

ARBACZEWSKA-MATYS Katarzyna, MAŁEK Arkadiusz

ANALIZA ISTNIEJĄCYCH I PROGNOZOWANIE PRZYSZŁOŚCIOWYCH DESTYNACJI Z PORTU LOTNICZEGO LUBLIN

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest analiza pierwszych trzech kwartałów funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin (PLL) oraz próba wskazania kierunków dalszego rozwoju jego siatki połączeń.

Analizie poddano główne problemy, jakie pojawiły się początkowym okresie funkcjonowania lotniska. Czym były spowodowane zaistniałe opóźnienia? Czy już nastąpiły modyfikacje w planach regularnych lotów komunikacyjnych? Jakie było obciążenie tych lotów? Czy lotnisko obsługuje już prywatne loty biznesowe oraz czarterowe? Na te pytania i wiele innych zostaną udzielone odpowiedzi w oparciu o dane z raportów miesięcznych publikowanych przez Port Lotniczy Lublin, własne obserwacje autorów, materiały z lokalnej prasy oraz autorskie badania ankietowe.

W artykule przedstawiono możliwości rozwoju siatki połączeń lubelskiego lotniska. Jedynymi regularnymi połączeniami z lubelskiego lotniska w momencie jego uruchomienia były loty do Londynu Stansted, Londynu Luton, Oslo i Dublina. Destynacje te są zdeterminowane głównymi kierunkami emigracji zarobkowej mieszkańców regionu. Zostanie poddane analizie, czy destynacje te zaspokajają rzeczywiste oczekiwania i potrzeby. Jak do tej pory PLL nie doczekał się także połączenia z największym polskim portem lotniczym – Lotniskiem im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Zarząd PPL podjął już pewne działania w kierunku rozwoju siatki połączeń. Mają zostać do tego zastosowane m.in. socjologiczne narzędzia badawcze w postaci ankiet prowadzonych przez lubelskie media i profil facebookowy Airport Lublin. Autorzy przeprowadzili również własne badania ankietowe wśród społeczności akademickiej Lublina. Zasada obowiązku użyteczności publicznej (Public Service Obligation – PSO) może zostać wykorzystana jako element kreowania nowych destynacji ze względu na cele priorytetowe regionu. Osobną sprawą są potrzeby regionalnego biznesu, polegające na potrzebie skomunikowania Lublina z innymi polskimi i europejskimi miastami.

WSTĘP – PORT LOTNICZY LUBLIN

Budowę lotniska dla Lublina oficjalnie rozpoczęto 10 listopada 2010 roku w Świdniku na terenach położonych obok przyfabrycznego lądowiska wykorzystywanego przez wytwórnię śmigłowców Agusta-Westland Świdnik oraz trawiastego lądowiska Aeroklubu Świdnik. Inwestycję ukończono już jesienią 2012 roku, jej koszt oszacowano na ok. 400 mln zł, z czego 144,5 mln zł zostało pozyskanych w ramach dotacji ze środków Unii Europejskiej [1]. Należy podkreślić, gdyż zdarza się to niezmiernie rzadko, że budowa zakończona została przed terminem, a wszelkie niezbędne pozwolenia udzielane były przez odpowiednie instancje w możliwe najkrótszym czasie. Podobnie szybkie tempo prac przy inwestycji wynikało z ogromnej determinacji i sprawnego działania zarówno lokalnych władz, instytucji koordynujących prace oraz wykonawców, a także dzięki poparciu miejscowej społeczności.

Lotnisko posługuje się oznaczeniem EPLB jako kodem ICAO (International Civil Aviation Organization – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego), natomiast

w nomenklaturze IATA (International Air Transport Association – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych) otrzymało kod LUZ. Długość drogi startowej wynosi 2520 m a szerokość 45 m, czyli droga przystosowana została do przyjmowania samolotów typu Boeing 737 czy Airbus A320 (takimi właśnie samolotami operują odpowiednio Ryanair i Wizzair), chociaż pod pewnymi warunkami może wylądować na nim także większy statek powietrzny. I tak np.: 14 lutego 2013 wylądował w Porcie Lotniczym Lublin Antonow 124 „Ruslan”. Na pokład tego wielkiego samolotu transportowego załadowane zostały śmigłowce PZL W-3 Sokół produkcji Agusta-Westland Świdnik w celu przetransportowania ich na Filipiny.

Zalety architektoniczne nowego terminalu (widocznego na fotografii nr 2) Portu Lotniczego w Lublinie zostały docenione przez miłośników architektury i lokalną społeczność: w listopadzie 2012 r. PLL zdobył tytuł Ulubieńca Polski w internetowym plebiscycie VII edycji konkursu „Życie w architekturze” [6].

