

Tadeusz Cisowski

# Transport lotniczy w obsłudze ruchu turystycznego

JEL: L93 DOI: 10.24136/atest.2019.167

Data zgłoszenia: 05.04.2019 Data akceptacji: 26.06.2019

W pracy przedstawiono wzajemne relacje transportu z turystyką. Zobrazowano transport lotniczy jako atrakcję turystyczną. Na bazie sondażu diagnostycznego pokazano preferencje turystów podróżujących środkiem transportu powietrznego w Polsce.

**Słowa kluczowe:** turystyka, transport lotniczy, preferencje turystów.

## Wstęp

Istotą turystyki jest przemieszczanie się osób do obszarów i miejscowości o atrakcyjnych walorach turystycznych, znajdujących się poza ich codziennym otoczeniem. Przyjmując, że przemieszczanie się turystów w przestrzeni jest najbardziej charakterystyczną cechą turystyki, transport zapewniający to przemieszczanie jest podstawowym warunkiem jej uprawiania. Z pięciu wyróżnionych etapów podróży turystycznej (przygotowanie, przejazd, pobyt, przejazd, podsumowanie) – dwa dotyczą usług transportowych.

Ze względu na potrzebę przemieszczania turystów w przestrzeni, dokonują oni w ten sposób transferu swojego popytu turystycznego. Z jednej strony popyt na usługi transportu turystycznego pobudza wzrost podaży usług transportowych w ogóle, a z drugiej – podaż usług transportowych istotnie wpływa na popyt turystyczny. Działa tu zasada sprzężenia zwrotnego: dostępność transportowa obszarów atrakcyjnych z turystycznego punktu widzenia ożywia ruch turystyczny, który z kolei wpływa na rozwój transportu w pożądanym kierunku[2].

Dostępność transportowa walorów turystycznych jest podstawowym warunkiem rozwoju ruchu turystycznego. Warunkiem rozwoju gospodarki turystycznej jest istnienie odpowiedniego systemu transportowego, złożonego z dwóch podsystemów: dostępności transportowej oraz transportu wewnętrznego. Zadaniem pierwszego jest zapewnienie dogodnych połączeń z najważniejszymi tynkami wysyłającymi, a drugiego – ułatwienie korzystania z istniejących walorów i urządzeń usługowych obszaru recepcji.

Usługi transportowe należą do podstawowych usług turystycznych i są powszechnie uważane za dynamiczny czynnik kształtowania ruchu turystycznego i jego obsługi. Należy również pamiętać, że usługi transportowe nie są elementem substytucyjnym w stosunku do działalności hotelarskiej, gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej czy rozrywkowo-kulturalnej.

Transport osobowy w celach turystycznych świadczy usługi za pomocą różnych środków. Wybór środka transportu dokonany przez turystę opiera się na następujących kryteriach, które mogą wzajemnie ze sobą konkurować, a którymi są [3]:

- cele i rodzaje podróży turystycznej (cele wypoczynkowe, służbowe, zdrowotne, religijne, podróże krótkoterminowe, długoterminowe);
- cechy jakościowe środka transportu (m.in. szybkość, komfort, bezpieczeństwo, niezależność, bezpośredniość, zakres usług);
- odległość i położenie geograficzne miejsca docelowego podróży;
- koszty podróży.

Bardzo ważnym czynnikiem rozwoju ruchu turystycznego stało się zastosowanie do masowych przewozów pasażerskich transportu

lotniczego. Rozpoczęta po II wojnie światowej nowa epoka komunikacji lotniczej osiągnęła w latach 60. XX wieku punkt przelomowy, gdy wprowadzono do eksploatacji silniki odrzutowe, latach 70. samoloty szeroko kadłubowe, a w latach 80. i 90. wprowadzono zmiany w konstrukcji silników, co znacznie zmniejszyło zużycie paliwa, a tym samym wpłynęło na obniżenie kosztów przewozu pasażerów i ładunków.

Dzisiaj turystyka międzykontynentalna rozwija się przede wszystkim dzięki rozwojowi transportu lotniczego. Udział tego transportu rośnie wraz z odległością podróży. Na liniach krótszych jego rola również jest znaczna w przypadku przebiegu linii lotniczych nad zatokami, cieśninami, między wyspami, nad pustyniami i terenami bagiennymi lub górzystymi.

Rola transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego znacznie wzrosła po wprowadzeniu lotów czarterowych (wydzierżawienie na podstawie umowy całego lub części samolotu), a także deregulacja przepisów lotniczych (w 1978 r. w USA, a w 1997 r. w Europie). Towarzystwa oferujące usługi czarterowe przyciągają klientów oferując rozmaite obniżki cen biletów i inne udogodnienia.

Obniżka kosztów przez lotniczych operatorów przyczyniła się do powstania tzw. przewoźników niskokosztowych (LCCs). Ten dynamicznie rozwijający się nowy segment zasadniczo różni się od tradycyjnych przewoźników zarówno pod względem organizacyjnym, finansowym, jak i marketingowym. Najbardziej widocznym wyróżnikiem była niska cena biletu, nie obejmuje ona jednak wielu usług dodatkowych (np. posiłków w trakcie lotu, pełnej obsługi bagażowej, rezerwacji konkretnego miejsca na pokładzie samolotu). Największe linie lotnicze tego segmentu to: *Southwest*, *Ryanair*, *EasyJet* i *Jet Blue*.

