych w Polsce. Obsługuje on ruch krajowy i międzynarodowy, posiada kod IATA: SZZ i kod ICAO: EPSC. Jest zlokalizowany 33 km na północny wschód od centrum Szczecina, przy drodze krajowej nr 6 łączącej zachodnią granicę Polski z Trójmiastem. Ocenia się, iż w obszarze oddziaływania portu lotniczego mieszka około 1,6 mln mieszkańców. Należy zauważyć, iż część obszaru zlokalizowana jest na terenie oddziaływania portów lotniczych w Berlinie. Port lotniczy jest spółką prawa handlowego. Udziałowcami są gminy Szczecin (33,39%) i Goleniów (3,35%) oraz przedsiębiorstwo PPL (49,74%). Spółka od 2001 roku zarządza infrastrukturą lotniczą w Goleniowie. W jej skład wchodzi:

- droga startowa o parametrach: 2500 x 60 m, z systemem ILS kat. I, o przepustowości 10 operacji lotniczych na godzinę;
- cztery pływy postojowe dla samolotów o łącznej powierzchni 66,5 m<sup>2</sup>;
- terminal pasażerski o powierzchni 2,6 tys. m<sup>2</sup>.

W wyniku liberalizacji rynku usług lotniczych nastąpił dynamiczny wzrost obsługi pasażerów. W 2015 roku port lotniczy zajął piąte miejsce w rankingu dynamiki wzrostu ruchu lotniczego w stosunku do 2014 roku. Szczeciński port osiągnął dynamikę na poziomie 44%, obsługując 412 tys. pasażerów.



Rysunek 3. Ruch lotniczy oraz dynamika ruchu lotniczego w latach 1987–2015

Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Tabela 2. Operacje lotnicze, obsługa cargo i poczty w porcie lotniczym w Szczecinie w latach 2001–2015

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Operacje lotnicze	6415	6424	7687	7972	7702	7908	9790	11808	11009	11258	10395	6476	11152	8253	8326
Cargo (t)	151,73	242,06	340,8	236,57	208,32	176,66	1235,88	488,56	181,37	118,56	142,93	77,57	40,79	21,4	65,95
Poczta (t)	184,27	212,74	277,34	342,26	466,95	487,6	480,09	624,33	692,62	610,47	659,71	658,86	580,12	527,7	425,71

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

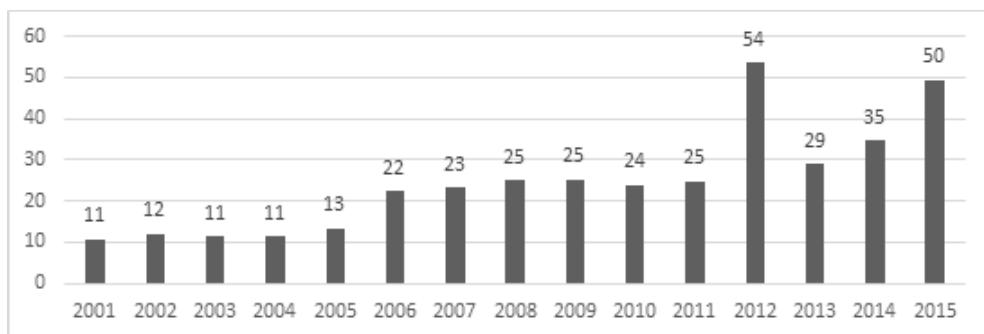
Efektywność wykorzystania statków powietrznych przedstawiono na rysunku 4.

Duży współczynnik – 50 osób przypadających na jedną operację lotniczą – świadczy o coraz bardziej efektywnym wykorzystaniu samolotów. Zatem przewoźnicy lotniczy dostosowują ruch lotniczy do przewidywanego popytu. Jednak w odniesieniu do Polski współczynnik ten wyniósł ogółem w 2015 roku 107, a w 2014 roku – 100.

