

Matylda Awedyk, Hanna Walerjańczyk

Akademia Wychowania Fizycznego w Poznaniu
Wydział Turystyki i Rekreacji

Charakterystyka społeczno-demograficzna i ekonomiczna pasażerów tanich linii lotniczych Wizzair i Ryanair

Wprowadzenie

W latach 70. XX w. w pełni rozwinęło się lotnictwo cywilne, a dokonujące się ostatnio dynamiczne zmiany w rozkładzie ruchu turystycznego zostały opisane przez wiele modeli teoretycznych (Campbell 1967; Yokeno 1974; Greer i in. 1979; Britton 1982; Lundgren 1982). Pod wpływem dokonujących się procesów globalizacyjnych (Raszka i in. 2006) radykalny zwrot w stronę deregulacji, liberalizacji i prywatyzacji, jaki nastąpił w polityce transportowej wielu państw, zmienił warunki dostępu do świadczenia usług, a także wpłynął na wzrost mobilności lotniczej ludności na skutek większej dostępności przestrzennej usług lotniczych, a także, a może przede wszystkim dostępności ekonomicznej, wynikającej z nasilającej się konkurencji cenowej. Na rynkach tych dostrzeżono klienta, jego potrzeby i skierowano doń ofertę usług bardzo zróżnicowanych, często niszowych, które odpowiadają przede wszystkim jego możliwościom finansowym. Pojawienie się tzw. przewoźników niskokosztowych (LCCs – ang. *low cost carriers*) pozwoliło na wykreowanie trzeciego segmentu rynku lotniczego (w stosunku do istniejącego klasycznego podziału rynku na segment przewozów biznesowych i turystycznych), tzw. *job journey* – podróży związanych z pracą zarobkową za granicą oraz *city-breaks*, czyli krótkich podróży związanych z pobytem w miastach (Marciszewska 2008).

Zarówno w zagranicznej, jak i w polskiej literaturze naukowej o wiele większą wagę przywiązuje się do podażowej niż popytowej charakterystyki rynku LCCs. Badania prowadzone w Polsce dotyczą głównie wpływu tanich przewoźników na rozwój lotnisk regionalnych (Fularz 2004; Kaliński, Marciszewska 2004; Pilarczyk 2006; Barcik, Czech 2010; Sala 2011), ponadto przedstawiają sposób funkcjonowania linii niskokosztowych działających na terytorium Polski oraz rozwój i zmiany sieci połączeń i operatorów (Pijet-Migoń 2004, 2007, 2012; Markiewicz 2004; Parkitny 2006; Bojczuk 2007; Olipra 2011; Pilarczyk 2008; Awedyk,

Walerjańczyk 2012; *Raport Departamentu Analiz i Strategii Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej* 2009), a także opisują uwarunkowania legislacyjne, które zmieniły się po wejściu Polski do Unii Europejskiej i przyczyniły się do pojawienia LCCs w Polsce (Czyczuła i in. 2005; Czernicki, Skoczny 2010).

Konsumenci linii niskokosztowych stanowią wyodrębniony krąg klientów z charakterystycznymi dla nich wymaganiami i oczekiwaniami. Dlatego przy analizie popytu ważną jest odpowiednia segmentacja różnicująca nabywców ze względu na ich reakcje na daną usługę transportową. Potwierdzają to badania pasażerów linii niskokosztowych, przeprowadzone przez W. Czyczulę i B. Zająca (2005) oraz klientów pasażerskich linii lotniczych, wykonane przez W. Drożdż i M. Pilarczyk (2008). Jak zauważa P. Śleszyński (2007), rozwój regionalnych portów lotniczych oraz sieci połączeń może być uwarunkowany nie tylko potencjałem ekonomicznym, lecz także demograficznym danego regionu.

Wzrost mobilności społeczeństwa polskiego, podejmowanie pracy nie tylko za granicą, ale również w międzynarodowych korporacjach, częstsze wyjazdy do rodzin i odwiedzi-ny znajomych oraz wzrost zainteresowania wyjazdami typowo turystycznymi generowały wzrost popytu na podróżowanie drogą lotniczą (Burrell 2010). Od początku uczestnictwa Polski w strukturach UE, a przede wszystkim ze względu na rozwój podróży zarobkowych (*job journeys*) szczególnie szybko rozwijała się sieć połączeń z portami brytyjskimi i irlandzkimi (Pijet-Migoń 2012), co było związane z migracjami zarobkowymi Polaków (tab. 1).

