

Michał Rudnicki

Rola Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w kształtowaniu ruchu turystycznego w Krakowie

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 557-567

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.

MICHAŁ RUDNICKI

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

**ROLA MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO IM. JANA PAWŁA II
W KSZTAŁTOWANIU RUCHU TURYSTYCZNEGO W KRAKOWIE**

Wprowadzenie

Intensywny rozwój turystyki w ostatnich dziesięcioleciach był możliwy dzięki zmianom zachodzącym w infrastrukturze turystycznej. Dały się one zaobserwować we wszystkich sektorach uczestniczących w obsłudze ruchu turystycznego. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj jednak transport – jako jeden z najdynamiczniej rozwijających się sektorów gospodarki. Ciągłe inwestycje mające na celu podniesienie komfortu świadczonych usług, choćby poprzez skrócenie czasu podróży, umożliwiły dotarcie do odległych zakątków świata. Odległość, stanowiąca jeszcze do połowy poprzedniego stulecia podstawową determinantę podróży, przestała być czynnikiem hamującym, zwłaszcza w obliczu rozwoju transportu lotniczego. Możliwość szybkiego i wygodnego przemieszczania się na długich dystansach otworzyła nowe, poprzednio odległe i niedostępne kraje. Popularyzacja usług lotniczych, osiągnięcia techniczne oraz wzrost konkurencji wewnątrz tego segmentu transportu przyczyniły się do znacznego obniżenia kosztów podróży samolotem. Tym samym turystyka międzynarodowa stała się zjawiskiem powszechnym i rozwinęła się na skalę masową.

Wyposażenie miasta w zaawansowaną infrastrukturę transportową jest obecnie warunkiem koniecznym dla rozwoju turystyki. Szczególnie istotną rolę odgrywa tu bliskie usytuowanie portu lotniczego. Samolot jest bowiem środkiem transportu wybieranym tym częściej, im większa odległość dzieli turystę od miejsca docelowego. Dlatego też miasto posiadające w swojej bazie komunikacyjnej infrastrukturę lotniskową wraz z rozwiniętą siecią połączeń lotniczych stanowi obecnie łatwo dostępną destynację turystyczną. Wielkość ruchu turystycznego w tym mieście,

zwłaszcza zagranicznego pochodzenia, jest bezpośrednio uwarunkowana ilością operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku, co za tym idzie liczbą pasażerów obsługiwanych przez port lotniczy. Dlatego też obecność infrastruktury lotniskowej jest niewątpliwym atutem każdego miasta, które ma przywilej jej posiadania oraz jednym z głównych czynników zwiększających jego potencjał turystyczny.

Celem artykułu jest charakterystyka działalności Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie-Balicach oraz analiza porównawcza zarejestrowanego ruchu pasażerskiego w zestawieniu z zanotowaną wielkością ruchu turystycznego w Krakowie. Badanie to wykazuje wzajemne zależności, jakie zachodzą pomiędzy powyższymi wielkościami. Prowadzone jest ono w oparciu o statystyki ruchu pasażerskiego gromadzone przez Międzynarodowy Port Lotniczy oraz badania ruchu turystycznego w Krakowie przeprowadzane przez Małopolską Organizację Turystyczną.