Dopełnieniem projektu było doprowadzenie i zelektryfikowanie linii kolejowej o długości 2,2 km, łączącej Port Lotniczy Lublin ze stacjami Świdnik Miasto i Lublin Główny [1]. Inwestycja (wraz z modernizacją stacji Lublin Północ i Świdnik Miasto) kosztowała 27,2 mln zł, z czego 85% środków pochodziło z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013. PLL jako drugi w Polsce (po Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie) posiada własną stację kolejową bezpośrednio przy terminalu (w październiku na wniosek zarządzającego lotniskiem zmieniona została jej nazwa ze „Świdnik Port Lotniczy” na „Lublin Airport” [8]). Jest to rozwiązanie stosowane na najlepszych lotniskach świata, m. in. na największym lotnisku Tajlandii i zarazem jednym z najnowocześniejszych i najruchliwszych w Południowo-Wschodniej Azji, Savarnabhumi Airport.

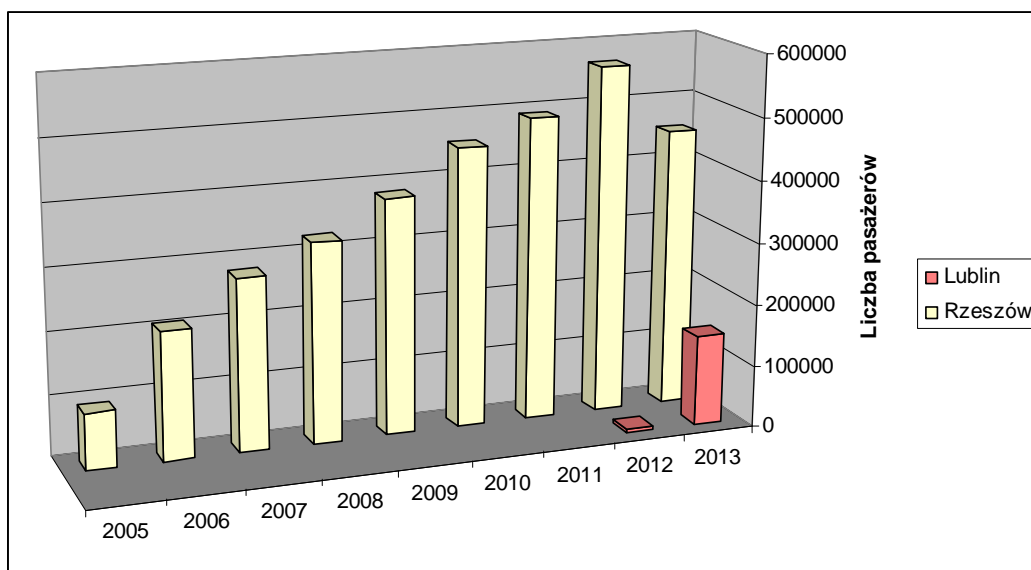
Połączenie drogowe (droga wojewódzka nr 822) z lubelskim lotniskiem zostało ukończone później: oddano je oficjalnie do użytku dopiero 14 czerwca, prawie pół roku po otwarciu lotniska [7]. Wcześniej pasażerowie, którzy wybrali samochód jako środek transportu do portu lotniczego, musieli przejeżdżać przez centrum Świdnika lub przez Regionalny Park Technologiczny Świdnik.

1 grudnia, w czasie Dnia Otwartego w Porcie Lotniczym Lublin, kilkadziesiąt tysięcy ludzi miało wyjątkową sposobność obejrzenia także tej części lotniska, która zazwyczaj dostępna jest wyłącznie podróżującym lub/ i personelowi obsługi. Tak wysoka frekwencja wręcz zaskoczyła organizatorów, niemniej impreza okazała się wielkim medialnym sukcesem portu. Oficjalne otwarcie Portu Lotniczego Lublin (PLL) nastąpiło 17 grudnia 2012 roku. Dokonał go Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski.

1. ANALIZA ISTNIEJĄCYCH DESTYNACJI Z PLL

Do końca września 2013 roku Port Lotniczy Lublin obsłużył dokładnie 151 630 pasażerów, wykonując 940 operacji lotniczych. Zarządzający Portem Lotniczym Lublin pierwotnie zakładał obsłużenie w pierwszym roku działalności 300 tys. pasażerów, niemniej już w czerwcu zmienił prognozy i oświadczył, że wynik 200 tys. podróżnych będzie zadowalający i realny. Pierwotne prognozy zapowiadały także osiągnięcie 500 tysięcy pasażerów w 2015 roku [14]. Oznaczałoby to więcej niż podwojenie liczby pasażerów w 2 lata. Co prawda udało się to osiągnąć lotnisku Rzeszów Jasionka, ale odbywało się to w innych warunkach ekonomicznych i społecznych.

We wschodniej części Polski do grudnia 2012 r. funkcjonowało jedynie ww. lotnisko Rzeszów Jasionka i jest to najbardziej praktyczny punkt odniesienia dla oceny funkcjonowania PLL. Liczba obsłużonych pasażerów od chwili uruchomienia portu lotniczego w 2005 roku została przedstawiona na rysunku 1. Dla porównania naniesiono na nim również liczbę pasażerów obsłużonych w PLL.



