

Łukasz Olipra

Szacowanie wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu w sektorze turystyki : (przykład Krakowa i regionu małopolskiego)

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 519-534

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ŁUKASZ OLIPRA

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

**SZACOWANIE WPŁYWU STYMULOWANEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO
NA GOSPODARKĘ REGIONU W SEKTORZE TURYSTYKI
(PRZYKŁAD KRAKOWA I REGIONU MAŁOPOLSKIEGO)**

Wprowadzenie

Transport uważa się za jeden z zasadniczych elementów składowych rynku turystycznego. Stanowi on istotne połączenie pomiędzy obszarami, z których pochodzą turyści, oraz popularnymi celami wycieczek turystycznych. Występują bardzo bliskie związki pomiędzy transportem a turystyką i odwrotnie. Z jednej strony dobra dostępność, która jest determinowana przez świadczone usługi transportowe, jest kluczowa dla rozwoju każdego atrakcyjnego turystycznie miejsca, z drugiej strony – sektor transportowy może czerpać znaczne korzyści z turystyki dzięki dodatkowemu popytowi na usługi transportowe, który może ona wygenerować¹.

Znaczenie transportu lotniczego dla rynków turystycznych z roku na rok jest coraz większe. Ze względów geograficznych lotnictwo zawsze było dominującym środkiem transportu na dalekich trasach oraz w turystyce międzynarodowej. Deregulacja i liberalizacja, w wyniku których powstał sektor tanich linii lotniczych, doprowadziły do zwiększenia znaczenia lotnictwa w ruchu turystycznym na średnich i krótkich trasach. Tym samym rozwój transportu lotniczego ma bardzo duże implikacje dla wielu rynków turystycznych. Cechy i potrzeby osób podróżujących w celach turystycznych i rekreacyjnych różnią się znacznie od tych, które charakteryzują osoby podróżujące w celach biznesowych. Aby dokładnie zrozumieć związki

¹ A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Aldershot 2008, s. 1.

między tymi rynkami a transportem lotniczym, powinno się wyodrębnić tę grupę podróżnych i rozpatrywać ją osobno².

Pomimo oczywistej bliskości pomiędzy transportem lotniczym a rynkiem turystycznym, powstało stosunkowo niewiele specjalistycznych opracowań poświęconych tej tematyce. Większość książek z dziedziny turystyki rozpatruje lotnictwo jako jedną ze składowych przemysłu turystycznego, który powinien być omawiany, natomiast specjalistyczne teksty z dziedziny transportu lotniczego rzadko koncentrują się tylko na podróżach w celach turystycznych. Dodatkowo istnieje bardzo mało literatury, w której szczegółowo omawiano by złożoność oraz potencjalne konflikty związane z rozwojem spójnej i efektywnej polityki lotniczej i turystycznej. Zadania tego podjęli się A. Graham, A. Papatheodorou i P. Forsyth³, którzy w swojej publikacji pt. *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel* za cel postawili sobie wypełnienie istniejącej luki, poprzez kompleksowe i pogłębione badania nad relacją pomiędzy transportem lotniczym i podróżami w celach turystycznych. Tematyka podejmowana w publikacji jest bardzo aktualna ze względu na obserwowany w ostatnich latach rozwój, zarówno w transporcie lotniczym, jak i turystyce. Popyt na podróżowanie w celach turystycznych wciąż rośnie w większości regionów świata, ale jednocześnie zmienia się, ponieważ turyści są bardziej doświadczeni, śmiali i wymagający. Jednocześnie ogólny klimat zmian w transporcie lotniczym, to znaczy deregulacja i liberalizacja sektora, powoduje znaczne zmiany strukturalne wewnątrz rynku lotniczego. Charakter przewoźników sieciowych, czarterowych oraz niskokosztowych i sposób świadczenia przez nich usług dla rynku przewozów turystycznych zmienia się, tak jak zmieniają się kanały dystrybucji, które wykorzystują przewoźnicy. Dodatkowo porty lotnicze stają się pełne inicjatyw, coraz bardziej zaangażowane i doświadczone w staraniach o przyciągnięcie ruchu turystycznego. Publikacja poświęcona jest w końcu kwestiom związanym z efektami synergii oraz konfliktami występującymi w relacji pomiędzy lotnictwem cywilnym i podróżami w celach turystycznych. Myśl przewodnia, podkreślana w całej książce jest taka, że zasadniczą sprawą jest uznanie wzajemnego obustronnego związku pomiędzy sektorem transportu lotniczego i turystyką oraz upewnienie się, że jest to w pełni zrozumiałe i brane pod uwagę podczas każdego procesu podejmowania decyzji⁴.

Niniejszy artykuł jest próbą wykazania wzajemnych powiązań i zależności pomiędzy rozwojem turystyki i transportem lotniczym na poziomie regionu. Uwagę skupiono na Krakowie i regionie małopolskim. Motywy wyboru obszaru badawczego były dwa. Pierwszym z nich jest dostępność danych. Władze Krakowa i małopolski prowadzą regularne badania ruchu turystycznego na swoim terenie,

² *Ibidem.*

³ *Ibidem.*

⁴ *Ibidem*, s. 1–2.

a raporty z badań są publikowane i ogólnodostępne na stronach internetowych urzędów. Po drugie – władze miasta Krakowa i województwa małopolskiego, dostrzegając i uznając wpływ transportu lotniczego na rozwój sektora turystyki, wprowadziły unikatowy w skali kraju program wspierania otwierania nowych połączeń lotniczych z krakowskiego portu lotniczego. Zakłada on współpracę władz samorządowych, portu lotniczego oraz linii lotniczych operujących z Krakowa. W artykule zostaje również podjęta próba oszacowania ekonomicznego wpływu transportu lotniczego na miasto i region małopolski w sektorze turystyki.

