



DOI: 10.18276/sip.2016.46/2-23

Łukasz Olipra*

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

ZMIANY STRUKTURY WSPÓŁCZYNNIKA MOBILNOŚCI LOTNICZEJ SPOŁECZEŃSTWA PO AKCESJI POLSKI DO UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie

Rynek transportu lotniczego po akcesji Polski do Unii Europejskiej odnotował bardzo dynamiczny rozwój, wyrażający się przede wszystkim rosnącą liczbą pasażerów. Wzrost liczby pasażerów spowodował równocześnie wzrost wartości współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa (WML). W artykule analizie poddano zmiany struktury współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce w latach 2005–2015. Na podstawie analizy autor podejmuje próbę odpowiedzi na pytanie kto (która z wyodrębnionych grup przewoźników) odpowiada za dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce oraz weryfikuje hipotezę badawczą, że na zmiany współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce po 2004 r. (wzrost) największy wpływ miał rozwój na polskim rynku przewoźników niskokosztowych. Wyniki analizy nie pozwalają na jednoznacznie pozytywną weryfikację hipotezy badawczej, chociaż oddziaływanie tanich linii lotniczych na wzrost liczby pasażerów w Polsce w badanym okresie jest znaczące i nie podlega wątpliwości. Jako metody badawcze w pracy wykorzystano podstawowe miary statystyczne oraz wnioskowanie indukcyjne. Analizę oparto na dostępnych danych Głównego Urzędu Statystycznego oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego (liczba pasażerów).

Słowa kluczowe: transport lotniczy, współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa, tanie linie lotnicze, sieciowe linie lotnicze, czartery

* E-mail: lukasz.olipra@ue.wroc.pl.

Wprowadzenie

Lotnictwo cywilne w Polsce, podobnie jak w innych nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej po rozszerzeniu w 2004 roku, stało się najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu (Jankiewicz, Huderek-Glaszka, 2016, s. 45–56). Polska, pod względem dynamiki jego rozwoju, zajmowała w pierwszych latach członkostwa według IATA czołowe miejsce na świecie (IATA, 2007; Jankiewicz, Huderek-Glaszka, 2016, s. 45–56). Procesy integracyjne wymusiły dostosowanie polskiego prawa lotniczego do warunków unijnych, co wiązało się m.in. z liberalizacją rynku usług transportu lotniczego w Polsce, która w znacznym stopniu przyczyniła się do jego rozwoju. Najbardziej widocznym tego wyrazem była dynamicznie rosnąca liczba pasażerów transportu lotniczego w Polsce. Rozwój transportu lotniczego znalazł też odzwierciedlenie w rosnącym poziomie współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa.

Motywy podjęcia badań nad strukturą współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce i jej zmianami było pojawiające się często pytanie: kto (jacy przewoźnicy) odpowiada za tak dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej w 2004 roku, a tym samym wzrost współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa. Celem niniejszej pracy jest znalezienie odpowiedzi na to pytanie.

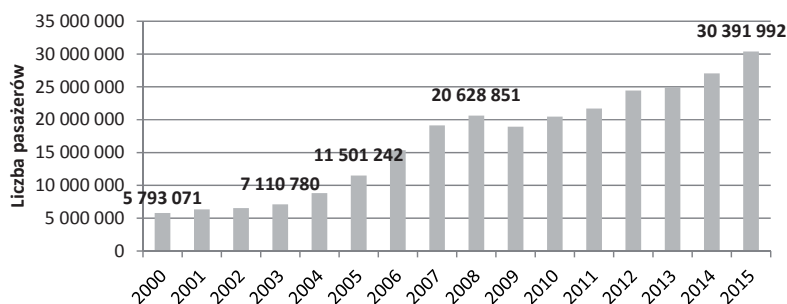
Niewątpliwie nowym zjawiskiem na polskim rynku lotniczym po 2004 roku były tanie bilety na przewozy lotnicze oferowane przez wchodzące na polski rynek linie niskokosztowe. Zostały one bardzo dobrze przyjęte przez Polaków, głównie ze względu na ich dużo większą dostępność dla przeciętnego podróżnego niż dotychczasowa oferta tradycyjnych linii lotniczych. Z roku na rok przewoźnicy niskokosztowi zwiększali zarówno oferowaną zdolność przewozową, jak i liczbę destynacji, przyciągając coraz liczniejszą rzeszę pasażerów. Daje to podstawy do postawienia hipotezy badawczej, że na zmiany współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce po 2004 roku (wzrost) największy wpływ miał rozwój na polskim rynku przewoźników niskokosztowych.

W celu weryfikacji postawionej hipotezy jako metody badawcze wykorzystano podstawowe miary statystyczne oraz wnioskowanie indukcyjne. Analizę oparto na dostępnych danych Głównego Urzędu Statystycznego (liczba ludności) oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego (liczba pasażerów).