1. Znaczenie Międzynarodowego Portu Lotniczego dla potencjału turystycznego miasta Krakowa

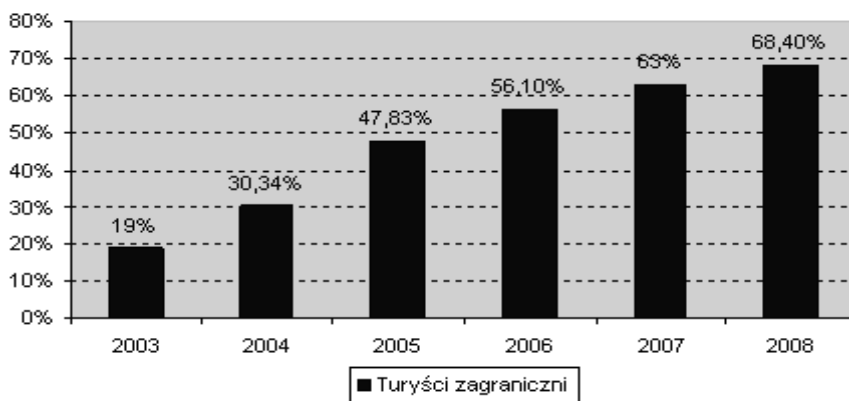
O potencjale turystycznym miasta decydują przede wszystkim walory antropogeniczne. To właśnie bogactwo kulturowe, zabytki architektoniczne i wiele innych elementów powstałych w wyniku działalności człowieka, a będących atrakcjami turystycznymi ze względu na swoje specyficzne cechy, decydują o unikatowości miasta. Rzadziej zdarza się tak, aby w jego granicach zachowały się również walory naturalne, istotne z punktu widzenia turystyki. Wynika to z samej istoty miasta. Procesy tworzące strukturę miejską adaptują przestrzeń, zwykle zmieniając bezpowrotnie bogactwo naturalne danego obszaru.

Kraków jest miastem, w którym dziedzictwo kulturowe jest głównym motywem przyciągającym turystów i pozwalającym mu zaistnieć na globalnym rynku turystycznym. To właśnie wspomniane walory kulturowe są głównym czynnikiem sprawczym zaistnienia turystyki i decydują o jego potencjale turystycznym. Jednak miałyby one niewielkie znaczenie bez odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego. Brak zagospodarowania turystycznego w postaci bazy noclegowej, gastronomicznej, transportowej i towarzyszącej¹ uniemożliwia rozwinięcie się turystyki na szerszą skalę. Warto podkreślić, iż każdy z tych czterech elementów ma istotne znaczenie dla ruchu turystycznego. Odpowiednio zorganizowana infrastruktura turystyczna wymaga od podmiotów publicznych i prywatnych wielozakresowych działań opartych na wzajemnej współpracy. Obszarem aktywności, w którym szczególnie mocno zarysowuje się pozycja władz miasta jest baza transportowa. To właśnie

¹ O. Rogalewski, *Zagospodarowanie turystyczne*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1974, s. 12.

stopień jej zaawansowania decyduje o dostępności komunikacyjnej. Poziom rozwoju bazy transportowej determinuje zatem wielkość ruchu turystycznego napływającego do miasta. Przyjmując wręcz założenie, że przemieszczanie się turystów w przestrzeni jest najbardziej charakterystyczną cechą turystyki, to transport zapewniający owo przemieszczenie jest podstawowym warunkiem jej uprawiania². Widać więc wyraźnie, jak wielką rolę pełni odpowiednia infrastruktura komunikacyjna w kształtowaniu potencjału turystycznego miasta.

Elementem infrastruktury w głównej mierze decydującym o dostępności komunikacyjnej Krakowa jest bezpośrednie sąsiedztwo drugiego co do wielkości w Polsce Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II, usytuowanego w Krakowie-Balicach. Wyposażenie infrastruktury transportowej w lotnisko jest obecnie niezmiernie istotne, wręcz niezbędne dla miasta aspirującego do rangi międzynarodowego centrum turystycznego. Samolot jest bowiem od kilku ostatnich dziesięcioleci podstawowym środkiem transportu dla turystów zagranicznych, co więcej – jego znaczenie ciągle rośnie. Analiza wyników badań ruchu turystycznego z ostatnich sześciu lat pozwala zaobserwować wyraźny wzrost wykorzystania połączeń lotniczych jako podstawowego środka transportu przez turystów zagranicznych przyjeżdżających do Krakowa, nawet w obliczu zaobserwowanego w ostatnich dwóch latach spadku ilości wykonanych operacji lotniczych i liczby obsłużonych pasażerów (rysunek 1).