Udział portu lotniczego w Szczecinie w ogólnej obsłudze ruchu pasażerskiego w latach 1987–2015 kształtował się w przedziale 0,16–1,42%. Jest to współczynnik bardzo niski i wynika on z bezpośredniego oddziaływania konkurencyjnych portów w Berlinie. W 2014 roku szczeciński port zanotował ponad 20-procentowy udział rynkowy w zakresie obsługi pasażerów w ruchu krajowym, a w 2015 roku tylko 16-procentowy.

Obecnie z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów pasażerowie mają możliwość rozpoczęcia bezpośredniej podróży do 10 destynacji w ruchu regularnym (Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Rygge, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Londyn Luton, Dublin oraz Liverpool).

W 2015 roku pasażerowie rozpoczynający podróż w Szczecinie najczęściej podróżowali do Londynu – 73 176 osób. Destynacje londyńskie (Stansted i Luton) wygenerowały w 2015 roku ponad 145 tys. obsługowanych pasażerów, tj. ponad 36% regularnego ruchu.



Rysunek 4. Liczba pasażerów w przeliczeniu na jedną operację lotniczą w Porcie Lotniczym Szczecin w latach 2001–2015

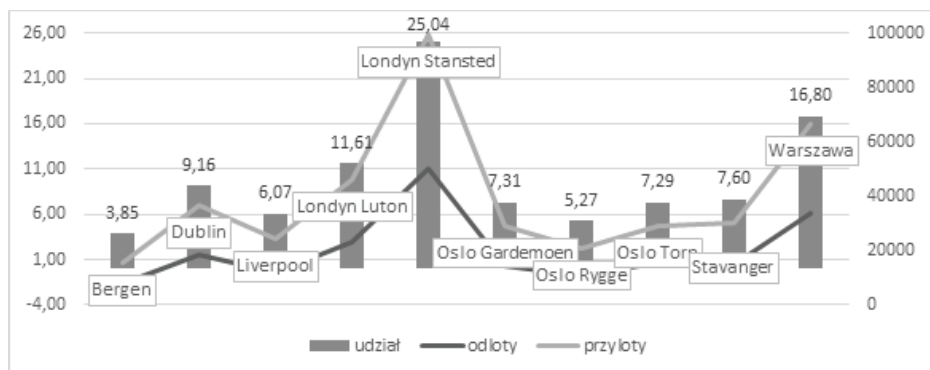
Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

Tabela 3. Obsługa pasażerów w Porcie Lotniczym Szczecin w ruchu niskokosztowym, krajowym i czarterowym w latach 2007–2015

Obsługa pasażerów w ruchu	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
niskokosztowym	117 613	172 038	148 426	125 138	142 781	170 173	225 563	202 275	330 635
krajowym	97 650	86 551	81 554	92 218	83 423	124 584	77 505	65 314	66 742
czarterowym	18 537	40 074	67 098	62 546	32 498	28 125	21 350	20 874	8306

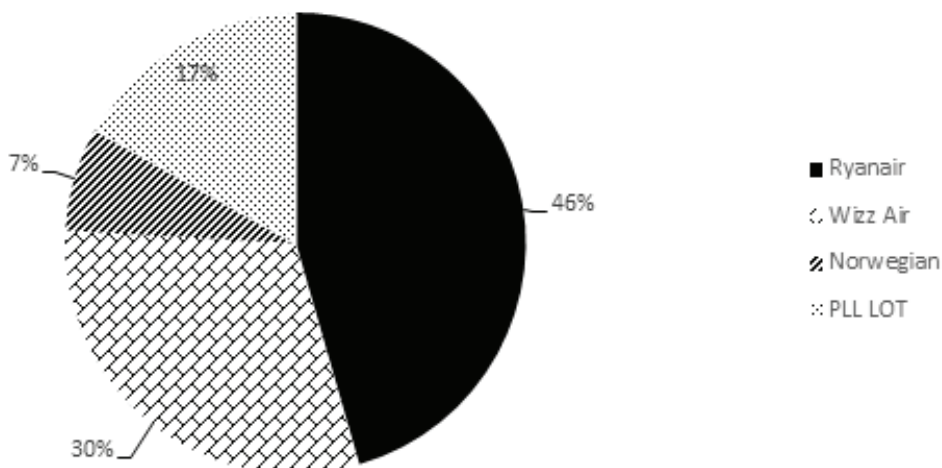
Źródło: dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Portu Lotniczego Szczecin.