Wprowadza się nowe atrakcyjne taryfy turystyczne (specjalne: publiczne i *inclusive tours*), a także usługi związane z obsługą turystów. Współpraca przedsiębiorstw turystycznych i towarzystw lotniczych zaowocowała ofertą zintegrowanego pakietu usług w postaci wycieczek o zryczałtowanej cenie, nazywanego *inclusive tours* lub inaczej *package*. W cenie takiego pakietu wliczone są koszty podróży tam i z powrotem, zakwaterowania i wyżywienia, opłaty przewodników, bilety do muzeów i innych imprez ujętych w programie. Wśród publicznych taryf specjalnych można natomiast wyróżnić taryfy wycieczkowe, młodzieżowe i studenckie oraz grupowe specjalne *incentive*.

Przewoźnicy lotniczy swoje działania kierują przede wszystkim do dwóch segmentów podróży: biznesowych oraz turystycznych. Każdy z tych segmentów wymaga zastosowania odmiennych strategii marketingowych. Podróżujący w celach turystycznych przy wyborze linii lotniczej, zwracają uwagę przede wszystkim na cenę biletu lotniczego. Podróże turystyczne, w przeciwieństwie do służbowych, cechuje znaczna sezonowość.

O atrakcyjności usługi lotniczej - obok jej wysokiego standardu wykonania i akceptowalnej ceny - decydują:

- rodzaj eksploatowanych samolotów;
- oferowana sieć dogodnych połączeń;
- oferowany rozkład lotów skoordynowanych w czasie z przylotami i odlotami w różnych relacjach;
- kompleksowa i sprawna obsługa w portach lotniczych.

Celem niniejszej pracy jest analiza turystycznego rynku lotniczego w Polsce. Za pomocą sondażu diagnostycznego zostaną pokazane preferencje turystów podróżujących środkiem transportu powietrznego.

## 1. Transport powietrzny jako atrakcja turystyczna

Transport powietrzny poza ogólnym wykorzystaniem do przewozu ludzi i ładunków, jest dodatkowo traktowany jako wyjątkowa atrakcja turystyczna. Przykładem takiej atrakcji są na przykład loty widokowe. Są one realizowane za pomocą szybowców lub samolotów. W Polsce w wielu aeroklubach są oferowane takie przeloty. Klient – turysta wybiera sam trasę jaką chce zobaczyć oraz rodzaj środka transportu. W Polsce dużo popularnością słynie lotnisko w Krakowie, które oferuje różne loty widokowe w przystępnych cenach. Lot do Zakopanego kosztuje ok. 600zł i co roku przyciąga coraz większą liczbę chętnych [1].

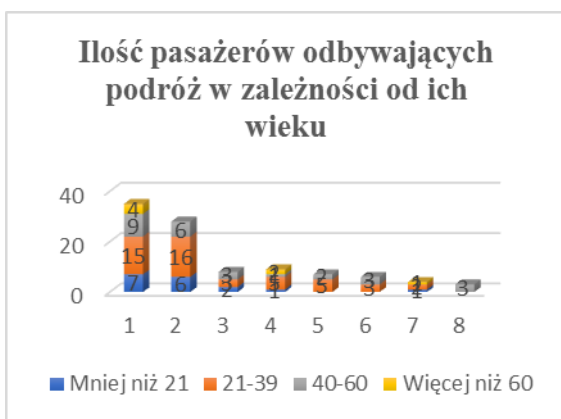
Kolejnym przykładem atrakcji powietrznej jest lot balonem. Jest on oferowany w niektórych tylko miastach Polski. Tak jak loty widokowe, przyciąga on wiele chętnych turystów.

Innym przykładem są podróże kosmiczne. W XXI wieku stały się dość popularne. Turyści, którzy się decydują na taką podróż dostarczają sobie unikatowych doznań związanych ze stanem nieważkości. Oglądanie Ziemi z przestrzeni kosmicznej jest bardzo drogie, ale to i tak nie zniechęca turystów. Do najbardziej znanych kierunków turystyki kosmicznej zaliczono:

- loty kosmiczne odbywające się w przestrzeni kosmicznej, turysta jest traktowany jako część załogi statku,
- budowanie stacji orbitalnych, czyli kosmicznych hoteli,
- podróż turystów na specjalnym samolocie – module,
- próba ćwiczeń na przyrządach symulacyjnych np.: stan nieważkości,
- zwiedzanie kosmodromów,
- organizacja ślubów oraz podróży poślubnej w kosmosie [1].

## 2. Analiza preferencji turystów podróżujących samolotem

Badania przeprowadzono metodą sondażu diagnostycznego, ich techniką była ankieta, zaś narzędziem kwestionariusz ankiety elektronicznej [5]. Na rys.1 pokazano strukturę ankietowanych ze względu na ich wiek.