1. Rozwój transportu lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej

Wejście Polski do Unii Europejskiej zapoczątkowało znaczące zmiany na polskim rynku usług transportu lotniczego, zarówno ilościowe, jak i jakościowe (Tłoczyński, 2014a, s. 247–248; Tłoczyński, 2014b, s. 373–375). Liczba pasażerów w Polsce zwiększyła się w latach 2000–2015 prawie sześciokrotnie, natomiast w wyodrębnionych niżej okresach 5- i 10-letnim prawie trzykrotnie (odpowiednio: z nieco ponad 7 mln pasażerów w 2003 r. do prawie 21 mln w 2008 oraz z 11,5 mln w 2005 do ponad 30 mln w 2015 r.). W 2009 odnotowano spadek liczby pasażerów w stosunku do roku poprzedniego w wyniku kryzysu finansowego i gospodarczego. Jednak już w roku 2010 wielkość ruchu wróciła do poziomu z 2008, a trend wzrostowy utrzymywał się w kolejnych latach (Tłoczyński, 2016a, s. 87–106). Chociaż udział Polski w kształtowaniu europejskiego rynku lotniczego jest wciąż niewielki, należy zwrócić uwagę na fakt, że w ciągu 10 lat członkostwa wzrósł on ponad czterokrotnie z 0,653% (2004 r.) do 2,692% (2013). Największą dynamikę wzrostu udziału polskiego rynku w strukturze europejskiej zanotowano w 2006 roku – ok. 80% (Tłoczyński, 2014, s. 247–249). Na rysunku 1 została przedstawiona liczba pasażerów w Polsce w latach 2000–2015.

Rysunek 1. Liczba pasażerów na rynku przewozów lotniczych w Polsce w latach 2000–2015

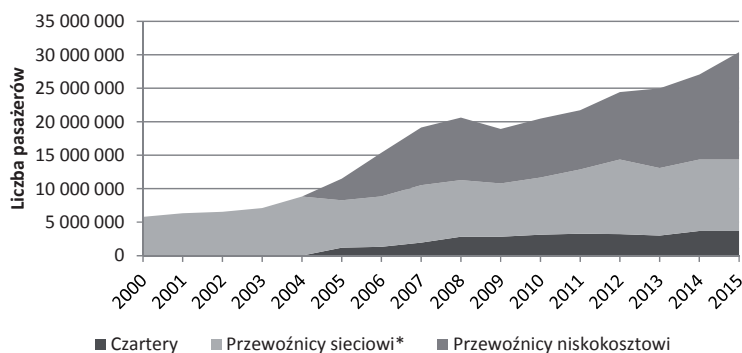


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (*Analizy rynku lotniczego za lata 2004–2015*). Pobrane z: www.ulc.gov.pl (25.06.2016).

Oprócz zmian liczby pasażerów wystąpiły również znaczące zmiany w strukturze pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce, zarówno pod względem geo-

graficznym (dynamiczny rozwój regionalnych portów lotniczych i spadek udziału w rynku głównego polskiego portu lotniczego Warszawa-Okęcie oraz zmiany w siatkach połączeń portów lotniczych – wzrost liczby połączeń), jak i pod względem rodzaju przewoźnika. Na polskim rynku rozpoczęli działalność i szybką ekspansję przewoźnicy niskokosztowi z Wizzair'em i Ryanair'em na czele. Na rysunku 2 przedstawiono strukturę pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce w latach 2000–2015 według typu przewoźnika.

Rysunek 2. Struktura pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce w latach 2000–2015 według typu przewoźnika



* Ze względu na inną metodologię zbierania danych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego przed akcesją do UE oraz w pierwszych latach członkostwa nie jest możliwe podanie dokładnych i wiarygodnych danych za 2004 rok oraz lata wcześniejsze. Przewoźnicy funkcjonujący na podstawie modelu niskokosztowego rozpoczęli operacje w Polsce w 2003 roku (Air Polonia) (Pijet-Migoń, 2012, s. 78; Olipra, 2008, s. 338). ULC nie posiada również wiarygodnych danych na temat liczby pasażerów czarterowych do 2005 roku, stąd dane za lata 2000–2005 prezentują liczbę pasażerów w Polsce ogółem.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (*Analizy rynku lotniczego za lata 2004–2015*). Pobrane z: www.ulc.gov.pl (25.06.2016).

Już pobieżna analiza rysunku 2 pozwala wysnuć wniosek, że głównym czynnikiem wpływającym na dynamiczny rozwój rynku lotniczego była działalność przewoźników niskokosztowych. Wzrost liczby pasażerów korzystających z połączeń regularnych w latach 2003–2007 w 86% wygenerowany był właśnie przez tanie linie lotnicze (Olipra, 2011, s. 379). Należy również zauważyć, że wzrosła liczba pasażerów linii czarterowych. Fakt ten można wiązać ze wzrostem zamożności Polaków i częstszymi podróżami urlopowymi samolotem za granicę (Pijet-Migoń, 2012).

2. Współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa – koncepcja miernika

Pojęcie „mobilność” używane jest w demografii do określania skłonności ludzi do zmiany miejsca zamieszkania lub pracy. Wysoka mobilność może na przykład odgrywać dużą rolę w obniżaniu stopy bezrobocia o wyraźnej strukturze regionalnej, wpływa na zmniejszenie się różnic społecznych i gospodarczych pomiędzy regionami, co z ekonomicznego punktu widzenia jest bardzo korzystne (Tłoczyński, 2016b, s. 40–41). Współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa jest to wskaźnik oznaczający liczbę pasażerów przewiezionych transportem lotniczym, przypadających na jednego mieszkańca danego kraju lub regionu (Pancer-Cybulska i in., 2014, s. 97; Ministerstwo Transportu, 2007). Na wielkość współczynnika mobilności lotniczej mają więc wpływ dwie wielkości: ogólna liczba pasażerów w danym kraju oraz wielkość populacji. O ile liczba pasażerów w Polsce w analizowanym okresie bardzo dynamicznie rosła (rys. 1 i 2), to liczba mieszkańców kraju była dość stabilna (tab. 1).

Tabela 1. Liczba ludności w Polsce w latach 2000–2015 i jej zmiany rok do roku*

| Rok | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Liczba ludności | 38 253 955 | 38 242 197 | 38 218 531 | 38 190 608 | 38 173 835 | 38 157 055 | 38 125 479 | 38 115 641 |
| Zmiana rok do roku (w %) | – | –0,031 | –0,062 | –0,073 | –0,044 | –0,044 | –0,083 | –0,026 |
| Rok | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Liczba ludności | 38 135 876 | 38 167 329 | 38 529 866 | 38 538 447 | 38 533 299 | 38 495 659 | 38 478 602 | 38 437 239 |
| Zmiana rok do roku (w %) | 0,053 | 0,082 | 0,950 | 0,022 | –0,013 | –0,098 | –0,044 | –0,107 |

* Na podstawie bilansów – stan w dniu 31 grudnia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS: *Rocznik demograficzny 2015* (2015), s. 80; *Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2015 r. Stan w dniu 31 XII* (2016), s. 11.

W tabeli 2 przedstawiono zmiany liczby ludności Polski w latach 2000–2015 oraz zmiany liczby pasażerów transportu lotniczego ogółem oraz z podziałem na rodzaje przewoźników (sieciowi, niskokosztowi oraz czartery). Wzrost wielkości pasażerskiego ruchu lotniczego był wielokrotnie wyższy od wzrostu liczby ludności

w Polsce w analizowanych okresach, zarówno 15-letnim (rok 2015 w stosunku do 2000), jak i 10-letnim (rok 2015 w stosunku do 2005).

Tabela 2. Zmiany liczby ludności w Polsce oraz liczby pasażerów w latach 2000–2015

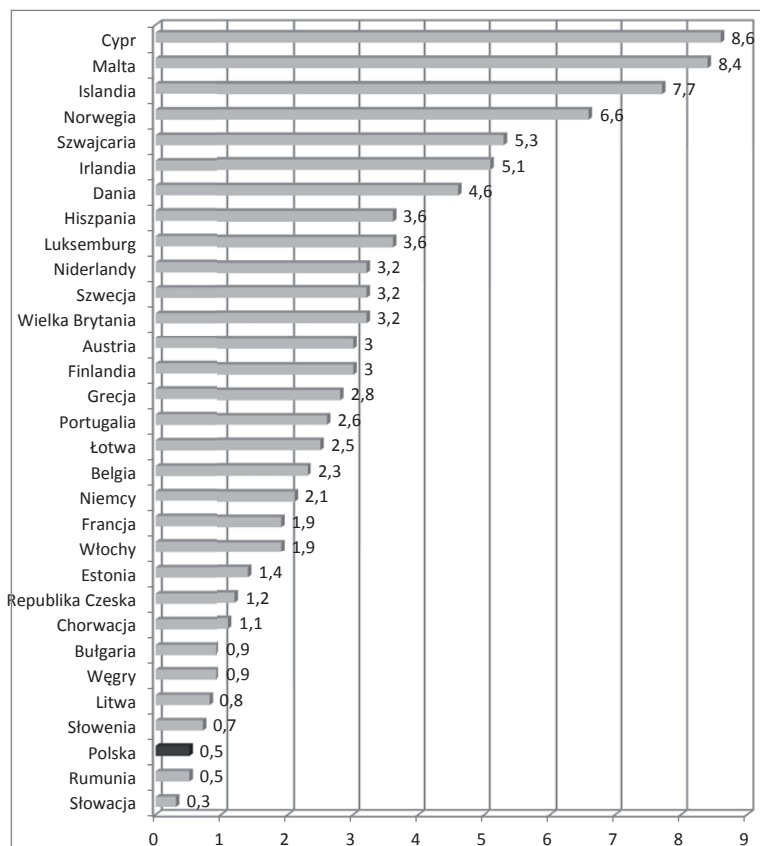
| Okres zmian (lata) | Zmiany w % | | | | |
|-----------------------|-----------------|-------------------------|------------------------------|----------|--------|
| | liczba ludności | przewoźnicy sieciami | przewoźnicy niskokosztowi | czartery | ogółem |
| 2015/2000 | 0,48 | b.d. | b.d. | b.d. | 424,63 |
| 2015/2005 | 0,73 | 50,86 | 394,89 | 210,15 | 164,25 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS: *Rocznik demograficzny 2015* (2015), s. 80; *Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2015 r. Stan w dniu 31 XII* (2016), s. 11 oraz ULC: *Analizy rynku lotniczego za lata 2004–2015*.
Pobrane z: www.ulc.gov.pl (25.06.2016).