Rys. 1. Liczba obsłużonych pasażerów w Rzeszowie i Lublinie od początku działalności [12, 13, 14]
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z oficjalnych stron internetowych portów

Rzeszów jak na kilkuset tysięczne miasto ma imponującą siatkę połączeń; operuje z niego obecnie pięć linii lotniczych: LOT, Eurolot, Ryanair, Lufthansa i Lufthansa Cargo, prowadzi również rozmowy z Fly Emirates [11, 15]. Jako jedyny w Polsce oprócz Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie oferował połączenie interkontynentalne – do Nowego Jorku (JFK i Newark-Liberty International Airport), zawieszony w 2011 roku [12, 13]. Destynacja ta cieszyła się dużą popularnością z powodu emigracji zarobkowej lokalnej ludności. Również współpraca z linią Lufthansa, która umieściła w tym porcie swoją bazę cargo, wpływa pozytywnie na rozwój lotniska i regionu: w Rzeszowie przybywa m.in. miejsc pracy, wysokiej klasy powierzchni biurowej, a lotnisku połączeń z hubami w Niemczech.

Z tego powodu Lublin nie może obecnie liczyć na osiągnięcie pozycji głównego lotniska wschodniej Polski. PLL skupia się więc na obsłudze ruchu pasażerów ze wschodniej Polski: województwa lubelskiego oraz zachodniej i południowo-zachodniej części województw świętokrzyskiego i mazowieckiego. Mieszkańcom województwa podlaskiego zdecydowanie łatwiej jest dojechać do Warszawy (Modlina) niż do Lublina, a oprócz tego warszawska siatka połączeń oferuje o wiele więcej możliwości.

Zadaniem Portu Lotniczego Lublin było z pewnością poprawienie dostępności infrastruktury transportu lotniczego w województwie lubelskim. Niemniej zbudowanie i otwarcie lotniska nie wystarczy: aby lotnisko rozwijało się i osiągnęło samowystarczalność finansową, atrakcyjna siatka destynacji również powinna zachęcać mieszkańców do zwiększenia mobilności.

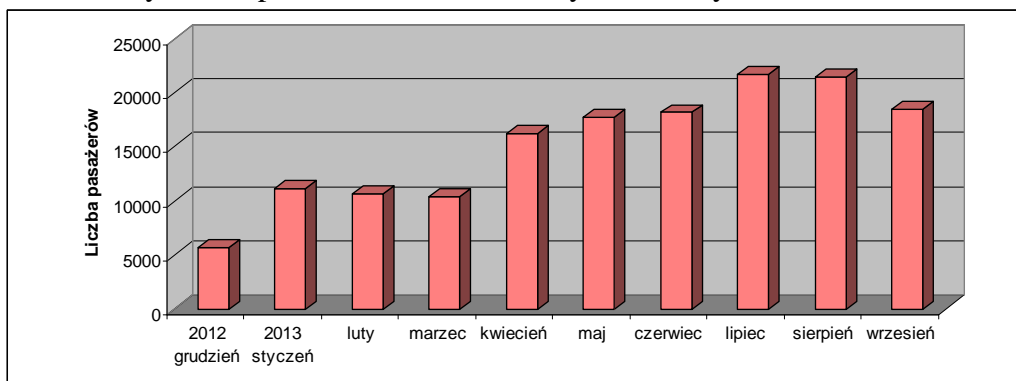
Rozpoczynając działalność, Port Lotniczy Lublin miał zapewnione regularne połączenia z trzema europejskimi miastami: Londynem, Dublinem i Oslo. Przewozy na tych trasach oferowali dwaj low-costowi przewoźnicy: Ryanair (Londyn Stansted i Dublin) oraz Wizz Air (Oslo Torp i Londyn Luton). Otwarcie PLL zainaugurował samolot z Londynu Stansted. Jak zapewniał Ireneusz Dylczyk (commercial director w PLL) w rozmowie z autorami artykułu, posiadanie w ofercie portu lotniczego połączeń z obiema tymi liniami w środowisku lotniczym uznano za znaczący sukces.

Decyzja o wyborze ww. destynacji podyktowana była analizami demograficznymi i danymi Głównego Urzędu Statystycznego. Wielka Brytania, Irlandia oraz Norwegia to główne kierunki emigracji zarobkowej mieszkańców Polski w latach 2004-2011 [9]. Prognozy w większości zyskały potwierdzenie w obłożeniu samolotów, sięgającym często ponad 95% (zwłaszcza samoloty do Londynu). W sezonie letnim Wizz Air zmniejszył liczbę

lotów do Luton z 3 do 2 w tygodniu, ale od 3 października czwartkowe połączenie z tym portem zostało wznowione [10]. Było to zgodne z obietnicą linii lotniczej, złożoną wiosną tego roku mieszkańcom Lubelszczyzny, którzy z niezrozumieniem przyjęli informację o zawieszeniu tego połączenia. Autorzy artykułu przekonani są, że zmniejszenie liczby połączeń nie wynikało z niezadowolających rezultatów sprzedaży, a wyłącznie z koniecznością przesunięcia samolotów przewoźnika na trasy obsługiwane w sezonie letnim 2013 r.

W sezonie letnim Ryanair zaproponował mieszkańcom Lubelszczyzny także połączenie z Liverpoolem, również ze względu na popularność tego regionu Wielkiej Brytanii jako kierunku emigracji zarobkowej. Pierwszy lot odbył się 1 kwietnia 2013 r. Połączenie to mimo ponad 90%-owego obłożenia zniknęło z zimowej siatki połączeń linii z PLL: ostatni lot na tej trasie odbył się 4 listopada [10, 18]. Ów ruch przewoźnika spotkał się z niezrozumieniem i niezadowoleniem mieszkańców, wyrażanym na forach lokalnych mediów.