Rys.1. Struktura ankietowanych ze względu na wiek [5]

Jak wynika z rys.1 zdecydowaną większość ankietowanych stanowiły osoby w wieku od 21 do 39 lat, które najczęściej podróżują raz lub dwa razy w roku, korzystając z różnego rodzaju turystyki. Zaobserwowano również, że największą ilość odbytych podróży zaznaczonych przez respondentów przypada wyłącznie na osoby w wieku 40-60 lat. Z uwagi na to, że odpowiedzi są zróżnicowane, przedstawiono je również w postaci analizy struktury (tabela 1 - 4).

Tab. 1. Analiza danych osób z przedziału wiekowego poniżej 21 lat [5]

Suma podróży	36
Średnia arytmetyczna	2,12
Mediana	2
Odchylenie standardowe	1,49
Wariancja	2,36
Liczba Kobiet	5
Liczba Mężczyzn	12
Współczynnik zmienności	≈ 70%

Tab. 2. Analiza danych osób z przedziału wiekowego 21-39 lat [5]

Suma podróży	133
Średnia arytmetyczna	2,71
Mediana	2
Odchylenie standardowe	1,78
Wariancja	3,25
Liczba Kobiet	22
Liczba Mężczyzn	27
Współczynnik zmienności	≈ 66%

Tab. 3. Analiza danych osób z przedziału wiekowego 40-60 lat [5]

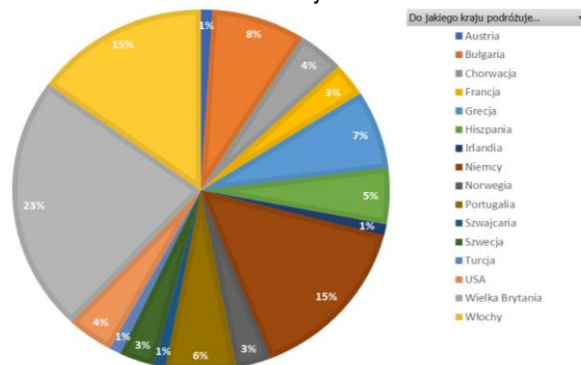
Suma podróży	86
Średnia arytmetyczna	3,19
Mediana	2,37
Odchylenie standardowe	5,85
Wariancja	2
Liczba Kobiet	10
Liczba Mężczyzn	17
Współczynnik zmienności	≈ 75%

Tab. 4. Analiza danych osób z przedziału wiekowego powyżej 60 lat [5]

Suma podróży	19
Średnia arytmetyczna	2,71
Mediana	1
Odchylenie standardowe	2,19
Wariancja	5,57
Liczba Kobiet	4
Liczba Mężczyzn	3
Współczynnik zmienności	≈ 81%

Analizując powyższe wyniki można stwierdzić, że istnieje silne zróżnicowanie danych, świadczą o tym wysokie wartości odchylenia standardowego oraz współczynnika zmienności. Największe rozbieżności występują wśród danych osób starszych posiadających wiek powyżej lat 60 (współczynnik zmienności ≈ 81%). Kolejnym przybliżonym wynikiem (75%) są osoby w zakresie wiekowym od 40-60 lat. Wśród hierarchii wiekowej osoby do 21 roku życia osiągnęły 70% zmiennych decyzyjnych. Najmniejszym współczynnikiem zmienności w ilości odbytych podróży 66% okazały się osoby w wieku od 21 do 39 roku. Może to wynikać z różnych czynników pozaekonomicznych jak i ekonomicznych oraz z celu podróży.

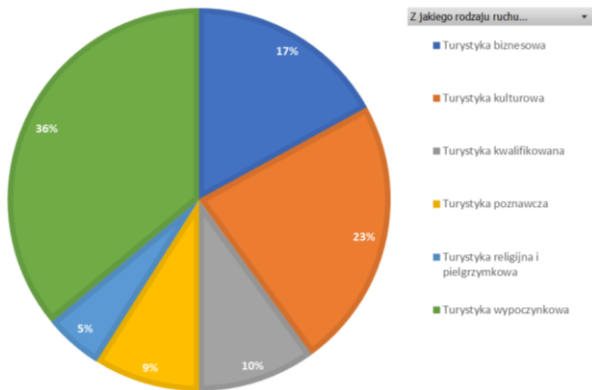
Na rys.2 pokazano najczęściej wybierane kierunki wśród ankietowanych.



Rys.2. Statystyka dla wyboru danego kraju [5]

Na pierwszym miejscu znajduje się Wielka Brytania (23%), a na drugim Włochy oraz Niemcy (po 15%). Te trzy kraje razem stanowią ponad 50% wszystkich odpowiedzi.

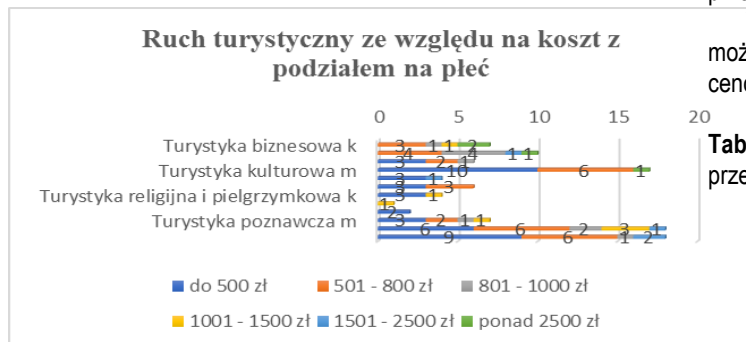
Rys.3 prezentuje najczęściej wybierany rodzaj ruchu turystycznego obsługiwanego transportem lotniczym.