Współczynnik mobilności lotniczej można wykorzystać m.in. do analizy i porównań stopnia rozwoju rynku transportu lotniczego w różnych krajach (Huderek-Glaska, 2011, s. 151). Dzięki odniesieniu wielkości ruchu lotniczego do liczby mieszkańców danego państwa lub regionu porównania takie mają charakter bardziej zobiektywizowany. Na rysunku 3 przedstawiono porównanie współczynnika mobilności lotniczej w różnych krajach europejskich w 2010 roku. Jak widać na rysunku, Polska posiadała jeden z najniższych wskaźników mobilności lotniczej w Europie, co świadczy o niskiej liczbie osób korzystających z transportu lotniczego w odniesieniu do wielkości populacji.

Współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa może być wykorzystywany również w ujęciu dynamicznym do analizy zmian wykorzystania połączeń lotniczych przez dane społeczeństwo w czasie. Na rysunku 4 przedstawiono zmiany tego współczynnika w Polsce w latach 2000–2015. Wartość współczynnika na poziomie 0,79 w 2015 roku oznacza, że na każdego mieszkańca Polski przypadało wówczas średnio 0,79 podróży lotniczej. Wzrost wartości WML może być interpretowany jako rozwój transportu lotniczego w kraju m.in. dlatego, że wielkość populacji Polski w badanym okresie była raczej stabilna i na zmiany wartości współczynnika wpływ miała głównie zmiana wielkości ruchu lotniczego.

Rysunek 3. Wskaźnik mobilności lotniczej Polaków w roku 2010 na tle innych krajów europejskich

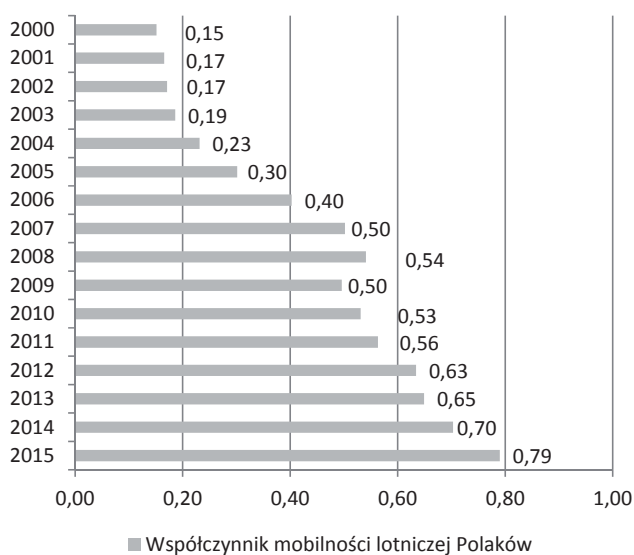


Źródło: Panczer-Cybulska i in. (2014), s. 98.

Należy zauważyć, że współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa jest wskaźnikiem prostym i łatwo interpretowalnym. Jednak ta jego prostota wiąże się z pewnymi niebezpieczeństwami, a nawet możliwością dokonania błędnych interpretacji i oceny sytuacji. Po pierwsze, w statystyce lotniczej każdy pasażer liczony jest niejako dwukrotnie: jako przylatujący oraz wylatujący. Z jednej strony, aby uzyskać rzeczywisty wskaźnik obrazujący statystyczną liczbę osób korzystających z transportu lotniczego, należałoby podzielić współczynnik przez dwa. Z drugiej strony, w przypadku podróży lotniczych pomiędzy lotniskami krajowymi osoba liczona jest

dotatkowo podwójnie: jako wylatująca na jednym lotnisku w Polsce oraz jako przylatująca na drugim lotnisku krajowym. Dodatkowo, choć parametr ten nazywany jest czasami w literaturze przedmiotu współczynnikiem mobilności lotniczej mieszkańców kraju, to jednak taka interpretacja może okazać się mylna w przypadku dużego ruchu przyjazdowego (Huderek-Głapska, 2011, s. 151). Sytuacja taka występuje np. w krajach basenu Morza Śródziemnego (głównie Hiszpania), które notują wysokie wartości współczynnika mobilności lotniczej w wyniku dużego udziału turystycznego ruchu przyjazdowego (Augustyniak, 2012, s. 36). Duże znaczenie dla kształtowania się współczynnika mają również uwarunkowania geograficzne. Najwyższe wartości współczynnika notują kraje wyspiarskie i skandynawskie (rys. 3). Wynika to m.in. z izolacji geograficznej krajów wyspiarskich, niskiej gęstości zaludnienia półwyspu skandynawskiego, dużych odległości między skupiskami ludzkimi oraz braku alternatywy dla szybkiego transportu lotniczego (Augustyniak, 2012, s. 36; Huderek-Głapska, 2011, s. 151; Ishutkina, Hansman, 2009, s. 61).