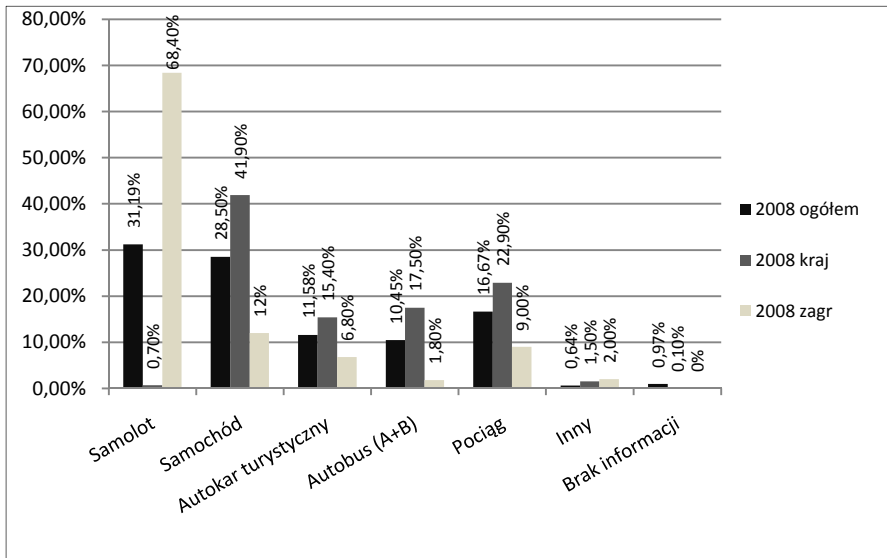


Rys. 1. Odsetek turystów zagranicznych wykorzystujących samolot jako podstawowy środek transportu w przyjeździe do Krakowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Ruch turystyczny w Krakowie w roku 2008. Raport końcowy*, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Wilkońska, L. Mazanek, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2008, s. 70.

² A. Tokarz, *Podaż turystyczna*, w: *Ekonomika turystyki*, red. A. Panasiuk, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 116.

Dodatkową prawidłowością potwierdzającą pierwszoplanową rolę samolotu wśród innych środków transportu jest największy odsetek turystów preferujących tę formę dotarcia do Krakowa. Wyniki ostatnich badań ruchu turystycznego³ wskazują jednoznacznie na priorytetowe miejsce połączeń lotniczych. Tendencja ta szczególnie zauważalna jest w przypadku zagranicznej turystyki przyjazdowej (rysunek 2).



Rys. 2. Środki transportu wykorzystane w trakcie przyjazdu do Krakowa w roku 2008 (struktura procentowa udziałów podróży turystów krajowych i zagranicznych)

Źródło: *Ruch turystyczny w Krakowie...*, op.cit., s. 70.

Interpretacja wyników badań pozwala wnioskować, że największą popularnością wśród turystów zagranicznych cieszy się samolot. Potwierdza to niewątpliwie czołową pozycję tego środka transportu w preferencjach zagranicznego ruchu turystycznego. Jest to widoczny sygnał dowodzący zasadności rozwoju infrastruktury lotniskowej w Balicach. Inwestycje w usługi lotnicze jako najdynamiczniej rozwijającą się gałąź transportu są przyszłościowe i gwarantują długookresowy wzrost potencjału turystycznego Krakowa.