Rys. 3. Wybór ruchu turystycznego [5]

Wśród najczęstszych wyjazdów przoduje turystyka wycieczkowa – 36%, następnie turystyka kulturowa – 23% oraz turystyka biznesowa – 17%. Slabo wypadł ruch turystyki religijnej i pielgrzymkowej – 5%. Z kolei na uwagę zasługują turystyka poznawcza (9%) oraz turystyka kwalifikowana (10%), które są dosyć nowymi rodzajami ruchu turystycznego i dopiero zyskują na popularności.

Na rys. 4 przedstawiono statystykę kosztów towarzyszących danej formie ruchu turystycznego, mając również na uwadze podział na płeć [5].

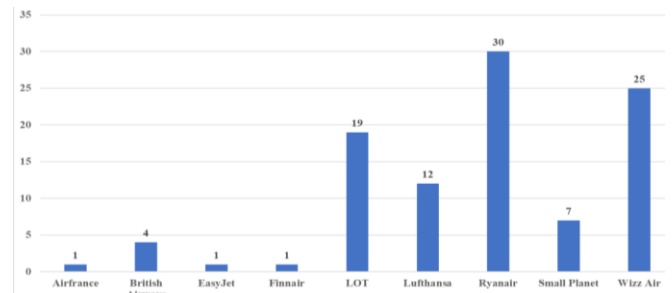


Rys. 4. Ruch turystyczny ze względu na koszt z podziałem na płeć [5]

Mężczyźni najwięcej wydają na turystykę wycieczkową oraz turystykę kulturową. Z kolei kobiety najczęściej preferują turystykę wycieczkową oraz turystykę biznesową. Skupiając się na całej populacji – najczęściej wybierany jest ruch turystyki wycieczkowej (36%), następnie kulturowy (23%) oraz biznesowy (17%). Najwyższe kwoty przypadają zdecydowanie na ruch turystyki biznesowej. Z kolei przeloty o najniższej kwocie – poniżej 500 zł, odnotowano w ruchu turystyki wycieczkowej – 15%.

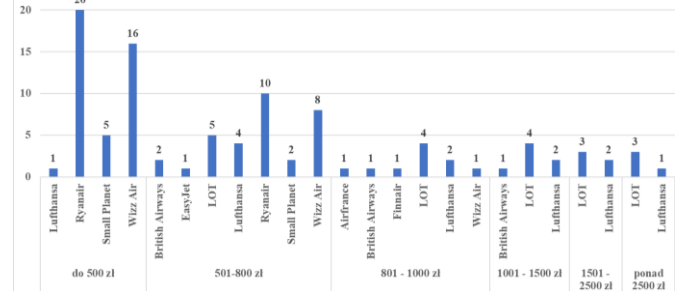
Na rys. 5 pokazano najczęściej wybieranych przewoźników [5].

Na pierwszym i drugim miejscu występują tanie linie Ryanair oraz Wizz Air. Z kolei dziwić może wysokie miejsce droższych przewoźników – LOT (3 miejsce) oraz Lufthansa (4 miejsce). Niżej plasują się tacy przewoźnicy jak Small Planet, British Airways, Airfrance, EasyJet, Finnair.



Rys.5. Najczęstszy wybór przewoźnika [5]

Na rys.6 przedstawiono zależność wyboru przewoźnika od ceny.



Rys.6. Ilość wykonanych podróży danym przewoźnikiem w danym przedziale cenowym [5]

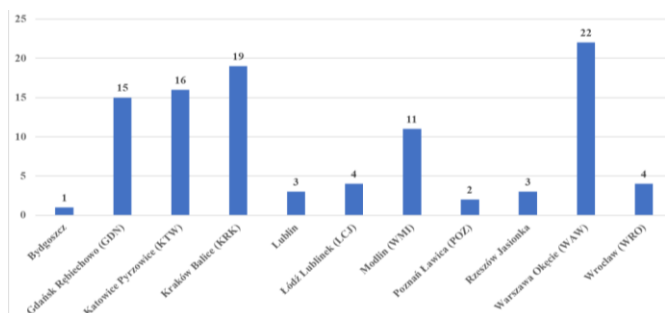
Najczęściej w niskich kwotach progowych (przedziały do 500 zł oraz od 501 do 800 zł) plasują się Ryanair oraz Wizzair, w przedziale pośrednim (801-1000 zł) jest to LOT, natomiast w najwyższych przedziałach od 1001 zł i w górę są to kolejno LOT i Lufthansa.

W tabeli 5 zależność tę przedstawiono zbiorczo, dzięki czemu można dokładnie prześledzić liczbę lotów w każdym przedziale cenowym, ze wskazaniem danego przewoźnika.