1. Znaczenie przewoźników niskokosztowych dla rozwoju turystyki

Bardzo ważną rolę w ostatnich latach w rozwoju turystyki odgrywają przewoźnicy niskokosztowi. Źródłem ich rosnącego znaczenia są trzy główne cechy tanich przewoźników, a mianowicie: otwieranie nowych połączeń i tworzenie przez to nowych rynków, niwelowanie sezonowości oraz stymulowanie popytu⁵. Funkcjonowanie w oparciu o model niskokosztowy powoduje, że linie te obsługują połączenia, które nie byłyby ekonomicznie opłacalne w przypadku obsługiwanym przez przewoźników tradycyjnych, w oparciu o model *hub-and-spoke*. Tworzenie nowych połączeń przez tanie linie umożliwia rozwój sektora turystycznego w regionach, które nie byłyby w innym przypadku dostępne dla znacznej części Unii Europejskiej. W przeszłości atrakcyjne turystycznie destynacje i przemysł turystyczny w tych regionach były silnie uzależnione od linii czarterowych, operujących w okresach tradycyjnych wyjazdów urlopowych. W okresie letnim były to słoneczne, najczęściej południowe regiony, w zimie zaś – regiony, gdzie możliwe jest uprawianie sportów zimowych. Przewoźnicy niskokosztowi położyli kres tej zasadzie, oferując połączenia do miejsc atrakcyjnych turystycznie przez cały rok oraz w ciągu tygodnia, w przeciwieństwie do linii czarterowych, operujących najczęściej w tygodniowych odstępach. Przyczyniło się to w szczególności do rozwoju turystyki krótkoterminowej, zapewniło dopływ turystów do regionów również poza okresami szczytu i wpłynęło na bardziej równomierne rozłożenie ruchu turystycznego w ciągu roku, jak również w ciągu tygodnia. Tanie linie lotnicze, poprzez stymulowanie nowego popytu, przyczyniają się do zwiększania liczby turystów w regionach, do których latają, bez jednoczesnego zmniejszenia liczby turystów w innych regionach. Wniosek taki można sformułować na podstawie badań, które

⁵ European Low Fares Airline Association (in association with the Forum of Regional Airports & Assembly of European Regions), *Social Benefits of Low Fares Airline in Europe*, listopad 2007, www.elfaa.com, 20.03.2009, s. 34.

pokazują, że znaczna część pasażerów korzystających z tanich linii lotniczych w przypadku, gdyby te usługi nie istniały, w ogóle by nie podróżowała⁶.

2. Metodologia badań ekonomicznego wpływu transportu lotniczego na gospodarkę regionu

W badaniach dotyczących ekonomicznego wpływu portów lotniczych na miasta i regiony wykorzystywana jest metodologia, która różnicuje wpływ takiego portu w czterech obszarach oddziaływania:

- wpływ bezpośredni – obejmujący zatrudnienie oraz przychody powiązane z działalnością podmiotów funkcjonujących w obrębie infrastruktury portu lotniczego, takich jak: przedsiębiorstwo zarządzające portem, przedstawicielstwa linii lotniczych, agencje handlingowe, instytucje kontrolne, firmy cateringowe, przewozowe, kurierskie, logistyczne itd.;
- wpływ pośredni – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie łańcucha dostawców towarów i usług, na przykład placówki handlowe, przedstawicielstwa banków, firmy sprzątające;
- wpływ indukowany – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru przez wydatki osób bezpośrednio zatrudnionych w instytucjach działających na terenie portu bądź osób zatrudnionych w instytucjach świadczących usługi dla portu lotniczego;
- wpływ stymulowany (katalityczny) – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności oraz efektywności podmiotów gospodarczych znajdujących się w zasięgu portu lotniczego (m.in. inwestycje bezpośrednie oraz ruch turystyczny)⁷.

Badając wpływ katalityczny, należy pamiętać, że połączenia lotnicze, oprócz generowania przepływów finansowych i zatrudnienia, stanowią również ważny czynnik przyciągający potencjalnych inwestorów. Funkcjonowanie portu lotniczego odgrywa kluczową rolę przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na terenie regionu przez firmy spoza niego, wspieraniu rozwoju lokalnych przedsię-

⁶ Wyniki badań pokazują, że jedynie 37% pasażerów tanich linii stanowią osoby, które „przesiadły się” z przewoźników tradycyjnych, natomiast 59% ich pasażerów to „nowy popyt” na usługi lotnicze. 15% pasażerów z tej grupy w sytuacji, kiedy nie istniałyby tanie linie podróżowałyby samochodem, 6% koleją, natomiast 71% deklaruje, że gdyby nie było tanich lotów, w ogóle by nie podróżowali. Więcej na ten temat: *ibidem*, s. 34.