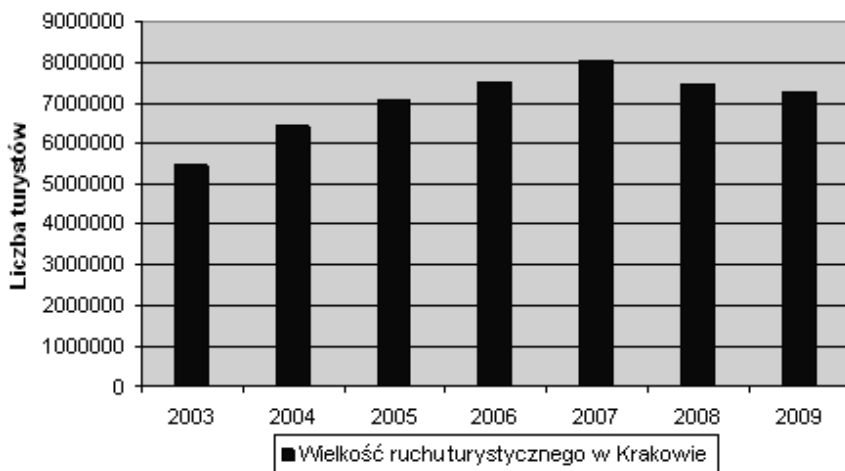
Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice obejmuje obszarem swego bezpośredniego oddziaływania około 7,9 mln mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa, co odpowiada czasowi dojazdu ok. 90 minut od

³ *Ruch turystyczny w Krakowie w roku 2008. Raport końcowy*, zespół w składzie: T. Grabiński, R. Seweryn, A. Wilkońska, L. Mazanek, kierownik projektu: K. Borkowski, MOT, Kraków 2008, s. 70.

lotniska. Jest to uznawane za światowy standard w ocenie potencjalnego rynku pasażerskiego dla linii lotniczych korzystających z określonego lotniska. O międzynarodowej randze lotniska dodatkowo świadczy fakt, iż na koniec 2009 roku z infrastruktury lotniska korzystało 28 regularnych przewoźników, nie licząc przewoźników czarterowych, którzy wykonali blisko 33 tysiące operacji lotniczych. Połączenia realizowane były w ponad 40 miejsc na całym świecie, spośród których można wymienić: Dublin, Londyn, Monachium, Liverpool, Frankfurt, Paryż, Oslo, Wiedeń, Pragę, Brukselę, Sztokholm, Kopenhagę, a wśród kierunków pozaeuropejskich Chicago, Nowy Jork, Tel Aviv. Ilość wykonanych operacji lotniczych, różnorodność połączeń oraz wielkość obsłużonego ruchu pasażerskiego plasuje krakowskie lotnisko na drugim miejscu po głównym lotnisku w Polsce – warszawskim Okęciu. Widać więc wyraźnie, iż działalność portu lotniczego w Balicach jest ważnym składnikiem potencjału turystycznego Krakowa.

2. Wpływ działalności Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II na wielkość ruchu turystycznego w Krakowie

W poprzedniej części artykułu wykazano już, że samolot jest podstawowym środkiem transportu w zagranicznej turystyce przyjazdowej do Krakowa. Pozwala to na wyciągnięcie dalszego wniosku: wielkość międzynarodowego ruchu turystycznego jest w głównej mierze wypadkową ilości pasażerów obsłużonych przez port lotniczy w Balicach. Aby to udowodnić, trzeba najpierw przyjrzeć się statystykom ruchu turystycznego w Krakowie (rysunek 3).

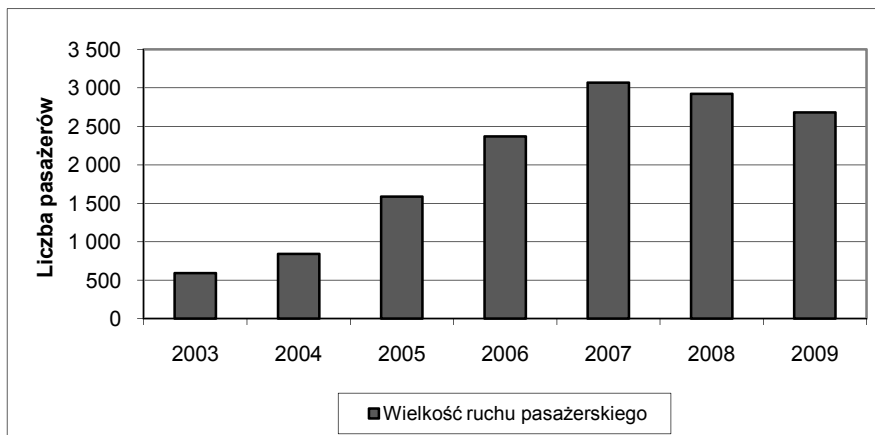


Rys. 3. Wielkość ruchu turystycznego w Krakowie w latach 2003–2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ruchu turystycznego w latach 2003–2009.