Tab. 5. Ilość wykonanych podróży danym przewoźnikiem w danym przedziale cenowym [5]

Etykiety wierszy	Suma z lp
<b>do 500 zł</b>	<b>42</b>
Lufthansa	1
Ryanair	20
Small Planet	5
Wizz Air	16
<b>501-800 zł</b>	<b>32</b>
British Airways	2
EasyJet	1
LOT	5
Lufthansa	4
Ryanair	10
Small Planet	2
Wizz Air	8
<b>801 - 1000 zł</b>	<b>10</b>
Airfrance	1
British Airways	1
Finnair	1
LOT	4
Lufthansa	2
Wizz Air	1
<b>1001 - 1500 zł</b>	<b>7</b>
British Airways	1
LOT	4
Lufthansa	2
<b>1501 - 2500 zł</b>	<b>5</b>
LOT	3
Lufthansa	2
<b>ponad 2500 zł</b>	<b>4</b>
LOT	3
Lufthansa	1
<b>Suma końcowa</b>	<b>100</b>

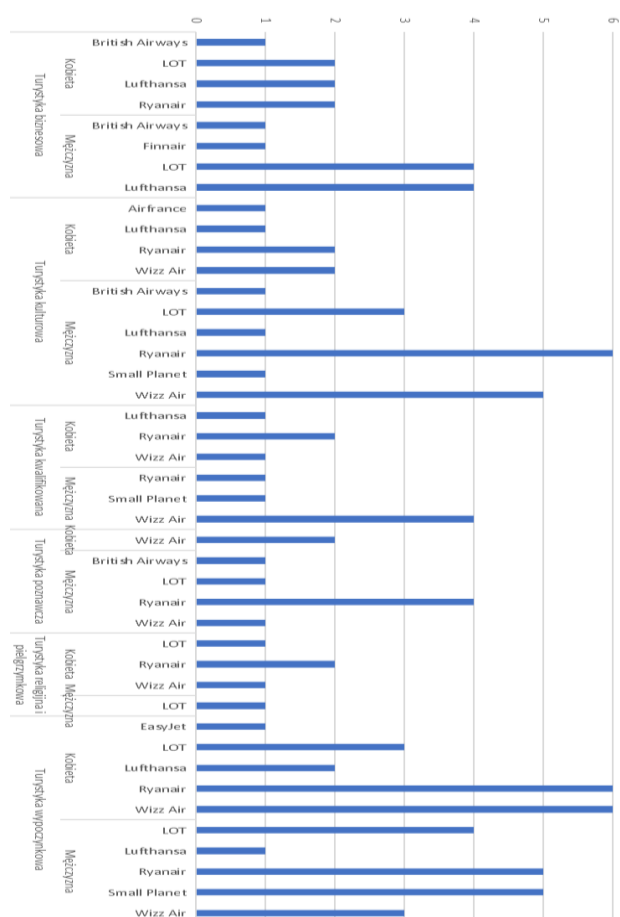
Na rys.7 przedstawiono najczęściej wybierane porty lotnicze.



Rys. 7. Ilość pasażerów wyruszających z danego lotniska [5]

Ankietowani najczęściej wskazywali na port lotniczy Warszawa Okęcie, dalsze miejsca zajęły Kraków Balice, Katowice Pyrzowice i Gdańsk Rębiechowo.

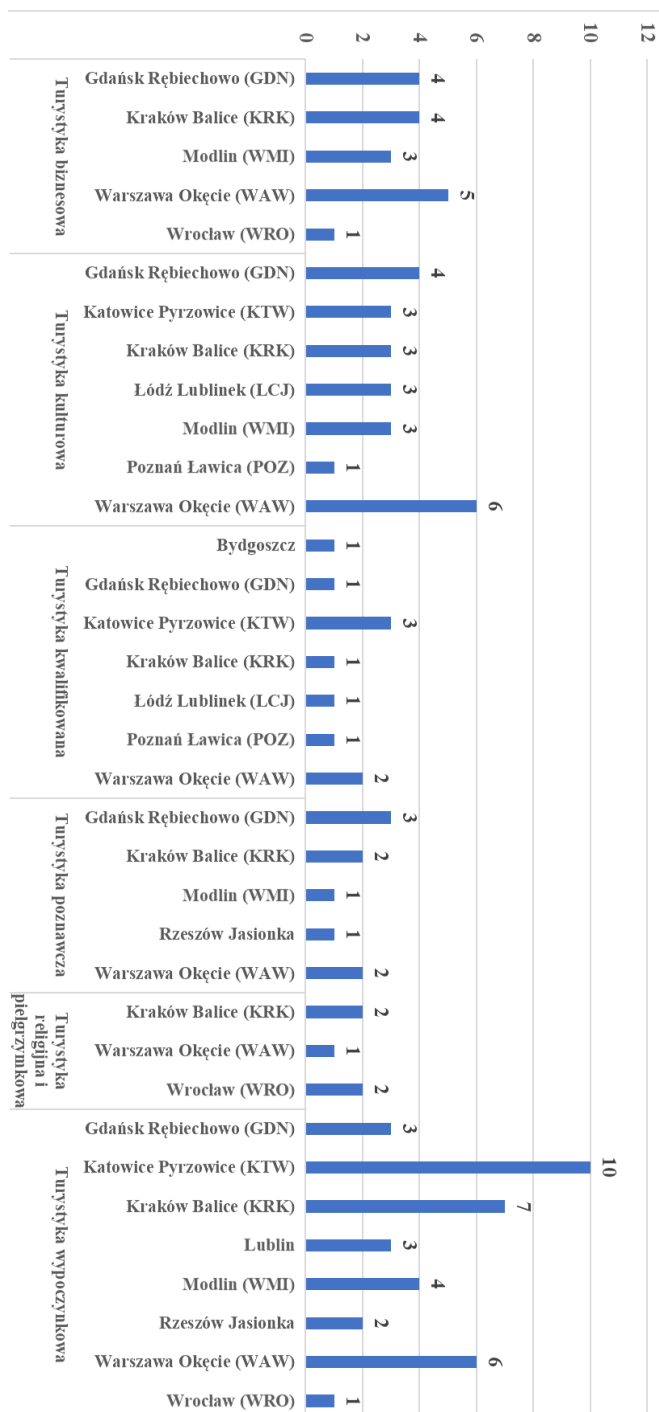
Rys. 8 pokazuje zależność pomiędzy wybieranym przewoźnikiem lotniczym a odbywającym się ruchem turystycznym, z uwzględnieniem podziału na płeć [5].