⁷ H. Ćwikliński, G. Pawłowski, *Znaczenie rozwoju portu lotniczego im. L. Wałęsy w procesie metropolizacji aglomeracji gdańskiej*, w: *Polityka gospodarcza w Polsce i Unii Europejskiej na początku XXI w.*, red. A. Barteczek, A. Lorek, A. Rączaszek, Prace naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 107–132; por.: *The social and economic impact of airports in Europe*, ACI Europe, York Aviation, January 2004, s. 5.

biorstw, m.in. poprzez umożliwienie ekspansji czy osiąganie efektów skali oraz poprawie konkurencyjności podmiotów lokalnych z tytułu łatwiejszego dostępu do klientów i dostawców oraz świadczonych przez port lotniczy usług przewozowych. Za efekt katalityczny uważa się również rozwój turystyki w regionie, będący efektem funkcjonowania portu lotniczego⁸. Podział ten wykorzystywany jest również w badaniach wpływu portów lotniczych na gospodarkę światową. Istnieje jednak różnica w klasyfikowaniu wpływu wywieranego przez transport lotniczy w sektorze turystyki. W niektórych raportach rozwój turystyki kwantyfikowany jest jako wpływ pośredni transportu lotniczego na gospodarkę⁹. W niniejszej pracy przyjęto jednak podział proponowany przez ACI Europe i York Aviation – twórców metodologii szacowania wpływu transportu lotniczego (portów lotniczych) na gospodarkę regionu. Podział ten jest powszechnie stosowany w badaniach europejskich portów lotniczych. Przyjęto, że rozwój turystyki jest efektem stymulowanym (katalitycznym) oddziaływania transportu lotniczego na gospodarkę regionu.

Kwantyfikacja wpływu stymulowanego jest bardzo trudna (na co zwrócono uwagę w raporcie) z uwagi na dużą liczbę czynników, które powinny zostać uwzględnione. Trudne jest także oddzielenie efektów działalności portu lotniczego od efektów działalności innych podmiotów świadczących usługi transportowe oraz wielu innych przedsięwzięć i organizacji wpływających na efektywność gospodarki regionalnej.

3. Wpływ transportu lotniczego na rozwój turystyki na przykładzie Krakowa i województwa małopolskiego

Turystyka jest jedną z głównych składowych wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę miast i regionów. W roku 2007 liczbę turystów odwiedzających Polskę szacowano na ok. 15 mln. W porównaniu z rokiem 2006 odnotowano 18% wzrost wykorzystania transportu lotniczego przez turystów zagranicznych przyjeżdżających do Polski. Dodatkowym bodźcem do krótkich wy-

⁸ *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu na rozwój miasta i regionu*, raport przygotowany pod kierunkiem prof. dra hab. Marka Rekowskiego, Wrocław, marzec 2006, s. 18.

⁹ W raporcie IATA pt.: *The Economic Impact of Air Service Liberalization* uznano, że „wpływ pośredni uwidacznia się w zatrudnieniu, przychodach oraz rozwoju branży hotelarskiej i turystycznej, u producentów i dostawców towarów i usług na potrzeby linii lotniczych oraz sektorów powiązanych z lotnictwem, np. usług księgowych, firm prawnych, dostawców posiłków oraz napojów itd.”. Wpływ katalityczny wg raportu obejmuje np. inwestycje dokonywane przez firmy i organizacje w fabryki i ich wyposażenie oraz zwiększone przepływy towarowe napędzane przez zwiększającą się zdolność przewozową całego systemu transportu lotniczego w celu wspierania tych inwestycji. Więcej na ten temat zob.: *The Economic Impact of Air Service Liberalization*, InterVISTAS-ga², IATA 2006, www.iata.org, 24.02.2009, s. 5.

jazdów turystycznych są w ostatnich latach dynamicznie rozwijające się tanie linie lotnicze, wciąż rozbudowujące swoją siatkę połączeń. Weekendowe wyjazdy stały się bardzo modne, szczególnie wśród ludzi młodych¹⁰. Wzajemne relacje pomiędzy rozwojem turystyki i transportu lotniczego zbadano na przykładzie Krakowa i regionu małopolskiego. W zamieszczonej poniżej tabeli 1 zaprezentowano szacunkowe dane na temat liczby turystów w Małopolsce (z wyodrębnieniem Krakowa), w tabeli 2 ukazano procentowe zmiany liczby pasażerów w Małopolsce i Krakowie w latach 2003–2007, natomiast w tabeli 3 zobrazowano udział poszczególnych kategorii turystów w ogólnej liczbie turystów w Małopolsce.

Tabela 1

Szacunkowa liczba turystów w Małopolsce w latach 2003–2007
z wyszczególnieniem Krakowa

	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.
Turyści ogółem	6 200 000	8 200 000	7 600 000	8 900 000	11 300 000
w tym Kraków	3 500 000	5 500 000	5 500 000	6 200 000	6 800 000
Turyści krajowi	5 200 000	6 300 000	5 300 000	6 100 000	8 300 000
w tym Kraków	2 820 000	4 000 000	3 400 000	3 900 000	4 340 000
Turyści zagraniczni	1 000 000	1 900 000	2 300 000	2 800 000	3 000 000
w tym Kraków	680 000	1 500 000	2 100 000	2 300 000	2 460 000

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim, raport końcowy*, IPSOS, Warszawa, listopad 2007, s. 13.