Zimowe czartery zostały zawieszono z powodu niewielkiego zainteresowania podróżnych, chociaż 9 lutego 2013 r. samolot przewoźnika Bingo Airways zabrał pasażerów do egipskiego kurortu Marsa Alam [19]. Itaka, organizator wycieczki z wylotem z PLL, odwołał wszystkie loty do Sharm el Sheikh z powodu niewielkiego zainteresowania, proponując podróżnym wylot z innych polskich lotnisk. Faktem pozostaje, że zarówno w sezonie zimowym, jak i letnim, wycieczki z wylotem z Lublina były droższe (zazwyczaj o ok. 100 zł) niż wycieczki z wylotem np. z Rzeszowa, Łodzi czy Warszawy.



Rys. 2. Liczba obsługiwanych pasażerów w Lublinie od początku działalności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z oficjalnej strony internetowej portu [14]

2. PROGNOZOWANIE PRZYSZŁOŚCIOWYCH DESTYNACJI Z PLL

Wykonane Port Lotniczy Lublin ma aspirację w roku 2015 odprawić około 500 tysięcy pasażerów. Czy pierwsze miesiące funkcjonowania zapowiadają spełnienie tych planów?

Otwarcie nowego połączenia lotniczego to przede wszystkim ważna decyzja biznesowa, poprzedzona szczegółowymi analizami ekonomicznymi. Jest to inwestycja, która nie zwraca się szybko, a nietrafna decyzja oznacza dla linii lotniczej wysokie często straty [2, 4, 5].

Przygotowując się do otwarcia nowego połączenia, należy zabezpieczyć na ten cel m. in. maszyny, załogi, obsługę handlingową, wziąć pod uwagę funkcjonowanie stałego przejścia granicznego (PLL takiego nie posiada) i wiele innych czynników [3, 5, 6].

Obecne połączenia z Portu Lotniczego Lublin obsługiwane są przez low-costowych przewoźników, których model działania to *point-to-point*, a więc wg zasady „z punktu do punktu”, kiedy linia lotnicza nie zabiega o możliwość transferu pasażerów. Możliwości przesiadek pasażerów są niewielkie, a rozkłady lotów nie są budowane pod kątem korelacji połączeń. Dlatego w przypadku Ryanaira czy Wizz Aira mówimy o tworzeniu **baz** w portach lotniczych, a nie **hubów** [3, 4, 5]. Dzięki zlokalizowaniu na danym lotnisku bazy linii lotniczej zyskuje on korzystne zazwyczaj połączenia, pasażerowie mają możliwość wyboru

kilku bądź kilkunastu destynacji. Rozkład lotów opiera się jednak nadal na modelu *point-to-point*, co znajduje odzwierciedlenie chociażby na stronach internetowych low-costowych przewoźników, zazwyczaj nieprzewidujących i nieoferujących podróży z przesiadkami.

Port Lotniczy Lublin, nie posiadając odpowiedniej infrastruktury lotniskowej (hangary, stałe przejście graniczne itd.) nie ma silnej pozycji w walce o bazę przewoźnika typu *low-cost*.

Siatka połączeń typu (*z punktu do punktu*) ogranicza także w pewien sposób krąg podróżnych zainteresowanych połączeniami z PLL. Jak wspomniano wyżej, wyznaczanie destynacji ukierunkowane było na emigrację zarobkową ludności regionu lubelskiego, z uwzględnieniem wyłącznie 3 krajów: Wielkiej Brytanii, Irlandii i Norwegii. Mimo związków emigrantów z krajem, potrzeb wzajemnych kontaktów, jest to rynek ograniczony i nie pokrywa w pełni potrzeb mieszkańców regionu.

21 czerwca Eurolot zainaugurował połączenie Lublin-Gdańsk [22]. Mimo iż loty odbywały się tylko 2 razy w tygodniu, w piątki i niedziele, cieszyły się bardzo dużą popularnością (obłożenie sięgało często 97%). Przewoźnik zdecydował się zatem najpierw na przedłużenie ich do końca sezonu letniego, a następnie na pozostawienie połączenia w zimowym rozkładzie lotów [23], a także na otwarcie połączenia do Mediolanu [17, 24].

Destynacja włoska podyktowana jest względami biznesowymi: jak wspomniano wcześniej, z PLL sąsiaduje wytwórnia śmigłowców Augusta Westland Świdnik, brytyjsko-włoska firma projektująca i produkująca śmigłowce, której główna siedziba znajduje się we włoskim Varese nieopodal Mediolanu.

Eurolot wzbudził zaniepokojenie lubelskiej opinii publicznej, nie podając dokładnej daty otwarcia nowego połączenia, a jedynie deklarując zrobienie tego do końca sezonu zimowego. Prezes Eurolotu, Mariusz Dąbrowski, zapewniał, że dzięki trzem nowym samolotom typu Bombardier nie zabraknie maszyn na utworzenie tego połączenia, mimo przedłużenia umowy z LOT-em na obsługę tras naszego narodowego przewoźnika [17, 24].