Rys.8. Wybór przewoźnika ze względu na płeć oraz wybrany ruch turystyczny [5]

Zarówno w ruchu turystyki wypoczynkowej jak i kulturowej najczęściej wybierani są przewoźnicy Ryanair oraz Wizz Air, z kolei w ruchu biznesowym przoduje LOT oraz Lufthansa.

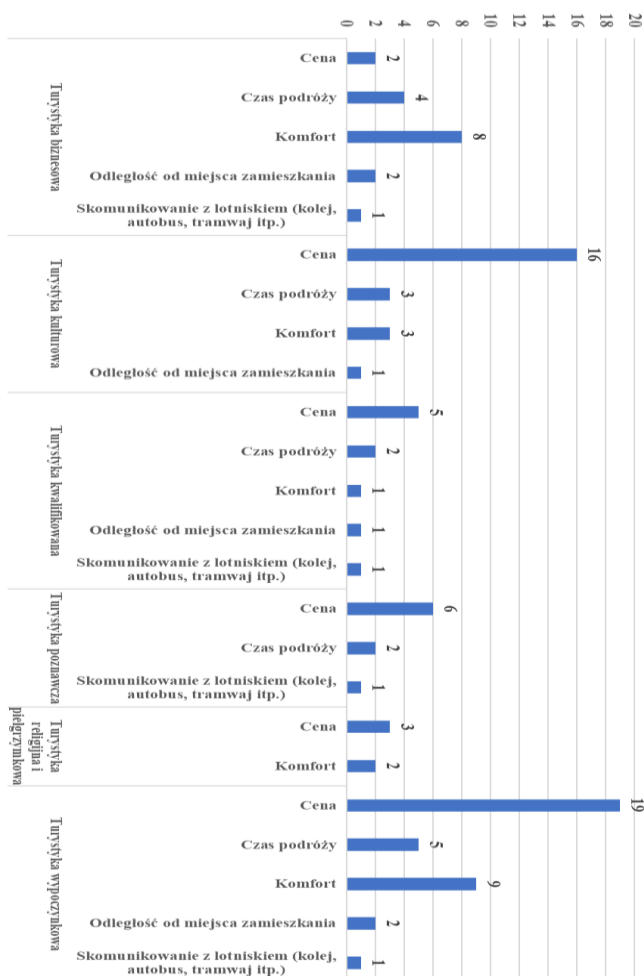
Rys.9. prezentuje częstotliwość wybieranego portu lotniczego w odniesieniu do rodzaju turystyki.



Rys.9. Wybór portu lotniczego w zależności od rodzaju ruchu turystycznego [5]

Najczęściej wybierany był port lotniczy Katowice Pyrzowice oraz Kraków Balice w ruchu turystyki wypoczynkowej, z kolei w turystyce biznesowej przoduje Warszawa Okęcie oraz Gdańsk Rębiechowo razem z Kraków Balice. Na tle pozostałych wyróżnia się port lotniczy Warszawa Okęcie, który wysoką liczbę głosów zebrał również w ruchu turystyki kulturowej.

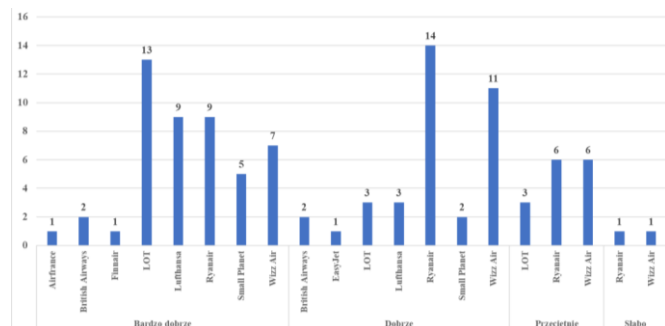
Na rys.10 pokazano informację, na temat tego, czym kierują się pasażerowie wybierając przewoźnika odnośnie danego ruchu turystycznego [5].