Rysunek 4. Współczynnik mobilności lotniczej w Polsce w latach 2000–2015



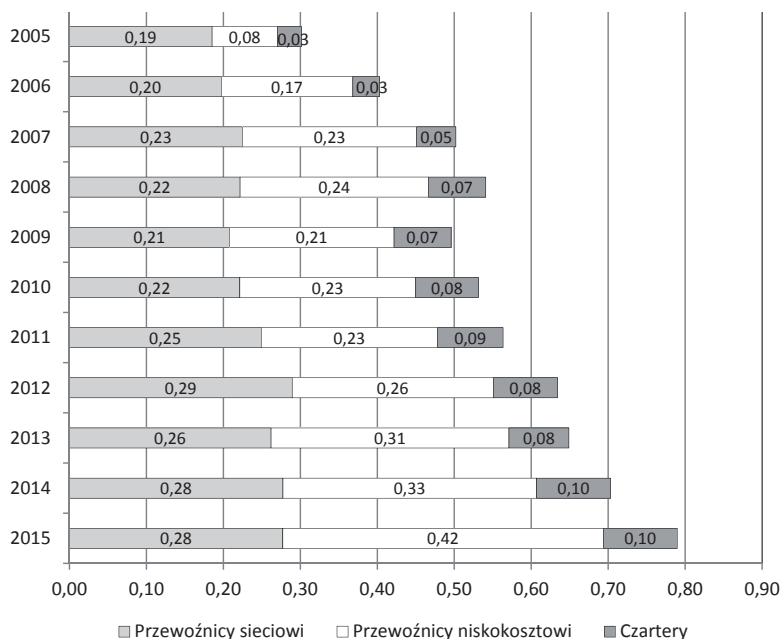
Źródło: jak pod tab. 2.

Współczynnik mobilności lotniczej, mimo swoich niedoskonałości, jest w polskiej literaturze przedmiotu, a także oficjalnych dokumentach rządowych przywoływany stosunkowo często. Studia literatury zagranicznej pod kątem wykorzystania tego wskaźnika w anglojęzycznych publikacjach naukowych na świecie przyniosły jednak ograniczone rezultaty. Kategoria mobilności lotniczej (*air mobility*) pojawiała się głównie w odniesieniu do lotniczej mobilności armii (Owen, 2013; Cheng, 1994; Hazdra, 2001) i definiowana była jako „przemieszczanie oraz dostarczanie personelu, ładunków cargo lub paliwa transportem powietrznym oraz przez latające cysterny” (samoloty umożliwiające tankowanie innym samolotom w trakcie lotu) (Owen, 2013, s. 6). Problematyka mobilności w połączeniu z zagadnieniami związanymi z lotnictwem cywilnym pojawia się w literaturze anglojęzycznej w kontekście omawiania koncepcji „mobilności zrównoważonej” (Banister, 2000) lub w znaczeniu ogólnym oraz zjawiska społeczno-gospodarczego (Senguttuvan, 2006; Ishutkina, Hansman, 2009; Tłoczyński, 2016b). Ishutkina i Hansman (2009) analizują natomiast dodatkowo w swojej pracy powiązania i zależności pomiędzy współczynnikiem mobilności lotniczej społeczeństwa a poziomem rozwoju gospodarczego kraju mierzonego wskaźnikiem PKB per capita (Ishutkina, Hansman, 2009, s. 61).

3. Zmiany współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce i jego struktura

Wartość WML w latach 2000–2015 wzrosła pięciokrotnie, co zostało omówione powyżej. Jednak oprócz zmian ilościowych na polskim rynku lotniczym po 2004 roku mieliśmy również do czynienia ze zmianami jakościowymi. Rodzą się więc pytania, po pierwsze o strukturę WML oraz o to, jak zmiany jakościowe na rynku oddziaływały na wartość współczynnika. Na rysunkach 5 i 6 zaprezentowano strukturę współczynnika mobilności lotniczej polskiego społeczeństwa w latach 2005–2015. Analizując strukturę WML na przestrzeni 11 lat, należy zwrócić uwagę na dużo większą dynamikę zmian współczynnika liczonego odrębnie dla przewoźników niskokosztowych. Jego wartość zwiększyła się ponad pięciokrotnie w latach 2005–2015 z 0,08 do 0,42. W tym samym okresie współczynnik mobilności liczony jedynie dla przewoźników sieciowych zwiększył się o ok. 50% (analogicznie z 0,19 do 0,28). Odnotowano również zwiększenie współczynnika mobilności społeczeństwa liczonego odrębnie dla segmentu przewozów czarterowych (z 0,03 do 0,10).