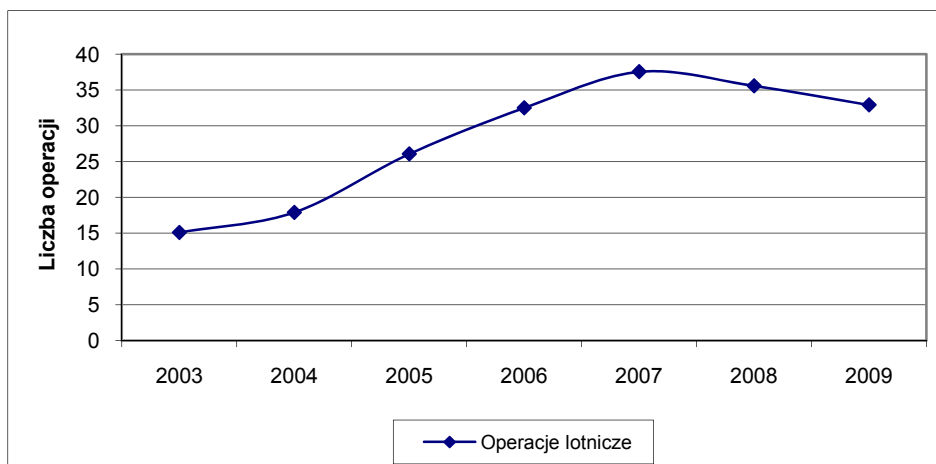
Analiza wielkości ruchu turystycznego wskazuje, że w okresie 2003–2007 liczba turystów stale wzrastała, począwszy od poziomu blisko 5,5 mln w 2003 roku do ponad 8 mln odwiedzających w roku 2007. Rok 2008 był pierwszym okresem spadku po 6 latach ciągłego wzrostu (tendencja wzrostowa utrzymywała się od roku 2002). Wprawdzie obniżka nie była duża – ruch zmniejszył się zaledwie o 7,57% – ale jej skutki odczuły wszystkie podmioty czerpiące dochody z turystyki. Spadek dotyczył szczególnie gości zagranicznych (aż o 14%), co przypuszczalnie spowodowane było umocnieniem się polskiego złotego i w związku z tym wzrostem realnych cen usług turystycznych i paraturystycznych dla cudzoziemców. Rok 2009 to okres dalszego spadku. Wprawdzie był on niewielki w stosunku do roku poprzedniego – 2,5%, to jednak w przypadku gości zagranicznych wyniósł aż 7,5%. Ogólnych przyczyn spadku należy dopatrywać się przede wszystkim w konsekwencjach ogólnoświatowego kryzysu finansowego oraz obawy przed pandemią grypy. Warto przyrzeć się tutaj zwłaszcza wielkościom opisującym spadki w odsetku turystów zagranicznych, gdyż zestawienie tych wyników ze statystyką ruchu pasażerskiego zarejestrowanego w porcie lotniczym wykazuje podobną dynamikę.

Analiza dynamiki ruchu pasażerskiego obsługowanego przez krakowskie lotnisko oraz liczby dokonanych operacji lotniczych pozwala dostrzec, że w latach 2003–2007 następował coroczny wzrost liczby pasażerów korzystających z lotniska (rysunki 4 i 5).



Rys. 4. Liczba pasażerów obsługowanych na lotnisku Kraków Airport im. Jana Pawła II w latach 2003–2009 (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.krakowairport.pl, 4.01.2010.