Rys.10. Ilość pasażerów sugerujących się danym czynnikiem wybierając podróż z podziałem na rodzaj ruchu turystycznego [5]

Najwięcej głosów przypadło na cenę w turystyce wypoczynkowej, poznawczej, kwalifikowanej i przede wszystkim kulturalnej (aż 70% stanowi wskaźnik ceny wśród wybierających ten ruch). Z kolei w turystyce biznesowej jest to zdecydowanie komfort oraz rzadziej – czas podróży. Niewielki wpływ za to na każdy z ruchów ma odległość portu lotniczego od miejsca zamieszkania ankietowanego, a także skomunikowanie centrum z lotniskiem.

Rys.11 przedstawia oceny, jakie nadali ankietowani swojemu najczęściej wybieranemu przewoźnikowi.



Rys.11. Ilość danych ocen pasażerów dla danego przewoźnika [5]

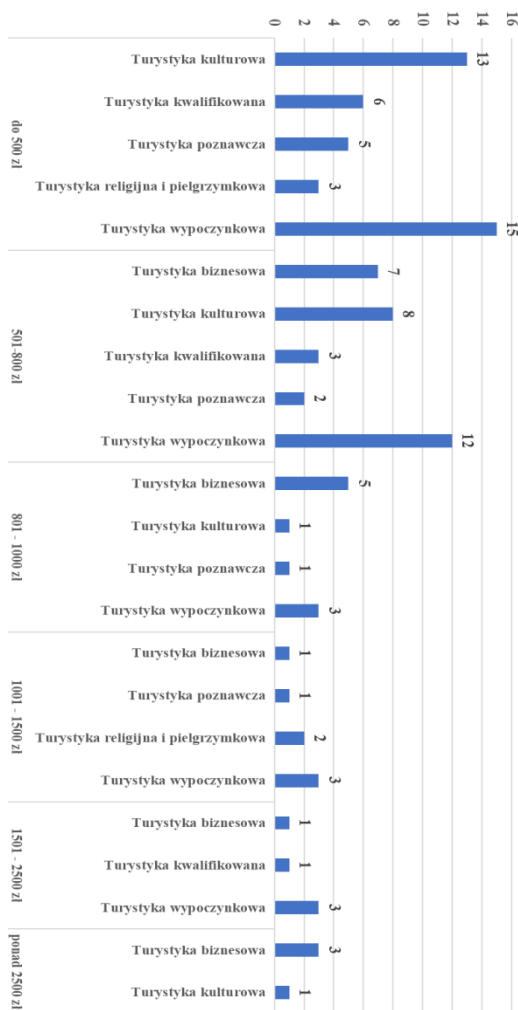
Najczęściej „bardzo dobrą” ocenę wskazywali ankietowani, którzy swoje podróże odbywają LOTem oraz Lufthansą, z kolei dobre oceny przypadły Ryanair’owi oraz Wizz Air, ze wskazaniem, że Ryanair oraz Wizz Air otrzymali również po jednej negatywnej ocenie.

W tabeli 6 przedstawiono zbiorcze opracowanie ruchu turystycznego ze względu na wybierany kraj [5].

Tab 6. Statystyka zbiorcza dla wybranego ruchu turystycznego ze względu na wybrany kraj [5]

Etykiety wierszy	Suma z lp
<b>Austria</b>	<b>1</b>
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Bułgaria</b>	<b>8</b>
Turystyka kulturalna	1
Turystyka poznawcza	1
Turystyka wypoczynkowa	6
<b>Chorwacja</b>	<b>4</b>
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka poznawcza	2
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Francja</b>	<b>3</b>
Turystyka biznesowa	1
Turystyka kulturalna	1
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Grecja</b>	<b>7</b>
Turystyka kulturalna	1
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka wypoczynkowa	5
<b>Hiszpania</b>	<b>5</b>
Turystyka biznesowa	1
Turystyka poznawcza	1
Turystyka wypoczynkowa	3
<b>Irlandia</b>	<b>1</b>
Turystyka kwalifikowana	1
<b>Niemcy</b>	<b>15</b>
Turystyka biznesowa	6
Turystyka kulturalna	3
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka wypoczynkowa	5
<b>Norwegia</b>	<b>3</b>
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka wypoczynkowa	2
<b>Portugalia</b>	<b>6</b>
Turystyka biznesowa	2
Turystyka kulturalna	1
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka poznawcza	1
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Szwajcaria</b>	<b>1</b>
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Szwecja</b>	<b>3</b>
Turystyka kulturalna	2
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>Turcja</b>	<b>1</b>
Turystyka wypoczynkowa	1
<b>USA</b>	<b>4</b>
Turystyka biznesowa	3
Turystyka kulturalna	1
<b>Wielka Brytania</b>	<b>23</b>
Turystyka biznesowa	2
Turystyka kulturalna	11
Turystyka kwalifikowana	1
Turystyka poznawcza	4
Turystyka wypoczynkowa	5
<b>Włochy</b>	<b>15</b>
Turystyka biznesowa	2
Turystyka kulturalna	2
Turystyka kwalifikowana	3
Turystyka religijna i pielgrzymkowa	5
Turystyka wypoczynkowa	3
<b>Suma końcowa</b>	<b>100</b>

Na rys.12 przedstawiono zbiorcze opracowanie całego ruchu turystycznego w zależności od kwot podróży.