Rysunek 5. Struktura współczynnika mobilności lotniczej w Polsce w latach 2005–2015



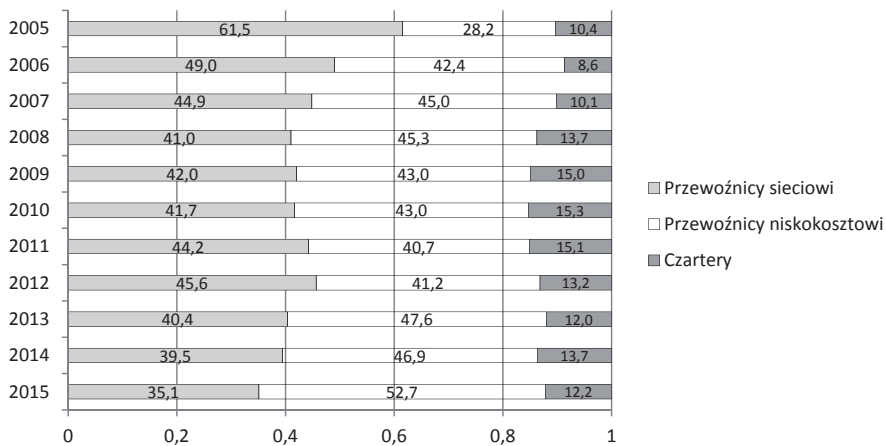
Źródło: jak pod tab. 2.

Wyraźny jest też wzrost udziału przewoźników niskokosztowych w całkowitej wartości WML: z 28,2% w 2005 r. do 52,7% w 2015 roku (rys. 6). Udział przewoźników sieciowych sukcesywnie spadał, natomiast stopień oddziaływania przewoźników czarterowych na WML zmieniał się bez wyraźnego jednoznacznego trendu.

W tabeli 3 zaprezentowano przyrosty względne łańcuchowe WML w Polsce w latach 2005–2015, obrazujące dynamikę zmian w procentach ogólnego współczynnika mobilności lotniczej oraz dla poszczególnych typów przewoźników. Spadek wartości ogólnego WML (obliczonego na podstawie danych o całkowitym ruchu pasażerskim) zanotowano jedynie w 2009 roku. Zmiany liczone dla poszczególnych typów przewoźników były bardziej zróżnicowane. W obszarze przewozów czarterowych zanotowano spadek wartości WML w stosunku do roku poprzedniego jedynie w roku 2013. W kryzysowym dla całego rynku lotniczego w Polsce roku 2009 liczba pasażerów utrzymała się na prawie niezmiennym poziomie. Należy zwrócić szczególną uwagę na różnice pomiędzy przewoźnikami sieciowymi i niskokosztowymi.

Wzrosty wartości WML liczone rok do roku dla przewoźników niskokosztowych są dla większości lat w badanym okresie wyższe niż wzrosty wartości WML dla przewoźników sieciowych. Dodatkowo przewoźnicy niskokosztowi zanotowali spadek wartości współczynnika tylko w jednym, kryzysowym 2009 roku, natomiast przewoźnicy sieciowi również w 2008 i 2013 (tab. 3).

Rysunek 6. Struktura współczynnika mobilności lotniczej w Polsce w latach 2005–2015 w procentach



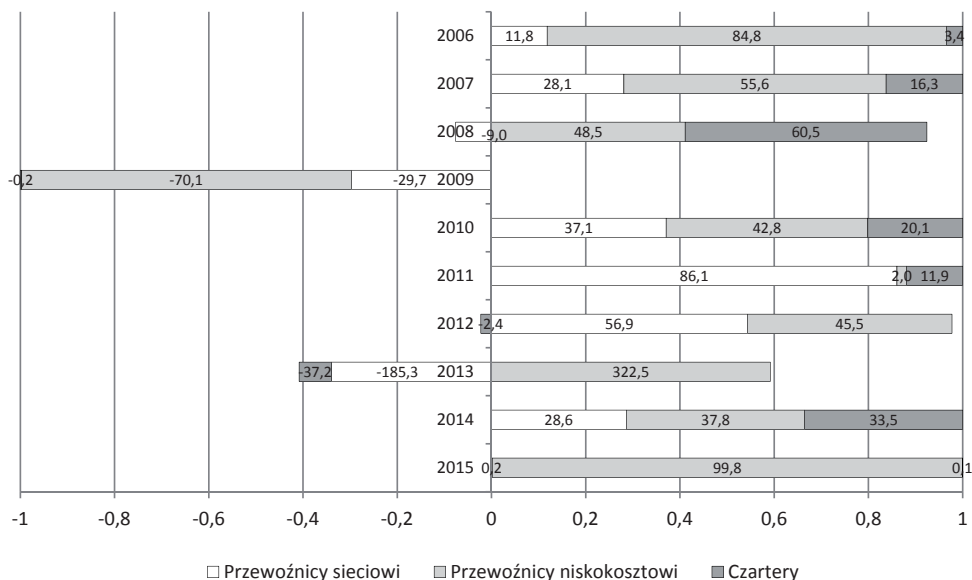
Źródło: jak pod tab. 2.