Rys. 5. Liczba wykonanych operacji lotniczych na lotnisku Kraków Airport im. Jana Pawła II w latach 2003–2009 (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.krakowairport.pl, 4.01.2010.

W 2005 roku z lotniska skorzystał milionowy pasażer, a w 2006 roku wielkość ruchu pasażerskiego przekroczyła 2 miliony. Warto zaznaczyć, że lata 2005 i 2006 to również czas wzrostu aktywności tanich linii lotniczych na Balicach. Wymiernymi efektami wzrastającej liczby przewoźników, a co za tym idzie zwiększającej się liczby połączeń, są wyniki uzyskane w kolejnym roku. Rok 2007 był rekordowy zarówno jeśli chodzi o wielkość ruchu turystycznego zanotowanego na lotnisku, jak i o ilość turystów zarejestrowaną w mieście. W sierpniu 2007 roku liczba obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym wyniosła 327 624 osoby, co stanowi rekord w cyklu miesięcznym. W samych tylko trzech miesiącach szczytowego natężenia ruchu pasażerskiego (lipiec, sierpień, wrzesień), kiedy to wielkości przekraczały próg 300 tys., obsłużono więcej pasażerów aniżeli przez cały rok 2004. Ogólnie rok 2007 zakończył się bilansem 3 068 199 obsłużonych pasażerów, co stanowi najlepszy jak dotąd, nie pobity wynik w dotychczasowej historii lotniska. Kolejne dwa lata to już niestety lata spadku, podobnie jak to się dzieje w przypadku wielkości ruchu turystycznego w Krakowie. W roku 2008 wielkość ruchu pasażerskiego wyniosła 2 923 961 osób, czyli spadek o ok. 4,7%. W kwietniu 2008 na krakowskim lotnisku po raz pierwszy od września 2002 zanotowano spadek liczby odprawionych pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Odprawiono wtedy 238 937 pasażerów, blisko 10 tysięcy mniej niż w kwietniu 2007. Wynik ten to spadek o 4%. Niezaprzeczalnie głównym powodem słabnącej dynamiki ruchu pasażerskiego było wycofanie się SkyEurope z Krakowa (zamknięcie bazy operacyjnej), co oznaczało dla portu utratę miesięcznie blisko 150 całorocz-

nych rejsów (plus rejsy sezonowe). Dalszą recesję w liczbie obsługiwanych połączeń pogłębił fakt likwidacji połączeń przez Centralwings oraz Germanwings. Początek 2009 roku był okresem zmian na krakowskim lotnisku. Dzięki nowemu prezesowi i sprawnie działającemu zespołowi pracownikom przedsiębiorstwo i miasto odzyskały niektóre utracone połączenia i pobudzono ruch lotniczy na lotnisku. Zmiana cennika operacji lotniczych zaowocowała decyzją o powrocie przez linie Germanwings z połączeniami do Stuttgartu i Kolonii. Szereg operatorów lotniczych, m.in. linie WindJet, Iberia, Iceland Express, FinAir, Air Berlin, Norwegian, Ryanair, LOT, zdecydowało się na otwarcie nowych połączeń. Ponadto lotnisko uruchomiło także specjalny program zniżek pod nazwą sun startAIR (program kierowany do pasażerów korzystających z przelotów czarterowych na krakowskim lotnisku) oraz Program Promocji dla Touroperatorów. Wszystkie te działania miały na celu walkę o klienta i przywrócenie dawnej dynamiki wzrostu w wielkości ruchu pasażerskiego. Pomimo usilnych starań ze strony kierownictwa lotniska rok 2009 był nadal okresem spadku. Zanotowano 2 680 322 obsłużonych pasażerów, co oznacza spadek o 8% w stosunku do roku 2008. Spadek nastąpił również w ilości wykonywanych operacji lotniczych, których liczba w ubiegłym roku wyniosła 32 907, czyli o 7% mniej niż rok wcześniej. Ma to swoje uzasadnienie w konsekwencjach ogólnoświatowego kryzysu finansowego i spadku koniunktury w światowej gospodarce. Wobec takich przyczyn wysiłki lotniska nie przełożyły się na wzrost dynamiki w ruchu pasażerskim. Mimo licznych zawirowań i trudności rok ten można uznać za udany, głównie dzięki uruchomieniu nowych połączeń, m.in. do Berlina Tegel i Düsseldorfu. Ponadto w sezonie letnim krakowskie lotnisko zaoferowało swoim pasażerom nowe połączenia do Rzymu Fiumicino, Aten, Kopenhagi, Reykjavíku i Gdańska. Prognozy na rok 2010 również wyglądają optymistycznie. Szacuje się, że port lotniczy w Balicach może powrócić do dawnej dynamiki wzrostu i po raz drugi w historii obsłuży ponad 3 miliony pasażerów. Na ten rok już zapowiedzianych zostało osiem nowych połączeń, co z pewnością wpłynie korzystnie na statystyki krakowskiego lotniska⁴.