Rys.12. Liczba wybranego ruchu turystycznego w zależności od ceny [5]

W najniższej kwocie – do 500 zł oraz od 500 do 800 zł najczęściej wybierany był ruch turystyki wycieczkowej oraz kulturowej. W przedziale 801 – 1000 zł jest to ruch turystyki biznesowej. Z kolei w wyższym przedziale (1001 – 1500 zł oraz 1501 – 2500zł)) znów na pierwszym miejscu jest turystyka wycieczkowa. Za to w najwyższym przedziale (podróże powyżej 2500 zł) najczęściej wskazywana jest turystyka biznesowa.

### Wnioski dotyczące przeprowadzonych badań

Zróznicowanie wyników struktury liczby wykonywanych podróży z użyciem środka transportu lotniczego jest zależne i powiązane z różnymi wpływającymi na to czynnikami. W analizie przeprowadzonej odnośnie ilości podróży ze względu na płeć występuje asymetria prawostronna, oznacza to że w zbiorze obserwacji zarówno dla kobiet jak i mężczyzn jest więcej wyników, które są nieco niższe od średniej dla całej grupy. Nieliczne osoby zawyżają średnią. Osoby w grupie powyżej lat 60 osiągnęły największy współczynnik zmienności (81%) dotyczący odbytych podróży, przyczyną może być najmniejsza ilość udzielonych w tym zakresie wiekowym odpowiedzi. Kolejny wynik, który przedstawia rozproszenie wyników przypada grupie w wieku od 40 do 60 lat. Właśnie w tej grupie wiekowej liczba ilości podróży była największa, w żadnej innej grupie nie wskazano takiej liczby.

Następną rozbieżność (70%) przedstawiono dla osób poniżej 21 roku życia. Największą pod względem udzielonych odpowiedzi jest grupa w zakresie wiekowym 21-39, charakteryzująca się najmniejszym współczynnikiem zmienności (66%). Jak przedstawia analiza wyniki dużo od siebie nie odbiegają, co za tym idzie, bez względu na zakres wiekowy jak i płeć respondentów, rezultat analizy mieści się w przedziale od 66% do 81% rozbieżności odbywanych podróży. Obywatele naszego kraju wyjeżdżają w celach turystycznych przynajmniej raz do roku, posługując się lotniczym środkiem transportu.

Najczęściej w Polsce w 2017 roku wybierany był ruch turystyki wycieczkowej (34,7%), turystyki kulturowej (24,6%), oraz turystyki biznesowej (16,1%). Z kolei najrzadziej odbywał się ruch turystyki religijnej i pielgrzymkowej (4,2%) oraz turystyki kwalifikowanej (8,5%). Pomędzy tymi ruchami znalazła się turystyka poznawcza (11,9%). Na ruch turystyki wycieczkowej oraz kulturowej obsługiwanej transportem lotniczym największy wpływ miała przede wszystkim cena (zazwyczaj do 500 zł). Przewoźnicy lotniczy, którzy w głównej mierze obsługiwali ten ruch to Ryanair oraz Wizz Air, którzy zostali ocenieni jako dobrzy w większości opinii. Ruch ten najczęściej odbywał się do Bułgarii, Grecji oraz Wielkiej Brytanii. Zupełnym przeciwieństwem był ruch turystyki biznesowej obsługiwanej transportem lotniczym, gdzie największy wpływ na wybór przewoźnika miał komfort lotu. Przewoźnicy obsługujący ten ruch, to przede wszystkim LOT oraz Lufthansa, których ceny kształtowały się w okolicach 8001 - 1000zł oraz powyżej 2500zł. Przewoźnicy ci byli zazwyczaj oceniani jako bardzo dobrzy. Ruch turystyki biznesowej najczęściej odbywał się do Niemiec oraz USA. Ruch turystyki religijnej i pielgrzymkowej, to przede wszystkim ruch wycieczek zorganizowanych – grupowych, gdzie był kładziony nacisk na niskie koszty, a przeloty odbywały się jednie do Włoch. Turystyka poznawcza oraz kwalifikowana to świeże ruchy turystyczne, które dopiero zyskują na popularności, a ich podróże odbywają się do Chorwacji, Wielkiej Brytanii oraz Włoch.

### BIBLIOGRAFIA

1. T. Gądek-Hawlina, *Transport w turystyce*, Katowice 2017
2. Meyer B., (red.) *Obsługa ruchu turystycznego*, PWN Warszawa 2006
3. Kruczek Z., (red.) *Obsługa ruchu turystycznego*, PROXENIA Kraków 2006
4. [www.odkryjpomorze.pl/pokaz\\_obiekt-2586400\\_Centralwings.JPG](http://www.odkryjpomorze.pl/pokaz_obiekt-2586400_Centralwings.JPG)
5. Wolska M., Cisowski T.: *Rola transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego*. Materiały niepublikowane.

### Air transport in tourist traffic service

The paper presents mutual relations between transport and tourism. Air transport is illustrated as a tourist attraction. On the basis of a diagnostic survey, the preferences of tourists traveling by means of air transport in Poland were shown.

**Keywords:** tourism, air transport, tourist preferences

### Autor:

Prof. ndzw. dr hab. inż. **Tadeusz Cisowski** – Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, e; mail t.cisowski@wsosp.pl