Tab.1. Emigracja z Polski na pobyt czasowy do wybranych państw UE w latach 2004–2009 (w tys. osób)

Państwo	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Wielka Brytania	150	340	580	690	650	555
Niemcy	385	430	450	490	490	415
Irlandia	15	76	120	200	180	140
Holandia	23	43	55	98	108	84
Włochy	59	70	85	87	88	85
Hiszpania	26	37	44	80	83	84

Źródło: Pijet-Migoń (2012).

Ze względu na intensywny rozwój podróży zarobkowych (*job journeys*) oraz bardzo duży wkład linii niskokosztowych w ogóle rejsów oferowanych na tych kierunkach, konieczne wydaje się sprawdzenie, w jakim zakresie LCCs obsługują popyt turystyczny na kierunkach wypoczynkowych oraz o ile różnią się pod względem demograficznym, społecznym i ekonomicznym pasażerowie w tych dwóch segmentach rynku.

Rynek tanich linii lotniczych w Polsce

Otwarcie polskiego rynku lotniczego, będące wynikiem wstąpienia Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r., spowodowało znaczne zwiększenie dynamiki jego rozwoju, ponieważ

więzało się z koniecznością zliberalizowania przepisów związanych z dostępem do polskiego rynku dla przewoźników z krajów UE i przewoźników z Polski do rynków państw Wspólnoty.

Nagła ekspansja przewoźników niskokosztowych spowodowała znaczny spadek cen biletów, zwiększając tym samym dostępność ekonomiczną usług lotniczych i generując popyt nowych grup społecznych, które dotychczas nie korzystały z połączeń lotniczych. Dzięki temu zwiększyła się mobilność polskiego społeczeństwa nie tylko w zakresie tzw. emigracji zarobkowych czy biznesowych, ale także podróży turystycznych.

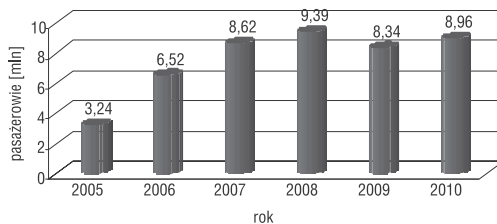
Polski rynek przewozów lotniczych w momencie pojawienia się przewoźników niskokosztowych charakteryzowała wysoka wrażliwość cenowa popytu, przy niskim poziomie dochodów osobistych ludności. Rynek ten oceniany był jednak jako rynek o dużym potencjale rozwoju, wynikającym ze wzrostu zamożności Polaków i wzrostu gospodarczego w Polsce i Europie (Kubicka 2009).

Pierwszą linią niskokosztową na polskim rynku była rodzima Air Polonia, która rozpoczęła regularne loty 8 grudnia 2003 r. rejsami krajowymi pomiędzy Warszawą a Wrocławiem i Gdańskiem, a rejsy zagraniczne – na londyńskie lotnisko Stansted od 14 grudnia. Natomiast pierwszym zagranicznym tanim przewoźnikiem, który rozpoczął działalność od 19 maja 2004 r. był węgierski Wizzair. Pod koniec 2004 r. do Polski wkroczyła druga co do wielkości europejska tania linia EasyJet oferująca przeloty z Warszawy i Krakowa. Poprzedziła ona pojawienie się w 2005 r. największego w Europie przewoźnika niskokosztowego – Ryanair.