Mimo negatywnych tendencji obserwowanych w ciągu ostatnich dwóch lat, władze lotniska mają świadomość roli, jaką pełni ten środek transportu w ruchu międzynarodowym. Wysoka dynamika przyrostu liczby obsługiwanych pasażerów w latach 2003–2007 spowodowała, że niezbędne stało się podjęcie działań, które doprowadzą do realizacji pilnych inwestycji w zakresie istniejącej i nowej infrastruktury lotniskowej oraz okołolotniskowej. Warto przy tym zauważyć, iż planowane działania w zakresie rozwoju infrastruktury mają na celu zwiększenie przepustowości, czyli zdolności lotniska do obsługi zwiększonego ruchu pasażerskiego. Powiększanie potencjału lotniska ma swoje bezpośrednie konsekwencje dla zwięk-

⁴ www.pasazer.com/in-4595-podsumowanie,roku,w,krakowie.php, 12.01.2010.

szenia potencjału turystycznego Krakowa i całego województwa. Od 2007 roku realizowane i planowane są następujące działania⁵:

- w zakresie rozbudowy istniejącej infrastruktury:
 - budowa dróg szybkiego zejścia,
 - modernizacja dróg kołowania,
 - budowa łącznika z infrastrukturą towarzyszącą, rozbudowa terminalu pasażerskiego TP II,
 - modernizacja i rozbudowa istniejącego terminalu wraz z budową modułu TP-IV,
 - budowa płyty postojowej dla samolotów w części wschodniej lotniska,
- w zakresie nowych inwestycji:
 - budowa zaplecza administracyjno-technicznego,
 - budowa hotelu trzygwiazdkowego wraz z zapleczem konferencyjnym i wielopoziomowym parkingiem podziemnym,
 - budowa kładki dla ruchu pieszego łączącej terminal pasażerski z zespołem hotelowym, parkingiem wielopoziomowym oraz stacją szynobusu,
 - budowa parkingu wielopoziomowego naprzeciwko terminalu międzynarodowego T1,
 - budowa przystanku kolejowego usytuowanego przy parkingu wielopoziomowym dla szynobusu „Balice Express”, zapewniającego połączenie między lotniskiem a Dworcem Głównym w Krakowie,
 - budowa wewnętrznego, drogowego układu komunikacyjnego.

Zrealizowanie wyżej wymienionych inwestycji niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia przepustowości lotniska, co w dalszej konsekwencji może znacząco przełożyć się na wzrost liczby turystów zagranicznych. Zwiększenie wielkości ruchu pasażerskiego poprzez efekt mnożnikowy wygeneruje także wyższe dochody dla wielu pośrednio lub bezpośrednio powiązanych z działalnością lotniska gałęzi usług, w tym m.in. hotelarstwa, gastronomii, transportu prywatnego (zwłaszcza taksówek) oraz szeregu innych. Znaczenie rozwoju infrastruktury lotniskowej podkreślone zostało także przez władze miasta Krakowa poprzez umieszczenie tego zadania w I priorytecie *Katalogu Zadań Strategii Rozwoju Turystyki w Krakowie na lata 2006–2013*. Docelowo zakłada się, że lotnisko będzie zdolne do obsługi sześciu milionów pasażerów rocznie⁶, co niewątpliwie przełoży się na wzrost ruchu turystycznego w mieście.