Tabela 2

Zmiany liczby turystów w Małopolsce i w Krakowie w latach 2003–2007 (%)

	2004:2003	2005:2004	2006:2005	2007:2006	2007:2003
Turyści ogółem	32,26	-7,32	17,11	26,97	82,26
Kraków	57,14	0,00	12,73	9,68	94,29
Turyści krajowi	21,15	-15,87	15,09	36,07	59,62
Kraków	41,84	-15,00	14,71	11,28	53,90
Turyści zagraniczni	90,00	21,05	21,74	7,14	200,00
Kraków	120,59	40,00	9,52	6,96	261,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportu: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*, s. 13.

¹⁰ S. Huderek, *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*, referat przygotowany na Krakowską Konferencję Młodych Uczonych 2008, www.profuturo.agh.edu.pl, 20.03.2009.

Tabela 3

Udział poszczególnych kategorii turystów w ogólnej liczbie turystów w Małopolsce (%)

	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.
Turyści ogółem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
w tym Kraków	56,45	67,07	72,37	69,66	60,18
Turyści krajowi	83,87	76,83	69,74	68,54	73,45
w tym Kraków	45,48	48,78	44,74	43,82	38,41
Turyści zagraniczni	16,13	23,17	30,26	31,46	26,55
w tym Kraków	10,97	18,29	27,63	25,84	21,77

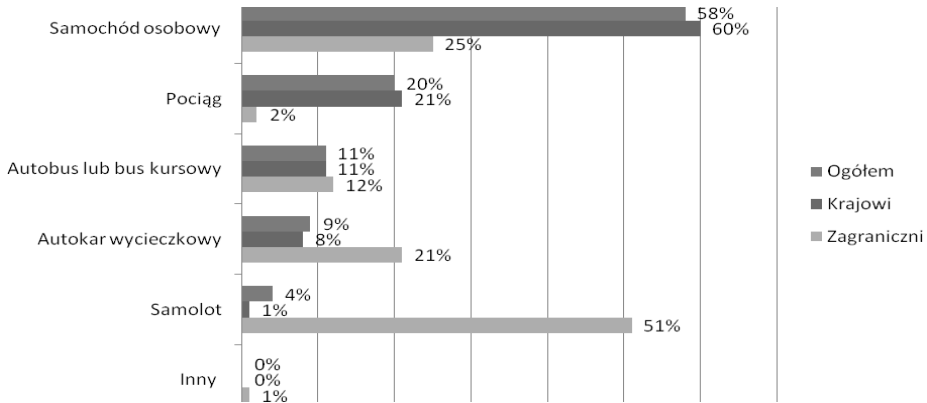
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*, s. 13.

Od początku prowadzenia pomiarów ruchu turystycznego w województwie małopolskim można mówić o stałej tendencji wzrostowej (z wyjątkiem roku 2005, kiedy to ogólna liczba pasażerów spadła z 8,2 mln w roku 2004 do 7,6 mln). Mimo spadku ogólnej liczby turystów, w roku 2005 zanotowano jednak wzrost liczby turystów zagranicznych. Uwagę zwraca również fakt, że w latach 2006 i 2007 wystąpiła wśród turystów większa dynamika odwiedzin miejscowości Małopolski innych niż Kraków. Może to wynikać z faktu, że Kraków jest stosunkowo dobrze znany Polakom i chęć ponownych odwiedzin z czasem zapewne maleje, a poza tym wzrasta atrakcyjność innych miejsc w Małopolsce¹¹. Należy w tym miejscu również podkreślić wzrost liczby turystów zagranicznych. Największe wzrosty były notowane w latach 2004 i 2005, czyli bezpośrednio po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Był to wzrost o 90%, biorąc pod uwagę liczbę turystów odwiedzających Małopolskę w ogóle i o ponad 120% – w przypadku turystów odwiedzających Kraków w roku 2004, oraz odpowiednio o 21% i 40% w roku 2005. W latach 2003–2007 odnotowano 200-procentowy wzrost liczby turystów z zagranicy odwiedzających region małopolski oraz przeszło 261-procentowy wzrost liczby turystów odwiedzających Kraków. Wielkości te są ponad dwukrotnie większe od przyrostu turystów ogółem w okresie 2003–2007 (82,26%) oraz prawie czterokrotnie większe od przyrostu liczby turystów krajowych (59,62%). Należy jednak zauważyć, że stosunkowo niski był poziom początkowy (1 mln turystów zagranicznych w regionie, w tym 860 tys. w Krakowie, w stosunku do 5,2 mln turystów krajowych, w tym 2,82 mln w Krakowie w roku 2003). Analizując dane w tabeli 3, można zauważyć, że turyści zagraniczni znacząco zwiększyli swój udział w liczbie turystów odwiedzających Małopolskę, a mianowicie z 16,13% w 2003 roku do 26,55% w roku 2007 oraz – w przypadku Krakowa – z 10,97% do 21,77% w roku 2007. Udział turystów zagranicznych osiągnął nawet poziom 31,46% w roku 2006 dla całej Małopolski oraz 27,63% w roku 2005 w przypadku Krakowa, jednak znaczny przyrost turystów

¹¹ Por.: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*, s. 13.