Jedynie jednak regularne połączenie z jednym z europejskich hubów znacząco poprawi atrakcyjność Portu Lotniczego Lublin.

Siatki połączeń w oparciu o huby budują tradycyjne linie lotnicze, np. LOT, Lufthansa czy Air France-KLM. Linie te operują wg założenia, że należy pasażerów dowieźć do jednego portu lotniczego, by w nim pasażerowie sprawnie – i najlepiej bez długiego oczekiwania – przesiadali się na kolejne loty. W tym celu tworzy się tzw. „fale przylotów” i „fale odlotów”, dzięki którym pasażerowie uzyskują o wiele więcej destynacji.

LOT funkcjonuje w oparciu o swój hub w Warszawie, skąd oferuje loty m.in. do Ameryki Północnej (USA, Kanada) i Azji (Tel Aviv, Pekin, Singapur, Istambuł i in.). Skasowanie popularnego połączenia Rzeszów-Nowy Jork świadczy również o postawieniu na model działalności na bazie warszawskiego hubu na niekorzyść innych polskich lotnisk. Tym bardziej w okresie restrukturyzacji LOT-u nie należy spodziewać się połączenia z Lublina obsługiwanego przez naszego narodowego przewoźnika. Jednocześnie Lublin leży zbyt blisko stolicy, by uruchomić połączenie lotnicze między tymi portami lotniczymi.

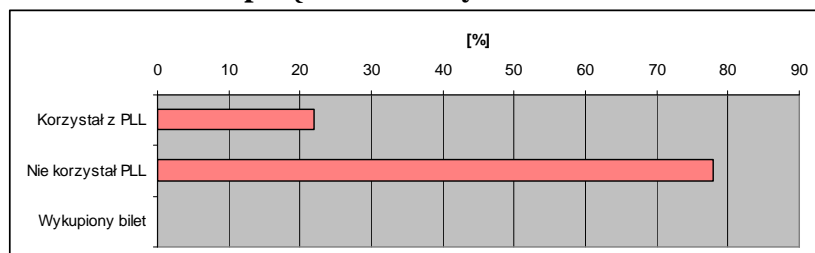
Przez kilka miesięcy prasa wspominała o możliwości połączenia lotniczego z dużym niemieckim portem lotniczym, obsługiwanym przez Lufthansę. Niestety Goetz Ahmelmann, wiceprezes Lufthansy odpowiedzialny za rynki europejskie, nie przewiduje w najbliższym czasie otwarcia połączenia do Lublina [20, 21]. Nie należy się temu zbyt dziwić: Lufthansa ma bardzo dobrą siatkę połączeń z Rzeszowa i Warszawy (Port Lotniczy im. Chopina), miast leżących w zasięgu komunikacji samochodowej bądź kolejowej z Lublina, a w dobie kryzysu dotykającego tradycyjnych przewoźników decyzje o wejściu na nowe rynki są tym bardziej ryzykowne.

Jakie więc perspektywy ma lubelskie lotnisko? Czy nie ma tu potencjału do wykorzystania przez linie lotnicze? I jakie są oczekiwania mieszkańców regionu?

3. BADANIA ANKIETOWE

Poniżej przedstawiona ankieta została zrealizowana w celu rozpoznania potrzeb i oczekiwań osób mieszkających w Lublinie i okolicy w stosunku do Portu Lotniczego Lublin (PLL) i oferowanych obecnie oraz planowanych destynacji (kierunków). Ankieta składała się z czterech pytań i proponowanych do wyboru odpowiedzi. Autorzy do badań wybrali specyficzną grupę docelową składającą się z 50 pracujących osób w różnym wieku i różnej płci. Ankietowali wykorzystywali drogę lotniczą zarówno w celach turystycznych jak i delegacyjnie.

1. Czy korzystał/a Pan/ Pani z połączeń lotniczych z PLL?

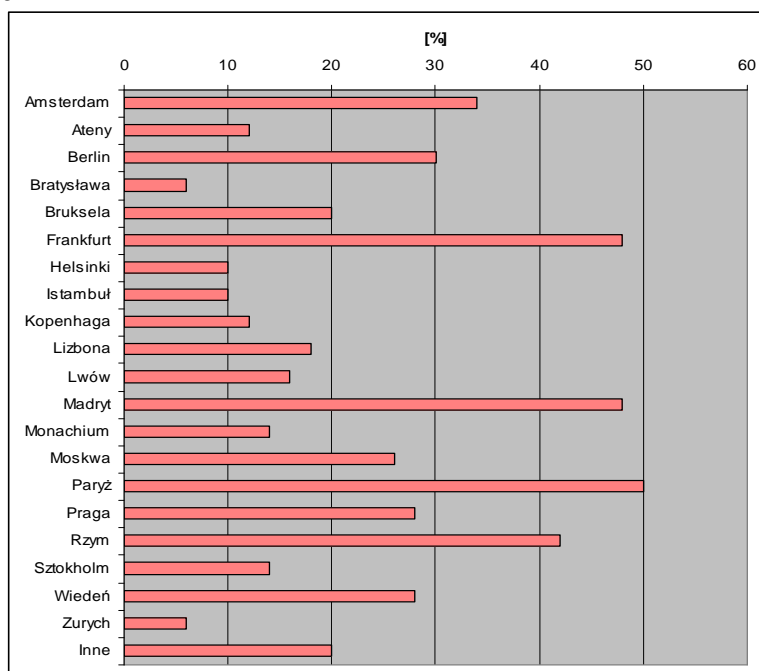


Rys. 3. Odpowiedź na pytanie nr 1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie odpowiedzi z ankiet