Głównym przewoźnikiem funkcjonującym w Szczecinie jest Ryanair. W 2015 roku realizował on połączenia na trasach do Dublina, Liverpool, Londyn Stansted, Oslo Rygge. Węgierski przewoźnik Wizz Air obsługiwał trasy do: Bergen, Londyn Luton, Oslo Torp i Stavanger, natomiast Norwegian do Oslo Gardermoen, a PLL LOT do Warszawy.



Rysunek 5. Destynacje docelowe w ruchu regularnym w porcie Lotniczym Szczecin w 2015 r.

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.



Rysunek 6. Udział przewoźników lotniczych w porcie lotniczym w Szczecinie w 2015 r.

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.

Jednym ze wskaźników oceny funkcjonowania przedsiębiorstw transportu lotniczego jest współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie (*load factor*). W PLL LOT w 2013 roku wyniósł on około 78%. Współczynnik ten dla rynku polskiego kształtuje się na poziomie 83% (Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2015). W zależności od obsługiwanego segmentu rynku i relacji *load factor* na trasach do i z Polski mieści się w przedziale 65–95%.

Tabela 4. Podaż miejsc w samolotach startujących z Portu Lotniczego Szczecin w 2015 r.

Przewoźnik	Destynacja	Liczba połączeń w tygodniu	Tygodniowa podaż miejsc	Roczna podaż miejsc	Liczba odprawionych pasażerów w Szczecinie	Load factor
Ryanair	Dublin	2	378	19 656	18 184	92,51
	Liverpool	2	378	19 656	12 181	61,97
	London Stansted	7	1323	68 796	49 917	72,56
	Oslo Rygge	2	378	19 656	10 499	53,41
Wizz Air	Bergen	2	360	18 720	7623	40,72
	Londyn Luton	3	540	28 080	23 259	82,83
	Oslo Torp	2	360	18 720	15 229	81,35
	Stavanger	2	360	18 720	15 128	80,81
Norwegian	Oslo Gardermoen	2	378	19 656	14 355	73,03
PLL LOT	Warszawa	18	1440	74 880	33 676	44,97
Port Lotniczy Szczecin				306 540	200 051	65,26

Źródło: materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.



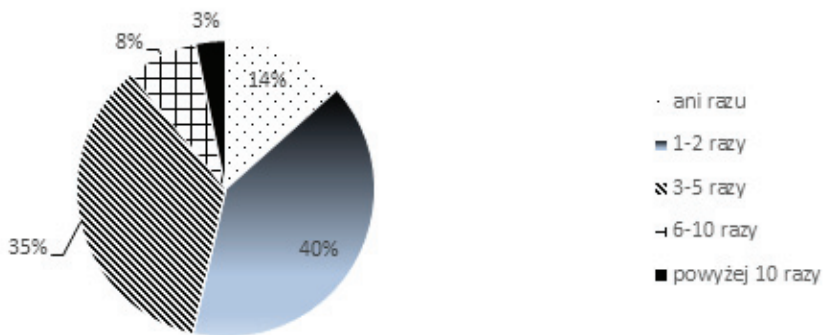
Dla Portu Lotniczego Szczecin obliczony *load factor* wynosi około 65%. Tak niski wskaźnik przede wszystkim wynika z pozycji konkurencyjnej szczecińskiego portu, niskiej podaży usług i odpowiednio wysokich cen biletów lotniczych.

Port lotniczy w Szczecinie funkcjonując w obszarze oddziaływania portów berlińskich powinien określić profil swoich pasażerów. Jest to szczególnie istotne podczas rozmów z potencjalnym przewoźnikami chcącymi uruchomić połączenia ze Szczecina.