Ogółem linie segmentu LCCs w 2005 r. przewiozły 3,2 mln pasażerów i był to wzrost o 228% w stosunku do 2004 r., kiedy przewieziono 985,2 tys. pasażerów (ryc. 1). Udział przewozów w tym segmencie w stosunku do ogółu przewozów regularnych w 2005 r. stanowił 37,2%, podczas gdy w 2004 r. odsetek ten ukształtował się na poziomie 17,2% (Dziedzic 2006). W 2006 r. linie niskokosztowe przewiozły na trasach do/z Polski o 100% więcej pasażerów niż w roku poprzednim (Dziedzic 2007), a 2007 r. zakończył się wzrostem liczby przewozów o 35%. Tym samym przewoźnicy niskokosztowi znacznie zwiększyli swój udział w polskim rynku. O ile w 2006 r. udział LCCs w całości regularnych połączeń zagranicznych wynosił 52,1%, to w 2007 r. osiągnął 56,4% (Dziedzic 2008). Również w 2008 r. przewoźnicy niskokosztowi wykazywali na polskim rynku znaczną aktywność.

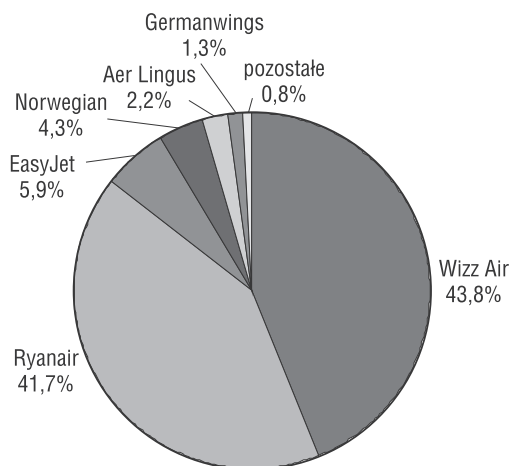
Wprawdzie była to dynamika istotnie mniejsza niż w 2007 r. (tylko o 13,6% pasażerów więcej), ale przy niewielkim wzroście linii tradycyjnych i tak zwiększyli oni udział w rynku i umocnili swoją pozycję. W całości regularnych połączeń ich udział wyniósł 59,4% (Dziedzic 2009). W 2009 r. linie niskokosztowe, podobnie jak linie tradycyjne, zmniejszyły swoją aktywność na polskim rynku o ponad 11%, natomiast rok 2010, zakończyły zwyżką wynoszącą 3,4%, tym samym utrzymując przewagę (ponad 51%) nad liniami tradycyjnymi w rynku przewozów lotniczych.

W 2010 r. w Polsce, można było skorzystać z usług przewozowych takich



Ryc. 1. Liczba pasażerów linii niskokosztowych w Polsce w latach 2005–2010 (w mln)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Ryc. 2. Struktura poszczególnych przewoźników w segmencie LCCs w 2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

a udziały pozostałych nie przekraczają 3% (ryc. 2).

Przy wciąż zwiększających się opłatach lotniskowych, podatkach i kosztach ekologicznych, procesy te mogą sprzyjać intensyfikacji i dalszemu pogłębianiu się oligopolistycznej tendencji na rynku tanich linii lotniczych.

Cel i metoda badań

Niniejszy artykuł przedstawia wyniki pierwszej części przeprowadzonych badań o charakterze pilotażowym. Stanowią one wstępną fazę projektu mającego na celu określenie profilu pasażerów linii niskokosztowych, korzystających z rejsów LCCs zarówno z regionalnych, jak i największych portów lotniczych w Polsce. W celu uzyskania odpowiednich do analizy danych wykorzystano ankietowanie przeprowadzone w sierpniu i wrześniu 2010 r. wśród pasażerów poznańskiego lotniska Poznań Ławica im. Henryka Wieniawskiego, korzystających z przelotów Wizzair i Ryanair. Przeankietowano 200 osób (100 osób na przewoźnika) z różnych grup wiekowych, przy czym liczba ta była podyktowana względami praktycznymi – chodziło przede wszystkim o weryfikację narzędzia badawczego oraz samego procesu badawczego. Przed rozpoczęciem badania w danym dniu była znana liczba osób przypadająca na konkretny rejs i liczba operacji danego przewoźnika w przekroju tygodniowym. Dobór próby był systematyczny, z losowym punktem startowym (Babbie 2003). Na podstawie wyników z ankiety zostały określone podstawowe cechy pasażerów linii lotniczych Wizzair i Ryanair: struktura wieku i płci, stan cywilny, poziom wykształcenia, sytuacja materialna, aktywność zawodowa oraz miejsce zamieszkania. Uzupełnieniem kwestionariusza ankietowego był indywidualny wywiad pogłębiony, którego celem było poznanie postaw, wrażeń i motywów kierujących wyborem linii lotniczej przez pasażerów.