⁵ www.krakowairport.pl/pl/3/15/20/Inwestycje, 5.01.2010.

⁶ *Strategia rozwoju turystyki w Krakowie na lata 2006-2013*, zespół w składzie: A. Wilkońska, M. Rotter, koordynator projektu T. Sikora, kierownik projektu M. Dutkowski, Załącznik do uchwały nr XLIV/538/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 maja 2008 r., Wydział Promocji i Turystyki, Kraków 2008, s. 85.

Podsumowanie

Transport lotniczy jest obecnie najdynamiczniej rozwijającym się rodzajem transportu. Ma on kluczowe znaczenie zwłaszcza na trasach międzynarodowych, dlatego też jest środkiem transportu szczególnie cenionym przez turystów zagranicznych. Jego rola i znaczenie rośnie wraz ze zwiększaniem się odległości dzielącej punkt początkowy podróży od miejsca docelowego. Samolot zapewnia najszybsze i najbezpieczniejsze połączenia pomiędzy dwoma miejscami, dlatego też wydaje się być uzasadniona dbałość miast o rozwój przynależących do nich lotnisk. Liczne inwestycje w infrastrukturę lotniskową pozwalają w krótkim okresie zaobserwować wymierne korzyści w postaci wzrastającego ruchu turystycznego.

Przeprowadzona analiza pozwala zaobserwować, że statystyki ruchu pasażerskiego są swego rodzaju odbiciem tendencji zachodzących w turystyce. Niekorzystne zjawiska w ogólnoswiatowej koniunkturze czy np. kryzys finansowy w pierwszej kolejności objawiają się spadającą liczbą wykonywanych połączeń lotniczych, co ma swoje konsekwencje dla wielkości ruchu turystycznego.

Poddany analizie przypadek Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II obrazuje jednocześnie ogromny wpływ, jaki wywiera jego aktywność na ruch turystyczny w Krakowie. Z przeprowadzonych analiz wyraźnie wynika, że wszelkie działania zmierzające do zwiększenia wielkości ruchu pasażerskiego, jak np. otwieranie nowych połączeń lotniczych czy rozbudowa infrastruktury, spotykają się z korzystnymi zmianami w liczbie turystów odwiedzających Kraków. Jednocześnie wszelkie zawirowania, złe posunięcia ze strony władz lotniska mogą doprowadzić do znacznego uszczuplenia wielkości ruchu turystycznego. Widać więc wyraźnie, że fakt posiadania przez Kraków międzynarodowego portu lotniczego jest istotnym czynnikiem pobudzającym ruch turystyczny w mieście, co niewątpliwie podnosi jego potencjał turystyczny na globalnym rynku.

ROLE OF THE INTERNATIONAL AIRPORT IM. JANA PAWŁA II IN THE TOURIST TRAFFIC DEVELOPMENT IN CRACOW

Summary

The aim of this article is to assess the impact of International Airport John Paul II in Krakow - Balice to the size of tourism in Krakow. This test is conducted on the basis of comparative analysis: registered passenger traffic volume is compared with tourist traffic volume recorded in Krakow. This study is extremely important because demonstrates the mutual dependencies that exist between these quantities. It also demonstrates that the airport is one of the main determinants of tourist potential of the city. The au-

thor analyzes it by using analysis based on passenger traffic statistics collected by the International Airport and the study of tourism in Krakow, carried out by the Malopolska Tourist Organization.

Translated by Michał Rudnicki