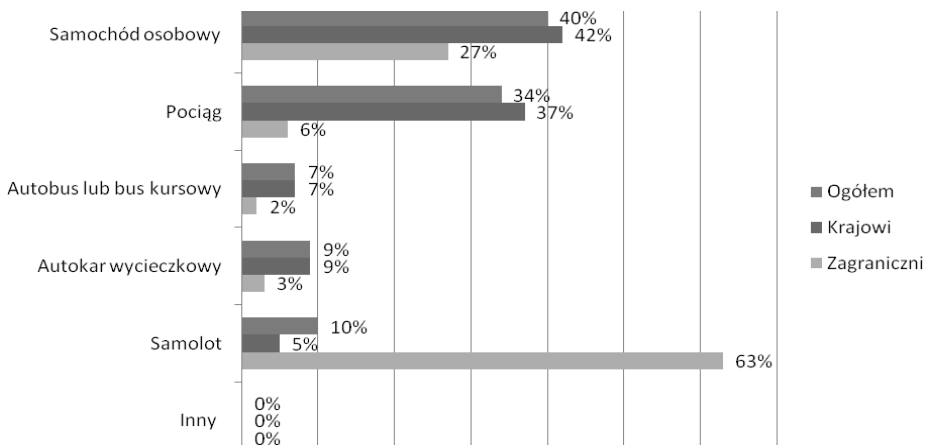
krajowych w latach 2006 i 2007 zmienił te proporcje na niekorzyść turystów zagranicznych.

W powyższej analizie szczególną uwagę zwrócono na turystów zagranicznych, ponieważ, jak wskazują badania, to przede wszystkim turyści zagraniczni korzystają z transportu lotniczego. Na rysunku 1 przedstawiono środki transportu, jakimi turyści dostali się do Małopolski, natomiast na rysunku 2 środki transportu, jakimi turyści dotarli do Krakowa.



Rys. 1. Środki transportu, z jakich korzystali turyści przyjeżdżający do Małopolski

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*



Rys. 2. Środki transportu, z jakich korzystali turyści przyjeżdżający do Krakowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007 r. Raport z badań*, IPSOS, kierownik zespołu: G. Synowski, Warszawa 2007.

W 2007 roku 51% turystów przybyłych do regionu małopolskiego z zagranicy jako środek transportu wybrało samolot. Jeśli weźmie się pod uwagę sam Kraków, można zauważyć, że aż 63% zagranicznych turystów odwiedzających miasto przybyło do niego drogą powietrzną. Trzeba w tym miejscu jednak zaznaczyć, że odsetek turystów korzystających z transportu lotniczego nie był zawsze tak wysoki. Wzrost liczby turystów korzystających z transportu powietrznego rozpoczął się od roku 2004, czyli od wejścia Polski do Unii Europejskiej i związanego z tym otwarciem polskiego rynku lotniczego. Jeszcze w 2003 roku turyści korzystający z transportu powietrznego stanowili jedynie 19%. W następnych latach ich udział wzrósł do 30% w roku 2004, 48% w roku 2005, 56% w roku 2006 oraz 63% w roku 2007. W tabeli 4 przedstawiono, z jakich środków transportu korzystali turyści przyjeżdżający do Krakowa w latach 2003–2007.

Tabela 4

Środki transportu wykorzystywane przez odwiedzających Kraków
w latach 2003–2007 (%)

Środki transportu	Odwiedzający krajowi					Odwiedzający zagraniczni				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
samolot	1	3	1	3	5	19	30	48	56	63
autokar	8	13	27	17	9	33	33	25	17	3
samochód osobowy	63	47	34	49	42	24	20	16	15	27
pociąg	21	27	23	21	37	21	13	9	9	6
autobus linii regularnej	6	9	13	7	7	1	2	1	1	2
inny	1	1	2	3	0	2	1	1	0	0

Źródło: *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007 roku...*, op.cit., s. 18.

Biorąc pod uwagę kraj pochodzenia turystów zagranicznych, liderami są obywatele Wielkiej Brytanii, Niemiec, Włoch, Stanów Zjednoczonych, Francji, Norwegii i Ukrainy. W tabeli 5 przedstawiono procentowy udział obywateli poszczególnych krajów (uwzględniono 12 państw) w ogólnej liczbie turystów zagranicznych odwiedzających Kraków w latach 2003–2007. Należy zwrócić uwagę, że turyści z Wielkiej Brytanii nie zawsze byli dominującą grupą narodowościową odwiedzającą Kraków. W roku 2003 ich udział wynosił 9,7%, co dawało im trzecią pozycję za Niemcami i obywatelami Stanów Zjednoczonych. Tak samo wyglądała sytuacja w roku 2004. Rok później Anglicy stanowili 18,1%, wysuwając się na drugą pozycję za Niemcami, natomiast w 2006 roku stanowili największą grupę narodowościową wśród turystów odwiedzających Kraków (16,6%). Warto w tym miejscu zauważyć, że turyści z krajów będących w czołówce tego zestawienia najczęściej docierają do Krakowa drogą powietrzną. Na rysunku 3 przedstawiono strukturę turystów zagranicznych (z wybranych krajów) ze względu na środki transportu, z jakich korzystali. Jak widać na rysunku, 99% turystów z Wielkiej Brytanii, 20% z Niemiec oraz 90% ze Stanów Zjednoczonych przybywa do Krakowa transportem

lotniczym. Należy również podkreślić, że w przypadku turystów z Irlandii odsetek korzystających w podróży do Krakowa z transportu lotniczego wynosi 100%.