linii niskokosztowych jak: Wizzair (Węgry), Ryanair (Irlandia), EasyJet Airline Company Limited (Wielka Brytania), Jet2.com (Wielka Brytania), Aer Lingus (Irlandia), BMIbaby (Wielka Brytania), Transavia.com (Holandia), Germanwings (Niemcy), Air Berlin GmbH&Co (Niemcy), Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegia), Blue1 (Finlandia), Iceland Express (Islandia), Air Nostrum (Hiszpania), Meridiana (Włochy) (ulc.gov.pl 2010).

Struktura podaży w segmencie przewoźników niskokosztowych pokazuje, że coraz silniej zaznacza się model duopolu. Udział w rynku Wizzair i Ryanair przekroczył w 2010 r. poziom 85%, zwiększając go o ponad 15 punktów procentowych w stosunku do 2009 r. i spychając na margines pozostałych przewoźników LCCs. Zdecydowanie słabnie pozycja Norwegian i EasyJet,

Aby lepiej zobrazować dynamikę przewozów, a także strukturę społeczno-demograficzną i ekonomiczną pasażerów korzystających z LCCs, przedstawiono siatkę połączeń przewoźników niskokosztowych Wizzair i Ryanair z lotniska Ławica w Poznaniu w latach 2005–2010, ujmując ogół tych połączeń w dwie grupy:

- kierunki „zarobkowe” (*job destinations*),
- kierunki „wypoczynkowe” (*leisure destinations*).

Kryterium podziału rejsów na kierunki „zarobkowe” i „wypoczynkowe” wiązało się z wyróżnieniem kierunków związanych głównie z migracjami zarobkowymi Polaków (por. tab. 1) oraz sezonowością rejsów, w których założono, że rejsy oferowane częściej lub tylko w okresie letnim należą do kierunków wypoczynkowych (Awedyk, Walerjanczyk 2012).

Tab. 2. Połączenia na kierunkach zarobkowych i kierunkach wakacyjnych, oferowane przez Wizzair i Ryanair z lotniska Ławica w Poznaniu w latach 2005–2010

Przewoźnicy	Kierunki „zarobkowe”	Kierunki „wypoczynkowe”
Wizzair	Londyn Luton (LTN) Doncaster Sheffield (DSA) Glasgow Prestwick (PIK) Cork (ORK) Oslo Torp Sandefjord (TRF) Sztokholm Skavsta (NYO) Malmö Sturup (MMX) Dortmund (DTM)	Mediolan Orio Al Serio (BGY) Rzym Fiumicino (FCO) Burgas (BOJ) Paryż Beauvais (BVA)
Ryanair	Londyn Stansted (STN) Edynburg (EDI) Liverpool (LPL) East Midlands (EMA) Bristol (BRS) Dublin (DUB)	Alicante (ALC) Reus Salou (REU) Barcelona Girona (GRO) Mediolan Orio Al Serio (BGY)

Źródło: opracowanie własne.

Charakterystyka społeczno-demograficzna i ekonomiczna pasażerów

Analiza oferowanych przez przewoźników niskokosztowych rejsów z poznańskiego lotniska wyraźnie wskazuje, że linie te w dość małym zakresie obsługują klasyczny popyt turystyczny. Zarówno Wizzair, jak i Ryanair obsługiwały głównie pasażerów na „kierunkach zarobkowych”. Przewozy na „kierunkach wypoczynkowych” stanowiły jedynie 10,4% przewozów.

Wizzair w okresie 2005–2010 obsługiwał na „kierunkach zarobkowych” 907 tys. pasażerów, z czego najpopularniejsze okazały się rejsy z Poznania do Londynu Luton (486 tys. pasażerów). Z rejsów na „kierunkach zarobkowych” oferowanych przez Ryanair skorzystało prawie 1,4 mln pasażerów i w tym przypadku najpopularniejszymi okazały się również rejsy do Londynu (Londyn Stansted), z którego skorzystało 642 tys. pasażerów. „Kierunki wypoczynkowe” były zdecydowanie mniej popularne. Z oferty Wizzair skorzystało 109 tys. pasażerów,

z tego do Rzymu Fiumicino (71 tys. pasażerów). Z oferty Ryanair skorzystało 155 tys. turystów, a najpopularniejszym rejsem był lot do Girony k. Barcelony (100 tys. turystów).