22 % ankietowanych korzystało z lotów z PLL: pojawiły się wszystkie kierunki regularne (Londyn Stansted, Londyn Luton, Dublin, Oslo) oraz czarter wakacyjny do Turcji. Jest to wysoki procent, ale należy wziąć pod uwagę, że ankietowanymi były osoby z wyższym wykształceniem i aktywne zawodowo. Jest to część społeczeństwa najbardziej otwarta na świat i zmiany w nim zachodzące, korzystająca z nowych możliwości, znająca języki.

2. Do jakich miast w Europie (poza granicami Polski) Pani/ Pana zdaniem powinno być utworzone połączenie z PLL? Wybierz z listy miast ułożonych w kolejności alfabetycznej.



Rys. 4. Odpowiedź na pytanie nr 2

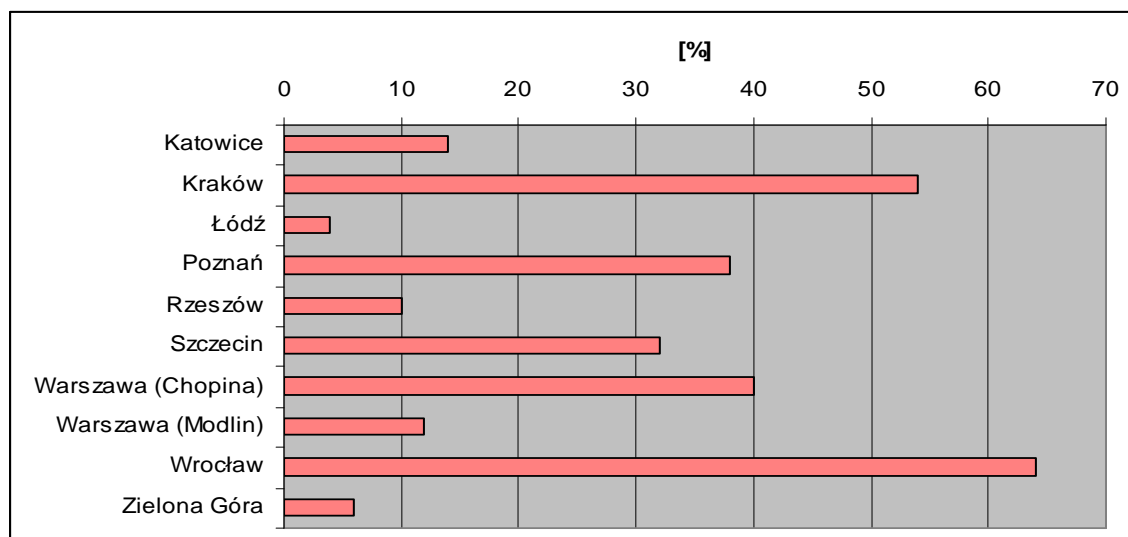
Źródło: Opracowanie własne na podstawie odpowiedzi z ankiet

Odpowiedzi odzwierciedlają poniekąd znajomość transportu lotniczego, praw i modeli, wg jakich funkcjonuje obecnie, wśród ankietowanych. Najwięcej – 50% – wskazało Paryż jako pożądaną destynację. Na drugim miejscu uplasowały się Rzym i Frankfurt, na trzecim Madryt. Paryż, Rzym i Madryt postrzegane są jako atrakcyjne i popularne stolice, miasta, które warto zwiedzić czy w których warto szukać kontaktów. Coraz częściej Francja, Hiszpania i Włochy są celem wymian naukowych lubelskich studentów i wykładowców.

Wysoką pozycję Frankfurt może zawdzięczać doświadczeniu ankietowanych: ten wielki hub jest częstym miejscem przesiadek Polaków. Lufthansa jest bardzo aktywnym graczem na polskim niebie, drugim po naszym narodowym przewoźniku pod względem obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach w 2011 r. (w ruchu międzynarodowym), a za cel stawia sobie rozwój swoich hubów w Niemczech.

Ankiety nie uwzględniały podania powodów wyboru destynacji, poznanie ich wymaga dalszych, bardziej szczegółowych badań.

3. PLL posiada już stałe połączenie z Gdańskiem. Poniżej wymieniono (w kolejności alfabetycznej) wszystkie pozostałe polskie miasta, w których zlokalizowany jest funkcjonujący obecnie port lotniczy. Proszę zaznaczyć te, z którymi Pani/ Pana zdaniem PLL powinien mieć stałe połączenia.