Tabela 3. Dynamika zmian współczynnika mobilności lotniczej w Polsce w latach 2005–2015 ogółem i dla poszczególnych typów przewoźników (rok do roku) w procentach

| Lata | 2006/ 2005 | 2007/ 2006 | 2008/ 2007 | 2009/ 2008 | 2010/ 2009 | 2011/ 2010 | 2012/ 2011 | 2013/ 2012 | 2014/ 2013 | 2015/ 2014 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Ogółem | 33,7 | 24,6 | 7,7 | -8,3 | 7,1 | 6,1 | 12,6 | 2,3 | 8,3 | 12,5 |
| w tym | | | | | | | | | | |
| przewoźnicy sieciowi | 6,5 | 14,1 | -1,5 | -6,0 | 6,3 | 12,5 | 16,2 | -9,5 | 5,9 | 0,1 |
| przewoźnicy niskokosztowi | 101,4 | 32,3 | 8,3 | -12,9 | 7,1 | 0,3 | 14,0 | 18,3 | 6,6 | 26,5 |
| czartery | 11,1 | 46,5 | 46,2 | -0,1 | 9,6 | 4,7 | -2,0 | -6,6 | 23,3 | 0,1 |

Źródło: jak pod tab. 2.

Rysunek 7. Udział poszczególnych typów przewoźników w zmianach współczynnika mobilności lotniczej w Polsce w latach 2005–2015 (rok do roku) w procentach



Źródło: jak pod tab. 2.

Analiza danych przedstawionych w powyższej tabeli (tab. 3) została rozwinięta, a kolejna jej odsłona została zaprezentowana na rysunku 7, na którym przedstawiono w formie graficznej procentowy udział poszczególnych typów przewoźników w zmianach WML w badanym okresie. O ile przewoźnicy niskokosztowi zanotowali spadek WML tylko dla jednego roku (2009), to należy zauważyć, że ich negatywny wpływ na kształtowanie się wartości ogólnego współczynnika w tym roku był znacznie wyższy niż przewoźników sieciowych (spadek WML wynikał w ok. 70% ze spadku liczby pasażerów linii niskokosztowych i jedynie w niecałych 30% ze spadku liczby pasażerów przewoźników sieciowych). Sytuacja taka może być tłumaczona na dwa sposoby. Z jednej strony wynika to z większej elastyczności przewoźników niskokosztowych w kształtowaniu siatki swoich połączeń i możliwości szybszej reakcji na zmieniającą się sytuację ogólnogospodarczą (światowy kryzys, który wybuchł w 2008 r.), z drugiej strony z różnicy w profilu pasażerów korzystających z tanich połączeń lotniczych i oferty przewoźników sieciowych. Pa-

sażerowie korzystający z połączeń niskokosztowych podróżują głównie w celach turystycznych i odwiedzin u rodziny i przyjaciół, natomiast popyt na przewozy linii tradycyjnych generowany jest w większej części przez ruch biznesowy, który cechuje się mniejszą elastycznością. Uwagę przyciągają również dane za 2015 rok, w którym wzrost wartości WML był w niemal 100% wygenerowany przez przewozy niskokosztowe.

Podsumowanie

Analiza zmian WML przedstawiona w niniejszym opracowaniu pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków. Współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce sukcesywnie wzrasta od momentu wejścia kraju do UE (z wyjątkiem 2009 r.). Na przestrzeni 10 ostatnich lat zanotowano trzykrotny jego wzrost. Pomimo tego oraz faktu, że udział rynku polskiego w europejskim rynku transportu lotniczego w latach 2004–2013 wzrósł ponad czterokrotnie (wzrost z 0,653% w 2004 r. do 2,692% w 2013; Tłoczyński, 2014a, s. 247–249), to wciąż jest on jednym z najniższych w Europie.

Udział przewoźników niskokosztowych w kształtowaniu poziomu WML wzrósł z 28% w 2005 roku do 52,7% w 2015. Oddziaływanie LCC na zmiany współczynnika w badanym okresie było niewątpliwie pozytywne i wynikało z powiększania się udziału przewoźników niskokosztowych w polskim rynku lotniczym, lecz jednocześnie było zróżnicowane w poszczególnych latach. Zauważyć można pewną prawidłowość, że w latach prosperity udział LCC we wzroście WML jest większy niż przewoźników sieciowych i czarterowych, natomiast w latach kryzysu silniejszy jest ich wpływ na spadek wartości tego wskaźnika. Hipoteza badawcza postawiona we wstępie, że na zmiany współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce po 2004 roku (wzrost) największy wpływ miał rozwój na polskim rynku przewoźników niskokosztowych, nie może być więc zweryfikowana jednoznacznie pozytywnie.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że ze względu na niewielką skalę zmian ludności kraju, analiza struktury WML i oddziaływania poszczególnych typów przewoźników na zmiany wartości WML, obrazującego poziom rozwoju polskiego rynku, jest tożsama z analizą struktury ruchu lotniczego. Analiza współczynnika mobilności lotniczej, który zjawisko rozwoju rynku lotniczego w Polsce (wzrost

liczby pasażerów) łączy z aspektem społecznym (odniesienie liczby pasażerów do liczby mieszkańców kraju) daje jednak nieco większe możliwości interpretacyjne niż przy analizowaniu jedynie struktury ruchu. Są m.in. podstawy do stwierdzenia, że statystyczny Polak korzysta z transportu lotniczego w dużo większym stopniu niż miało to miejsce przed akcesją Polski do Unii Europejskiej, czy że mobilność lotnicza społeczeństwa wzrosła w badanym okresie w głównej mierze dzięki rozwojowi na rynku przewoźników niskokosztowych. Analiza czynników oddziałujących na wzrost współczynnika mobilności lotniczych społeczeństwa polskiego może być przedmiotem kolejnych analiz i publikacji.