Struktura wieku i płci

Struktura wieku pasażerów była zróżnicowana, z wyraźną dominacją osób w wieku produkcyjnym (dla potrzeb niniejszego opracowania – osoby w wieku od 30 do 60 lat) oraz przewagą kobiet. Wyniki te są zgodne z ogólną tendencją struktury wieku i płci w Polsce, w której, zgodnie z danymi GUS, większość mieszkańców stanowią kobiety, o czym mówi współczynnik feminizacji w 2010 r. wynoszący około 107 (stat.gov.pl 2011).

Dane przedstawione w tab. 3 pokazują, że najliczniej reprezentowaną grupą wiekową pasażerów, zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn, były osoby w wieku do 30 lat (50,5%), przy 75% przewadze kobiet. Kolejna pod względem liczebności grupa to osoby od 31. do 40. roku życia (41,5%), ale już z mniejszą przewagą kobiet, wynoszącą 4,5%. Wśród pasażerów powyżej 51 lat można było częściej spotkać kobiety, co potwierdza ogólnokrajowe charakterystyki dotyczące 24% przewagi kobiet w podróżach lotniczych. Inne wnioski można przyjąć, analizując dane w ostatniej grupie wiekowej, której udział w rynku jest najmniejszy (1,5%). Zgodnie z danymi UNWTO (2012), to właśnie seniorzy, czyli osoby powyżej 51. roku życia, są najbardziej aktywnymi uczestnikami wyjazdów turystycznych. Duża liczba podróży podejmowana przez te osoby zarówno w Europie, jak i na świecie jest możliwa dzięki dogodnym systemom emerytalnym, które w Polsce są mało realne. Na niski wynik w tej grupie ma również wpływ, co zostało wcześniej potwierdzone w analizie oferowanych rejsów według kierunków, ogólne postrzeganie przewoźników niskokosztowych jako linii „zarobkowych” dla młodych, poszukujących lepszego życia za granicą.

Dodatkowa analiza struktury wieku i płci, dokonana według grup wiekowych z ich podziałem na kierunki, potwierdza wcześniejsze założenia (tab. 4). W najliczniej reprezentowanych „kierunkach zarobkowych” kobiety stanowią 54,2% pasażerów, a mężczyźni – 45,8%. Na „kierunkach wypoczynkowych”, wzrastał udział kobiet (o 8,3%), a malał udział mężczyzn – o 8,3%. Powyższe wyniki również mogą świadczyć o tym, że linie niskokosztowe są przez mężczyzn postrzegane i częściej wykorzystywane prawdopodobnie jako środek transportu do miejsc, w których podejmują pracę zawodową. Kobiety natomiast, korzystając z oferty LCCs na „kierunkach wypoczynkowych” traktują linie jako

Tab. 3. Struktura wieku i płci pasażerów wg grup wiekowych

Grupy wiekowe	Kobiety		Mężczyźni	
	Osoby	[%]	Osoby	[%]
Do 30 lat	58	29,0	43	21,5
31–40 lat	46	23,0	37	18,5
41–50 lat	6	3,0	7	3,5
Powyżej 51 lat	3	1,5	0	0,0
Razem	113	56,5	87	43,5

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4. Struktura wieku i płci pasażerów linii Wizzair i Ryanair wg grup wiekowych z podziałem na obsługiwane kierunki

Grupy wiekowe	„Kierunki zarobkowe” [%]		„Kierunki wypoczynkowe” [%]	
	Kobiety	Mężczyźni	Kobiety	Mężczyźni
Do 30 lat	28,5	22,2	33,9	16,1
31–40 lat	21,5	18,0	23,2	21,4
41–50 lat	2,8	5,6	3,6	0,0
Powyżej 51 lat	1,4	0,0	1,8	0,0
Razem	54,2	45,8	62,5	37,5

Źródło: opracowanie własne.

element podróży turystycznej. Najmniej liczną grupę wśród respondentów stanowiły osoby powyżej 51 lat – kobiety, które uczestniczyły tylko w podróżach na „kierunkach zarobkowych”.