## PROFIL PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO W SZCZECINIE

Na podstawie przeprowadzonych badań marketingowych w porcie lotniczym w Szczecinie określono profil pasażerów korzystających z niego. Dobór próby był losowy, badaniu poddano co czwarte go pasażera udającego się do kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym. W wyniku otrzymanych danych stwierdzono, że 28% badanych pasażerów jako port docelowy wybrało Warszawę, 14% podróżowało do Londynu, Dublina i Oslo.

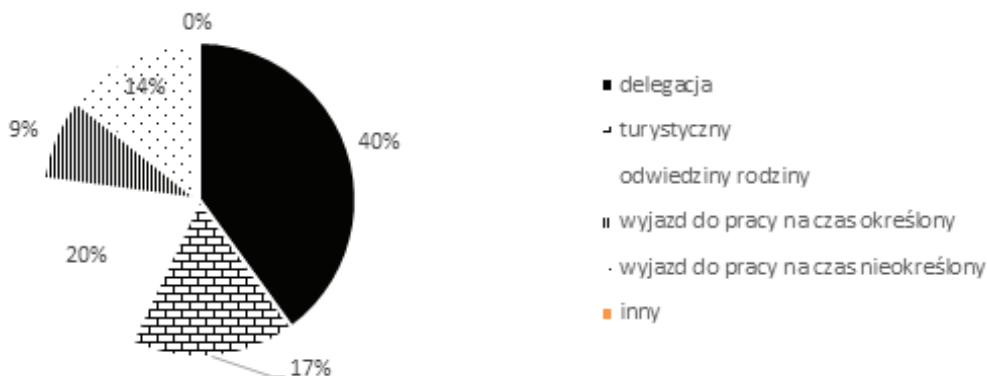
45% badanych wybrało jako przewoźnika Ryanair, 40% – PLL LOT, a pozostali pasażerowie skorzystali z usług Wizz Air. Dla 11% badanych realizowana podróż była pierwszą podróżą w życiu, natomiast 89% badanych korzystało już wcześniej z transportu lotniczego, głównie z przewoźników Wizz Air i PLL LOT.



Rysunek 7. Częstotliwość korzystania z transportu lotniczego w ciągu ostatnich 12 miesięcy

Źródło: badania pierwotne.

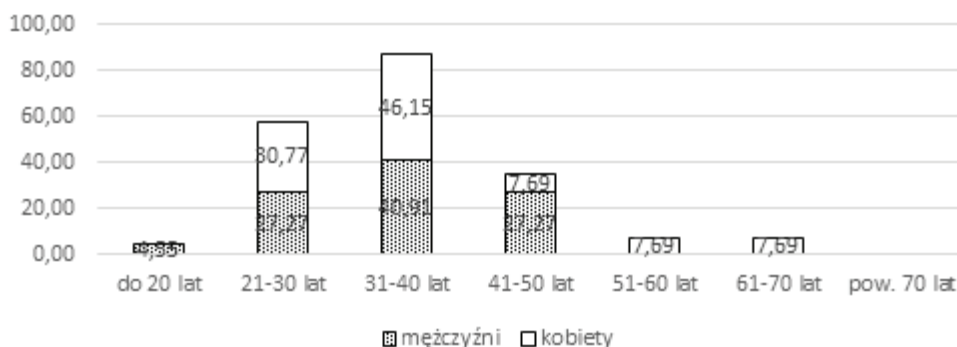
40% badanych korzystało w ostatnim roku z transportu lotniczego 1–2 razy, 35% od 3–5 razy, zaś 14% badanych nie korzystało z transportu lotniczego w ciągu ostatniego roku.



Rysunek 8. Charakter podróży pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

Źródło: badania pierwotne.