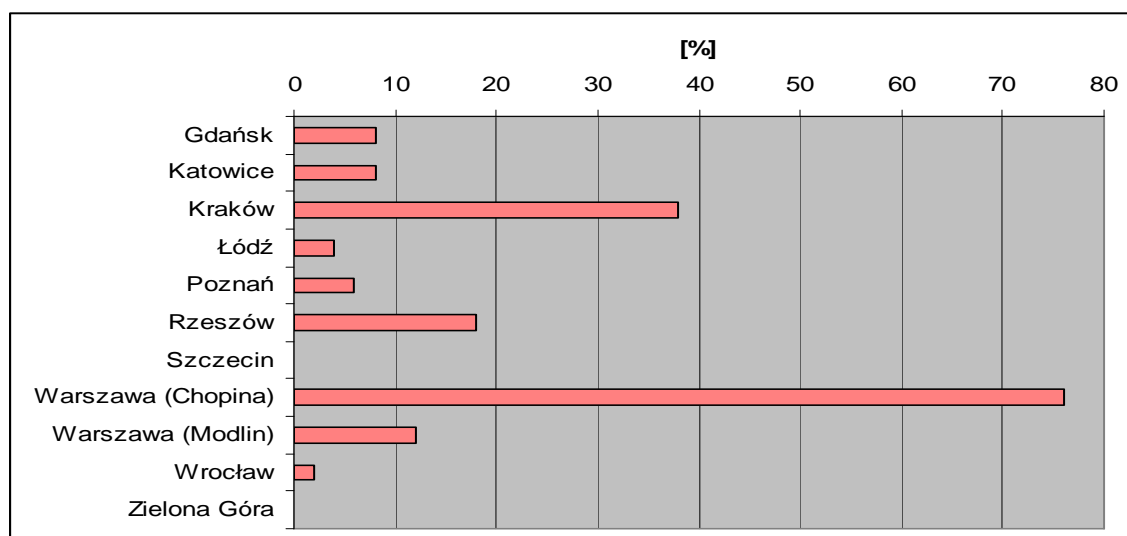


Rys. 5. Odpowiedź na pytanie nr 3
Źródło: Opracowanie własne na podstawie odpowiedzi z ankiet

Najczęściej wskazywanym miastem, z którym mieszkańcy Lublina pragnęliby mieć połączenie lotnicze, jest Wrocław. Na drugim uplasował się Kraków. Te dwie metropolie łączy ze sobą to, że podróż samochodem do nich jest długa i raczej uciążliwa. Na trzecim miejscu znalazł się Port Lotniczy im. Chopina w Warszawie – jako jedyne lotnisko aspirujące do bycia regionalnym (wschodnioeuropejskim) hubem – oraz jako lotnisko, z którego najczęściej ankietowani podróżowali (jak wskazują odpowiedzi na pytanie nr 4).

Podsumowując wskazania ankietowanych: rozsądnie wskazali oni te miasta, które leżą w znacznej od Lublina odległości. Należy również uwzględnić, że część odpowiedzi wskazująca miasta bliżej położone, odzwierciedlać może fakt odbycia przez ankietowanych podróży w poprzednich latach z tychże portów lotniczych. Być może tę szansę wykorzysta Eurolot, zadowolony z wyników połączenia Lublin-Gdańsk, być może zdecyduje się otworzyć kolejne połączenie Ryanair, zapowiadający otwarcie połączeń krajowych w Polsce [16]. Luka po OLT Express jest wciąż do wypełnienia w umysłach Polaków.

4. Czy podróżował/a Pan/ Pani z innego portu lotniczego w Polsce? Proszę zaznaczyć wszystkie, z których Pan/ Pani korzystał/a



Rys. 6. Odpowiedź na pytanie nr 4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie odpowiedzi z ankiet

76% ankietowanych odbyła podróż z Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie. Na drugim miejscu znalazł się Kraków: te porty najwcześniej zaczęły rozbudowywać siatkę połączeń i mają w swej ofercie wiele atrakcyjnych destynacji. Na uwagę zasługuje trzecia lokata Rzeszowa: jest to szansa dla Lublina, znak, że mieszkańcy Lublina chętnie skorzystają z pobliskiego portu lotniczego, jeśli jego oferta odpowiadać będzie ich potrzebom.

PODSUMOWANIE

Długa historia i tradycja związana z lubelskim lotnictwem oraz przemysłem budowy statków powietrznych zdecydowała o powstaniu PLL [2,5]. Entuzjazm towarzyszący otwarciu PLL przerodził się natychmiast w setki tysięcy obsłużonych pasażerów w wyniku stworzenia najbardziej pożądanego destynacji. Linie lotnicze we własnym zakresie prowadzą badania zapotrzebowania na nowe kierunki [2, 3, 4]. Jednak konsultacje społeczne oraz nowe trendy w prowadzeniu badań mogą wnieść ciekawe propozycje. Zastosowanie wspomaganych komputerowo metod analizy ilościowej i jakościowej, zarówno do planowania jak i monitorowania nowopowstałych połączeń jest nieodzownym elementem pracy osób zatrudnionych w liniach lotniczych, w samym porcie lotniczym a także naukowców wspomagających wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w badanym obszarze. Badania ankietowe wskazują, że mieszkańcy Lubelszczyzny są świadomi konieczności korzystania z transportu lotniczego. Władze lokalne zapewniły bardzo dobrą infrastrukturę intermodalną w obszarze nowopowstałego portu lotniczego. Bez wątpienia już w chwili obecnej PLL jest stymulatorem turystyki oraz gospodarki. Dobrze dobrane destynacje do rodzących się ciągle nowych potrzeb mieszkańców regionu pozwoli w przyszłości osiągnąć próg rentowności oraz generować zyski. Lubelskie środowisko naukowe bardzo liczy na zacieśnianie współpracy a absolwenci lubelskich uczelni wyższych na pracę w obszarze szerokiego otoczenia PLL.