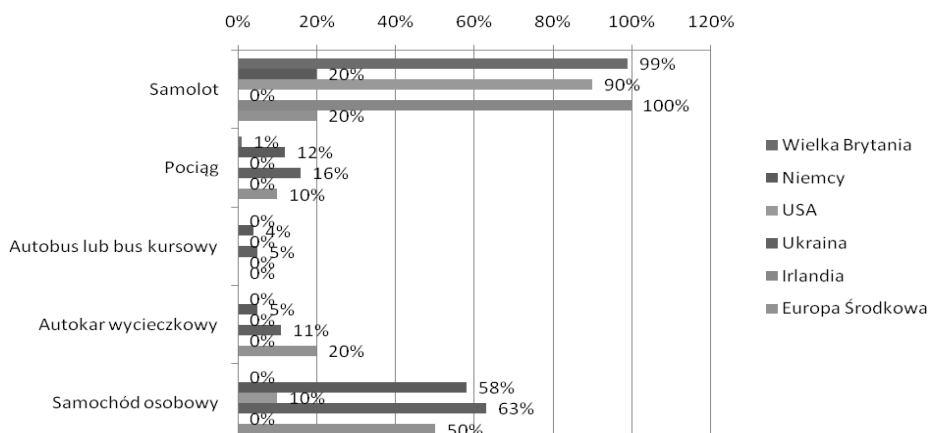
Tabela 5

Struktura przyjazdów do Krakowa turystów zagranicznych według kryterium państwa pochodzenia w latach 2003–2007 (12 pierwszych pozycji)

	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007* r.
Wielka Brytania	9,7	10,9	18,1	16,6	14,0
Niemcy	12,1	15,3	20,9	15,9	10,5
Włochy	8,1	9,7	7,0	6,7	8,5
USA	10,5	8,6	6,5	9,3	6,5
Francja	8,1	10,9	8,5	7,6	4,7
Norwegia	6,5	1,1	1,2	2,3	4,3
Ukraina	4,5	1,6	1,9	1,5	4,1
Izrael	8,0	2,5	0,4	2,2	3,8
Węgry	1,3	2,3	3,1	2,0	3,1
Hiszpania	2,9	4,0	2,6	2,4	3,0
Irlandia	1,5	2,4	1,6	3,8	2,8
Rosja	0,5	0,7	1,1	2,0	2,0

*Dane szacowane na podstawie rys. 52, s. 66 według danych IPSOS, w: *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007 roku...*, *op.cit.*

Źródło: *Ruch turystyczny w Krakowie w 2006 roku, raport końcowy*, kierownik projektu: dr K. Borkowski, Małopolska Organizacja Turystyczna, Kraków 2006, s. 34; *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007 roku...*, *op.cit.*, s. 66.



Rys. 3. Środki transportu, z jakich korzystali turyści zagraniczni z wybranych państw podróżując do Krakowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportu: *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007 roku...*, *op.cit.*, s. 18.

W tabeli 6 przedstawiono udział poszczególnych krajów w ogólnej liczbie pasażerów korzystających z portu lotniczego w Krakowie. Uwzględniono kraje posiadające ponad 1% udziału. Należy zauważyć, że Szkocja i Irlandia Północna zostały uwzględnione osobno (udział Irlandii Północnej wyniósł 0,94%).

Tabela 6

Udział poszczególnych krajów w ogólnej liczbie pasażerów korzystających z portu lotniczego w Krakowie w 2007 r.

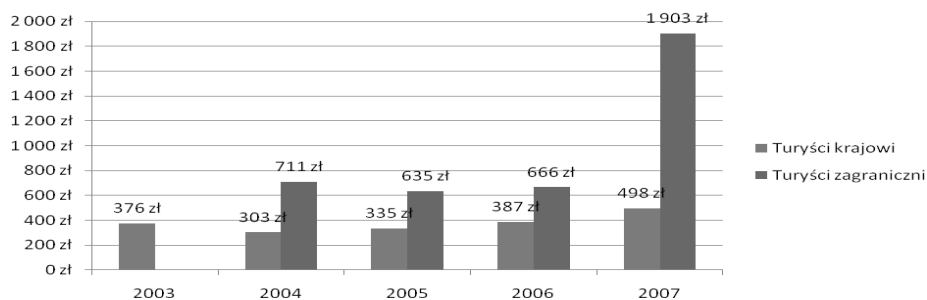
Lp.	Kraj	Udział (w %)
1.	Anglia	29,79
2.	Niemcy	13,13
3.	Włochy	10,58
4.	Irlandia	9,27
5.	Polska	6,24
6.	Francja	3,09
7.	USA	2,95
8.	Norwegia	2,57
9.	Austria	2,04
10.	Belgia	2,00
11.	Szkocja	1,93
12.	Hiszpania	1,41
13.	Grecja	1,26
14.	Szwecja	1,20
15.	Czechy	1,12
16.	Holandia	1,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portu lotniczego w Krakowie.

Analizując przedstawione powyżej dane, można zauważyć, że wzrost liczby turystów zagranicznych pokrywa się w czasie ze wzrostem liczby pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym w Krakowie, a także w porcie lotniczym Katowice-Pyrzowice, który uważany jest i promowany jako lotnisko pomocnicze w stosunku do portu lotniczego Kraków-Balice. Również struktura turystów zagranicznych według kryterium państwa pochodzenia pokrywa się z rankingiem najbardziej uczęszczanych destynacji (analizę ograniczono do państw). Można zatem stwierdzić, że rozwój turystyki w regionie małopolskim oraz w mieście Krakowie (biorąc szczególnie pod uwagę turystów z zagranicy) związany jest z rozwojem transportu lotniczego. Na podstawie danych dotyczących przychodów regionu z turystyki można oszacować efekt stymulowany transportu lotniczego w turystyce.