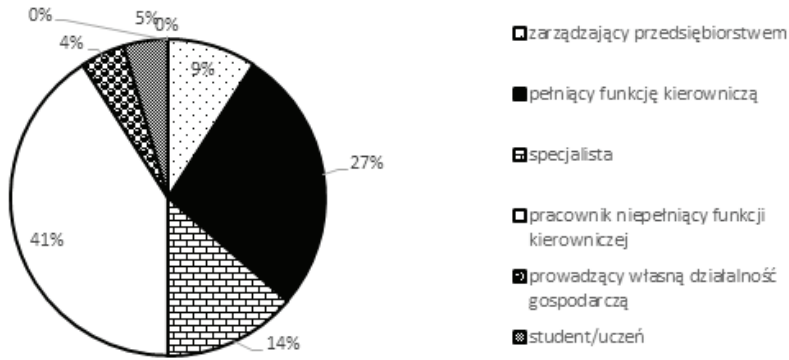
40% badanych pasażerów podróżowało służbowo. Były to połączenia do Warszawy (ponad 70%). 20% badanych podróżowało w celu spotkania się z rodziną, głównie do Wielkiej Brytanii. Cel turystyczny zadeklarowało 17%, a wyjazd do pracy 23%. Ten ostatni segment podróżował głównie do Skandynawii, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Pasażerami korzystającymi z portu lotniczego w Szczecinie byli przede wszystkim mężczyźni. Stanowili oni 62% badanych.



Rysunek 9. Struktura wiekowa badanych pasażerów

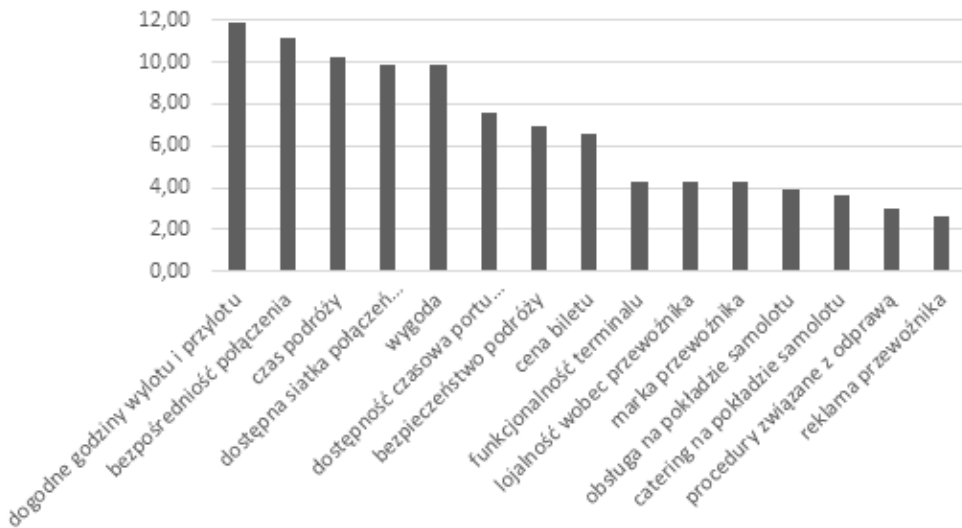
Źródło: badania pierwotne.

Najwięcej pasażerów, którzy korzystali z usług portu lotniczego w Szczecinie, było w wieku 31–40 lat. Drugą dominującą grupą byli podróżni w wieku 21–30 lat. Należy zauważyć, że mężczyźni w wieku powyżej 50 lat nie zostali wylosowani do badania.



Rysunek 10. Status społeczno-zawodowy pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

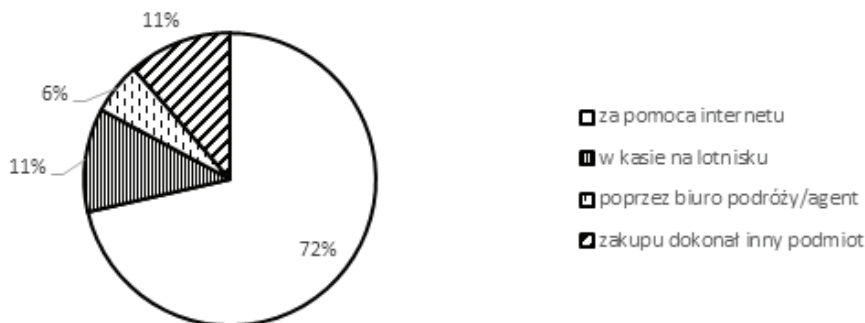
Źródło: badania pierwotne.