Literatura

- Analizy rynku lotniczego za lata 2004–2015* (2016). Urząd Lotnictwa Cywilnego. Pobrane z: www.ulc.gov.pl (25.06.2016).
- Augustyniak, W. (2012). *Efektywność polskich regionalnych portów lotniczych*, praca doktorska. Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu.
- Banister, D. i in. (2000). *European Transport Policy and Sustainable Mobility*. London–New York: Routledge.
- Cheng, C.C.S. (1994). *Air Mobility. The Development of a Doctrine*. Westport, Connecticut, London: Praeger Publishers.
- Hazdra, R.J. (2001). *Air mobility the key to the United States national security strategy*. Alabama USA: Air University Press, Maxwell Air Force Base.
- Huderek-Glapska, S. (2011). *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu*, praca doktorska. Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu.
- IATA Fact Sheet. Industry Statistics* (2007), IATA – International Air Transport Association. Pobrane z: www.iata.org (20.05.2012).
- Ishutkina, M.A., Hansman, R.J. (2009). *Analysis of the Interaction between Air Transportation and Economic Activity: A Worldwide Perspective*. Report No. ICAT-2009-2, MIT International Center for Air Transportation (ICAT). Cambridge USA.
- Jankiewicz, J., Huderek-Glapska, S. (2016). The air transport market in Central and Eastern Europe after a decade of liberalisation – Different paths of growth. *Journal of Transport Geography*, 50, 45–56.
- Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2015 r.* (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

- Olipra, Ł. (2008). Rynek transportu lotniczego i rozwój infrastruktury w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej. W: M. Klamut (red.), *Spójność czy konkurencyjność: dylemat polityki Unii Europejskiej*. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 19.
- Olipra, Ł. (2011). Tanie linie lotnicze – nowa „jakość” w przewozach lotniczych w Unii Europejskiej. *Ekonomia*, 4 (16).
- Owen, R.C. (2013). *Air Mobility. A Brief History of the American Experience*. Washington D.C.: Potomac Books, University of Nebraska.
- Pancer-Cybulska, E. i in. (2014). *Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Pijet-Migoń, E. (2012). *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego nr 25. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* (2007). Warszawa: Ministerstwo Transportu.
- Rocznik demograficzny 2015* (2015). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Senguttuvan, P.S. (2006). *Fundamentals of Air Transport Management*. New Delhi: Excell Books.
- Tłoczyński, D. (2014a). Przemiany na polskim rynku usług transportu lotniczego. Bilans 10 lat w Unii Europejskiej. W: E. Załoga, *Infrastruktura transportu dla rozwoju regionów z perspektywy dziesięciolecia członkostwa w Unii Europejskiej* (s. 247–252). Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 843, Problemy Transportu i Logistyki nr 28. Szczecin.
- Tłoczyński, D. (2014b). *Accessibility jako instrument kształtowania polskiego rynku usług transportu lotniczego* (s. 371–383). Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 348. Wrocław.
- Tłoczyński, D. (2016a). *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Tłoczyński, D. (2016b). Mobility management in Poland’s air transport industry. *International Journal of Management Cases*, 18 (2).

STRUCTURE CHANGES OF THE AIR MOBILITY FACTOR OF THE SOCIETY AFTER POLISH ACCESSION TO THE EUROPEAN UNION

Abstract

The air transport market in Poland noted a very dynamic development after Polish accession to the European Union, mainly in the area of growing number of passengers. The increase in passengers number caused simultaneously increase of the value of the air mobility factor of the society. Changes in the structure of the air transport mobility factor in Poland in the period 2005-2015 are analyzed in this article. Based on the analysis the author attempts to answer the question: what (which of the distinguished groups of air carriers) is responsible for a dynamic development of the air transport market in Poland. The research hypothesis, that the most significant impact on changes of the air mobility factor of the society (increase) has had the development of low-cost carriers on the Polish market is also verified. Results of the analysis do not allow for a unequivocal positive verification of the research hypothesis, although the influence of low-cost airlines on the increase in the number of air transport passengers in Poland in the studied period is significant and undoubted. Research methods used in the study include basic statistical measures and inductive reasoning. Analyzed data has been taken from official statistic of the Polish Main Statistical Office and Civil Aviation Authorities.

Translated by Łukasz Olipra

Keywords: air transport, air mobility factor of the society, low-cost carriers, network carriers, charters

Kody JEL: L93, O18, R41