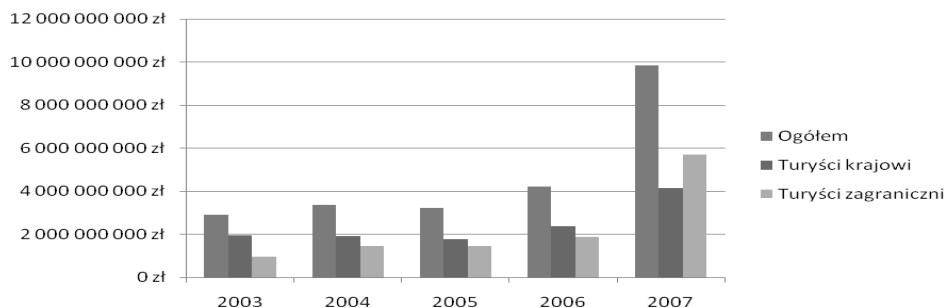
Na rysunku 4 przedstawiono wydatki turystów w przeliczeniu na osobę w latach 2003–2007. Wyraźny wzrost wydatków w 2007 roku w porównaniu z wynikami z lat poprzednich spowodowany jest tym, że wzięto tu pod uwagę wydatki związane z noclegiem (a w odniesieniu do lat poprzednich tego nie zrobiono). W roku 2007 turysta zagraniczny wydał w czasie pobytu w Małopolsce średnio 1903 zł, natomiast turysta krajowy 498 zł. Łącznie turyści wydali w tymże roku w

Małopolsce prawie 10 mld zł (zob. rysunek 5 i tabela 7). Należy przy tym zwrócić uwagę, że wydatki turystów zagranicznych przewyższały wydatki turystów krajowych o ponad 1,5 mld, mimo że było ich prawie trzy razy mniej.



Rys. 4. Wydatki turystów w przeliczeniu na osobę w latach 2003–2007

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, op.cit., s. 24.



Rys. 5. Przychody Małopolski z turystyki w latach 2003–2007

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, op.cit., s. 26.

Tabela 7

Przychody Małopolski z turystyki w latach 2003–2007 (w mln PLN)

	2003	2004	2005	2006	2007
Ogółem	2 921,2	3 373,8	3 236,0	4 225,5	9 842,4
Turyści krajowi	1 955,2	1 908,9	1 775,5	2 360,7	4 133,4
Turyści zagraniczni	966,0	1 464,9	1 460,5	1 864,8	5 709,0

Źródło: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, op.cit., s. 26.

Biorąc pod uwagę powyższe dane, można przeprowadzić prostą kalkulację wpływu stymulowanego w sektorze turystyki, jaki wywiera na gospodarkę regionu transport lotniczy.

Tabela 8

Kalkulacja wielkości wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu małopolskiego w sektorze turystyki w roku 2007

1	2	3	4
	Przychody z turystyki w 2007 r.	Odsetek turystów korzystających z transportu lotniczego	Wydatki turystów korzystających z transportu lotniczego (kol. 2 pomnożona przez kol. 3)
Turyści krajowi	4 133 400 000 zł	1%	41 334 000 zł
Turyści zagraniczni	5 709 000 000 zł	51%	2 911 590 000 zł
Suma:			2 952 924 000 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportu: *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*

Z kalkulacji przeprowadzonych w tabeli 8 wynika, że wpływ stymulowany wywołany przez transport lotniczy w regionie małopolskim w sektorze turystyki w 2007 roku wyniósł **2 952 924 000 zł**.

Podsumowując powyższe rozważania, należy podkreślić duże znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju sektora turystyki w Krakowie i regionie małopolskim. Transport lotniczy był dominującym środkiem transportu wśród turystów zagranicznych, odwiedzających zarówno region (51% w 2007 roku), jak i miasto Kraków (63% w 2007 roku). Należy przy tym pamiętać, że wydatki ponoszone przez turystę zagranicznego w czasie pobytu są prawie 4 razy większe od wydatków turysty krajowego, a ich łączna wysokość w 2007 roku wyniosła ponad 5,7 mld zł.

4. Wspólne działania promocyjne władz Krakowa i regionu małopolskiego z liniami lotniczymi

W raporcie¹² zwrócono szczególną uwagę na oddziaływanie inicjatyw promocyjnych kierowanych do turystów zagranicznych. Dzięki badaniu ustalono, że turyści zagraniczni cechują się dużą znajomością reklam Małopolski. Oznacza to, że do Małopolski przyjeżdża wielu turystów zachęconych właśnie takimi działaniami.

¹² *Badanie ruchu turystycznego w województwie małopolskim...*, *op.cit.*

Długofalowy charakter oddziaływania tego rodzaju reklam i innych działań promocyjnych, wraz z powiększającą się grupą turystów, którzy już Małopolskę znają i deklarują, że będą rekomendować przyjazd do regionu swoim znajomym, każe przypuszczać, że dynamika wzrostu liczby turystów zagranicznych będzie w najbliższym czasie coraz większa, prawdopodobnie większa nawet niż w przypadku turystów krajowych¹³. Działania reklamowe podejmowane są między innymi wspólnie z tanimi liniami lotniczymi, które uruchamiają swoje połączenia z lotniska w Krakowie lub w Katowicach. Władze miasta co roku przeznaczają sumę ok. 1–3 mln zł jako „zachętę” dla przewoźników, szczególnie tych niskokosztowych. Aby nie narazić się na zarzut udzielania nielegalnej pomocy, dopłaty do połączeń tanich linii lotniczych były często ukryte i przybierały formę np. zakupu reklamy miasta lub regionu na internetowej stronie przewoźnika¹⁴. Dozwolone są jednak wspólne akcje promocyjne prowadzone w miastach, z których tworzone są nowe połączenia¹⁵. Dostrzegając potencjał transportu lotniczego i jego wpływ na rozwój turystyki, władze miasta Krakowa oraz województwa małopolskiego stworzyły projekt promocyjny *Otwarty Kraków, Otwarta Małopolska*. Założenia projektu zaprezentowano w czasie jednodniowej konferencji 24 marca 2009 roku.