Rysunek 11. Czynniki zachęcające do wybrania transportu lotniczego przez pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie

Źródło: badania pierwotne.

Badani pasażerowie w najwyższym stopniu ocenili dogodne godziny przylotu i wylotu jako czynnik mający wpływ na wybór usługi lotniczej. Ponadto zdecydowany wpływ mają także: bezpośredniość połączenia, czas podróży w relacji „drzwi–drzwi”, dostępna siatka połączeń przewoźnika oraz wygoda. Do czynników, które w najmniejszym stopniu zachęcają do wyboru usługi lotniczej, pasażerowie zaliczyli catering, procedury związane z odprawą i reklamę przewoźnika.



Rysunek 12. Sposób zakupu biletów przez pasażerów korzystających z portu lotniczego w Szczecinie  
Źródło: badania pierwotne.

W 72% badani pasażerowie dokonali zakupu biletu lotniczego za pomocą internetu, tylko 11% w kasie na lotnisku (były to osoby podróżujące służbowo do Warszawy). Natomiast głównym sposobem dokonania odprawy była strona internetowa przewoźnika lotniczego.

Powyższe dane są niezbędne dla określenia potrzeb potencjalnych pasażerów. Wraz z innymi elementami ekonomicznymi pozwalają one oszacować potencjalny popyt i wprowadzić niezbędne narzędzia w celu pozyskania nowych pasażerów.

## PODSUMOWANIE

Funkcjonowanie regionalnego transportu lotniczego na Pomorzu Zachodnim oparte jest na funkcjonowaniu portu lotniczego w Szczecinie. Biorąc pod uwagę *catchment area* Szczecina należy zauważyć, iż 1/3 obszaru leży także w strefie oddziaływania portów lotniczych w Berlinie. Taka sytuacja powoduje konkurencję pomiędzy portem polskim a niemieckimi. Dlatego ważną rolę we wzmacnianiu pozycji portu w Szczecinie i jego znaczenia w krajowym systemie transportu lotniczego należy przypisać kształtowaniu dostępności transportu lotniczego. Sprawnie funkcjonujący system dowozowo-odwozowy przyczynia się do powiększenia obszaru oddziaływania portu lotniczego, a co za tym idzie – zwiększenia liczby potencjalnych pasażerów. To właśnie wzrost liczby obsługiwanych pasażerów przyczynia się do rozwoju ekonomicznego regionu. Zatem port lotniczy w Szczecinie, chcąc poprawić swoje dotychczasowe wyniki operacyjne, powinien badać zachowania pasażerów.

Na podstawie przeprowadzonych badań należy wyróżnić dwa podstawowe segmenty rynku korzystające z usług portu lotniczego. Pierwszy segment jest reprezentowany przez pasażerów udających się w podróż służbową do Warszawy, a drugi reprezentowany przez pasażerów odbywających podróże do Skandynawii i Wielkiej Brytanii. Zarówno pierwszy, jak i drugi segment rynku zgłasza pod adresem przewoźników oczekiwania w zakresie dogodnych godzin przylotu i wylotu oraz bezpośredniości połączeń.

Podsumowując, należy stwierdzić konieczność przeprowadzania dalszych, systematycznych badań nad rozwojem systemu transportu lotniczego. Badania takie winny być oparte na współpracy operatorów lotniczych z instytucjami naukowymi. Wyniki przeprowadzonych badań naukowych powinny stanowić podstawę dla rozwoju przedsiębiorstw transportu lotniczego.