BIBLIOGRAFIA

1. Arbaczewska-Matys K., Małek A.: *Korelacja siatki połączeń w otoczeniu nowopowstałego Portu Lotniczego Lublin*. AUTOBUSY – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 3/2013, str. 723-732.

2. Augustyniak W. M.: *Efektywność polskich regionalnych portów lotniczych*, rozprawa doktorska, Poznań 2012
3. Mikosz S.: *Leci z nami pilot. Kilka prawd o liniach lotniczych*, Warszawa 2011.
4. Rucińska D., Rucińska A., Tłoczyński D.: *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Gdańsk 2012.
5. Walulik J.: *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Warszawa 2013.
6. http://architektura.muratorplus.pl/zycie-w-architekturze/2012/plebiscyt-na-ulubienca-polski-2000-2012-rozstrzygniety_79135.html
7. <http://www.kurierlubelski.pl/artykul/920481,droga-z-lublina-do-lotniska-w-swidniku-otwarta-zdjecia,id,t.html>
8. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/55/1/lublin-nowa-nazwa-przystanku-przy-lotnisku.html>
9. http://www.stat.gov.pl/gus/5840_3583_PLK_HTML.htm
10. <http://lotyzlublina.pl/loty-ze-swidnika-ryanair-zawiesza-wizz-air-wznawia/>
11. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/55/1/jasionka-liczy-na-obecnosc-linii-emirates.html>
12. http://www.rzeszowairport.pl/statystyki/ruch_pasazerski/89/0/ruch_pasazerski.html
13. http://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Rzesz%C3%B3w-Jasionka
14. http://www.portlotniczy.lublin.pl/index.php?id_category=73
15. <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130531/RZESZOW/130529472>
16. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/index/art/31294/id/55>
17. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/index/art/31681/id/55>
18. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/index/art/31299/id/55>
19. <http://www.pasazer.com/in-13057-lublin,rozpoczyna,sezon,czarterowy.php>
20. <http://www.dziennikwschodni.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130930/LUBLIN/130939965>
21. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/artykul/55/1/lufthansa-nie-bedzie-polaczen-z-lublina-lodzi-szczecina-czy-bydgoszczy.html>
22. http://lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,14145512,Pierwszy_krajowy_lot_z_Lublina_Kierunek_Gdansk.html
23. <http://www.dziennikwschodni.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20131014/LUBLIN/131019741>
24. http://lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,14759431,Prezes_Eurolotu_Na_pewno_bedziemy_latac_do_Mediolanu.html
25. http://lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,14780631,Ekspert_Nieszczesne_lotnisko_w_Lublinie_.html#hpbiz=lublin

THE ANALYSIS OF ALREADY EXISTING DESTINATIONS FROM LUBLIN AIRPORT AND PROGNOSIS OF FUTURE ONES

Abstract

The purpose of this article is analysis of Lublin Airport (PPL) functioning in first three quarters of a year since it's opening and a try to point it's future connections network progress development.

The main part of the analysis was focused on the problems observed in very first period of airport's functioning. What caused the delays? Have the regular passenger flights schedules been modified already? How big was the occupancy of those flights? Does the airport provide the private

charter flights by now? Those and many other answers will be provided based on monthly reports published by Lublin Airport; authors' own observations; local newspapers publications as well as own created questionnaire forms analysis.

Article presents the possibilities of the Lublin Airport connection's network developing. Since it's opening, only regular flights offered to the passengers were heading London Stansted, London Luton, Oslo and Dublin. Those destinations were determined by main directions of financial emigration of the regio's inhabitants. It will be analyzed if those flights destinations are meeting the real expectations and needs. Until now, PLL hasn't been connected with direct flights with Poland's greatest Warsaw Chopin Airport. Board of Directors of PLL has already taken some actions to enlarge the existing connections network. It shall be used a. o. sociological research tools as questionnaire forms conducted by Lublin's media and Lublin Airport's official FB site. Authors have conducted also their own questionnaire forms with Lublin students societies. Public Service Obligation (PSO) may be used as an element to create new destinations due to regio's priorities.

Last, but not least are a local businesses needs to have Lublin connected with other polish and European cities.

Autorzy:

mgr **Katarzyna Arbaczewska-Matys** – Akademia Obrony Narodowej w Warszawie

dr inż. **Arkadiusz Małek** – Politechnika Lubelska, Lubelski Park Naukowo-Technologiczny