Pełnomocnik ds. turystyki prezydenta miasta Krakowa stwierdziła, że utrzymująca się stała, wysoka liczba turystów odwiedzających Kraków jest m.in. efektem dobrej współpracy z przewoźnikami lotniczymi. Poczynione wysiłki promocyjne po wejściu Polski do Unii Europejskiej spowodowały, że Kraków stał się nie tylko celem wizyt turystycznych, ale również bardzo popularnym ośrodkiem konferencyjnym oraz centrum nowoczesnych technologii i obsługi biznesu. Aby ugruntować atrakcyjny wizerunek Krakowa w świecie, a jednocześnie zmniejszyć negatywne efekty zjawisk kryzysowych, miasto wyszło z nową ofertą współpracy do przewoźników lotniczych. W zamian za otwarcie nowych, regularnych połączeń z Krakowem, miasto oferuje realizację kampanii reklamowych promujących nowe destynacje, przeprowadzanych zarówno w Krakowie, jak i miejscach połączeń. Podobny, komplementarny projekt skierowany na promocję regionu zamierza realizować województwo małopolskie. Do walki o nowych pasażerów ma włączyć się też spółka Krakowski Port Lotniczy, która w 2009 roku ogłosiła, że zaoferuje przewoźnikom nowy, bardziej atrakcyjny cennik opłat. W konferencji w krakowskim magistracie wzięło udział kilkudziesięciu przedstawicieli linii lotniczych. Zaintere-

¹³ *Ibidem*, s. 10.

¹⁴ Miasto Kraków wykupiło m.in. reklamę na kadłubie jednego z samolotów norweskiego przewoźnika *Norwegian Air Shuttle* (jednemu z samolotów nadano imię „Kraków”). W najbliższych latach duży napis „Kraków” ma zobaczyć kilka milionów pasażerów w ponad 100 europejskich portach lotniczych, obsługiwanych przez norweskie linie. Jest to pierwszy przypadek tak szerokiej promocji miasta przez tanią linię lotniczą. Więcej na ten temat: *Norweski Kraków*, „Skrzydła Polska” 2007, nr 11, s. 14.

¹⁵ B. Piłat, L. Baj, *Dotacja dobra na lotniczy dołek?*, „Gazeta Wyborcza” z 2 stycznia 2009 r., s. 22.

sowanie nowym programem wyrazili m.in. tacy przewoźnicy jak PLL LOT, Austrian Airlines, Sky Europe, Norwegian Air Shuttle czy Aeroflot. W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego, portu lotniczego w Balicach oraz firm działających w branży turystycznej¹⁶.

Podsumowanie

Na podstawie powyższej analizy i szacunków dotyczących wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę Krakowa i regionu małopolskiego można postawić tezę, że transport lotniczy jest jednym z głównych czynników warunkujących rozwój branży turystycznej oraz gospodarki miasta i regionu, uwzględniając sektor turystyki. Wpływ stymulowany transportu lotniczego na gospodarkę regionu małopolskiego w sektorze turystyki w 2007 roku oszacowano na prawie 3 mld zł. Pozwala to uznać transport lotniczy za ważny czynnik rozwoju gospodarczego regionu. Związek ten dostrzegają władze Krakowa i województwa małopolskiego, które od kilku lat podejmują działania mające na celu wspieranie tworzenia nowych połączeń lotniczych pomiędzy Krakowem i miastami europejskimi i nie tylko. Sukcesy lokalnych władz Małopolski na tym polu mogą być wskazówką dla samorządowców w innych regionach Polski, w jaki sposób mogą oni wspierać rozwój turystyki, a przez to również gospodarczy rozwój regionu.

THE ASSESSMENT OF CATALYTIC IMPACT OF AIR TRANSPORT ON THE REGIONAL ECONOMY IN A TOURISM SECTOR (THE CASE OF KRAKOW AND LITTLE POLAND REGION)

Summary

The article attempts to prove the mutual relations and interconnections between the development of tourism and air transport on level of region. The first part includes general remarks concerning interconnection between air transport and tourism sector. There is also significance of low cost carriers for tourism sector described in short. Next, author makes an attempt of assessment of the air transport impact on regional economy in the tourism sector in Krakow and Little Poland region. There is the established and widespread methodology created by ACI Europe and York Aviation used in the analysis and also described briefly. At the end, there is discussed the project of

¹⁶ *Kraków zachęca linie lotnicze*, komunikat prasowy z dnia 25.03.2009, www.krakow.pl, 25.03.2009.

a common action of local authorities, Krakow Airport and carriers, the aim of which is to create and promote new connections and routs between Krakow and other airports. The conclusion includes main findings and results of the analysis.

Translated by Łukasz Olipra