## LITERATURA

- Airport Industry* (2014). Connectivity report, ACI.
- Aviation Benefits Beyond Borders* (2014). Oxford Economics dla ATAG.
- Burghouwt, G., Redondi, R. (2013). Connectivity in Air Transport Networks. An Assessment of Models and Applications. *Journal of Transport Economics and Policy*, 47 (1), 37–41.
- Burghouwt, G., Veldhuis, J. (2006). The Competitive Position of Hub Airports in Transatlantic Market. *Journal of Air Transportation*, 11 (1), 106–130.
- Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Danesi, A. (2006). Measuring Airline Hub Timetable Co-ordination and Connectivity: Definition of a New Index and Application to a Sample of European Hubs. *European Transport*, 34, 54–74.
- Dennis, N. (1994a). Airline Hub Operations in Europe. *Journal of Transport Geography*, 2 (4), 219–233.
- Dennis, N. (1994b). Scheduling Strategies for Airline Hub Operations. *Journal of Transport Management*, 1 (2), 131–144.
- Dennis, N., Doganis, R. (1989). Lessons in Hubbing. *Airline Business*, 3, 42–47.
- Kozłak, A. (2012). *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Malighetti, P., Palesi, S., Redondi, R. (2008). Connectivity of the European Airport Network: „Self-help Hubbing” and Business Implications. *Journal of Air Transport Management*, 14 (2), 53–65.
- Mańkowska, M. (2013). The Areas of Competition and Planes of Cooperation in the Polish Passenger Transport Market (Sea, Rail and Air Transport). *Logistics and Transport*, 20 (4).
- Mańkowska, M., Mańkowski, T. (2013). Możliwości integracji transportu kolejowego i lotniczego na przykładzie portu lotniczego Szczecin-Goleniów. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 778, *Problemy Transportu i Logistyki*, 22, 122–125.
- Marciszewska, E., Kaliński, D. (2009). Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego. W: A. Barski, W. Fabirkiewicz, C. Jarosz (red.), *Rozwój lotnictwa w regionach* (s. 5–9). Toruń: Wyd. Adam Marszałek.
- Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Szczecin.
- Palesi, S., Redondi, R., Malighetti, P. (2010). A Comparative Study of Airport Connectivity in China, Europe and US: Which Network Provides the Best Service for Passengers? *Transportation Research*, 42 (2), 198–200.
- Pearce, B. (2014). *Adding Value Despite Difficult Business Conditions*. IATA.
- Tłoczyński, D. (2014). Accessibility jako instrument kształtowania polskiego rynku usług transportu lotniczego. W: J. Sokołowski, A. Żabiński (red.), *Problemy ekonomii, polityki ekonomicznej i finansów publicznych* (s. 371–381). Wrocław: Wyd. UE we Wrocławiu.
- Tłoczyński, D. (2016). *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*. Gdańsk: Wyd. UGd.
- Veldhuis, J. (1997). The Competitive Position of Airline Networks. *Journal of Air Transport Management*, 3 (4), 181–182.
- Veldhuis, J., Kroes, E. (2002). *Dynamics in Relative Network Performance of the Main European Hub Airports*. Cambridge: „Proceeding of the European Transport Conference”, 106–130.
- Wołek, M. (2009). Transport kolejowy w obsłudze portów lotniczych. Europejskie studia przypadków. *Logistyka*, 3, 1–12.

---

## SZCZECIN AIRPORT IN SCIENTIFIC RESEARCH

- ABSTRACT** | The importance of air transport as part of the global transport system results from the use of its advantages and characteristic properties for the development of economic, political, scientific, technological and cultural cooperation and for the development of tourism. The article analyzes data from primary and secondary sources concerning the functioning of the regional airport in Szczecin. The operating results and the analysis of passenger profile are important elements in shaping the strategy of the airline company. They also affect the region's economy. The article presents the results of primary research conducted at the airport in Szczecin. They were carried out by personal interview with every fourth passenger heading to security checks. The conclusions and then properly presented profile of the passenger are essential to attract new carriers, to improve operational results, and this in turn contributes to the further economic development of the region.
- KEYWORDS** | air transport, airport, Szczecin, passenger

*Translated by Dariusz Tłoczyński*