Poziom wykształcenia i sytuacja materialna

W ostatnich latach w Polsce coraz większa liczba osób rozpoczyna edukację na wyższych uczelniach. Z danych Ogólnopolskiego Badania Wynagrodzeń, przeprowadzonego przez firmę Sedlak&Sedlak, wynika, że w 2010 r. najwyższe płace otrzymywały osoby z tytułem magistra lub inżyniera, a najmniej zarabiała grupa pracowników ze świadectwem ukończenia szkoły podstawowej lub zawodowej. Kobiety, niezależnie od regionu i branży, zarabiały o jedną trzecią mniej niż mężczyźni. Badania pokazują również, że szanse na zdobycie tytułu magistra czy lepsze zatrudnienie i tym samym zwiększenie swoich dochodów mają osoby zamieszkałe w dużych miastach (sedlak.pl 2011). Charakterystyki te wydają się być wzajemnie ze sobą powiązane – obszary wysoko zurbanizowane mają lepiej rozwiniętą infrastrukturę, lepszy dostęp do edukacji i do różnych zawodów, przynoszących wyższe dochody.

Wyniki przedstawione w tab. 5 pokazują, że wykształcenie pasażerów LCCs nie odbiega od ogólnych tendencji krajowych. Na 200 przebadanych osób wyższe wykształcenie posiadało 62%, z czego w grupie wiekowej do 30 lat – 25%, a 31–40 lat – 33%. Mały udział w tym segmencie osób w wieku powyżej 51 lat może być potwierdzeniem innych wartości i priorytetów, jakie były kiedyś uznawane.

Wśród grup wiekowych z wykształceniem średnim i niższym najwięcej było osób w wieku do 30 lat (24%) i 31–40 lat (11,5%), a najmniej tych – powyżej 51. roku życia (1%).

Analizując dalej dane dotyczące poziomu wykształcenia z podziałem na kierunki (tab. 6), można zauważyć, że na „kierunkach wypoczynkowych” przewaga osób z wykształceniem wyższym była znacznie większa niż na kierunkach zarobkowych (o 21%). Natomiast na „kierunkach zarobkowych” obserwowano wyższy odsetek pasażerów z wykształceniem średnim i niższym (o 21 %).

Tab. 5. Poziom wykształcenia pasażerów linii niskokosztowych wg grup wiekowych

Grupy wiekowe	Wykształcenie średnie i niższe		Wykształcenie wyższe	
	Osoby	[%]	Osoby	[%]
Do 30 lat	48	24,0	49	24,5
31–40 lat	23	11,5	65	32,5
41–50 lat	4	2,0	8	4,0
Powyżej 51 lat	2	1,0	1	0,5
Razem	77	38,5	123	61,5

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6. Poziom wykształcenia pasażerów linii niskokosztowych wg grup wiekowych z podziałem na kierunki podróży

Grupy wiekowe	„Kierunki zarobkowe” [%]		„Kierunki wypoczynkowe” [%]	
	Pasażerowie z wykształceniem średnim i niższym	Pasażerowie z wykształceniem wyższym	Pasażerowie z wykształceniem średnim i niższym	Pasażerowie z wykształceniem wyższym
Do 30 lat	27,1	20,8	16,0	33,9
31–40 lat	13,8	29,9	5,4	39,3
41–50 lat	2,8	4,2	0,0	3,6
Powyżej 51 lat	0,7	0,7	1,8	0,0
Razem	44,4	55,6	23,2	76,8

Źródło: opracowanie własne.

Pasażerowie w wieku do 30 lat oraz 31–40 lat, posiadający wykształcenie średnie i niższe, częściej wybierali „kierunki zarobkowe”, natomiast osoby w tych samych grupach wiekowych, ale z wykształceniem wyższym, stanowiły większy odsetek na „kierunkach wypoczynkowych”. Jest to potwierdzenie faktu, że Polacy emigrujący do państw Unii Europejskiej, a przede wszystkim do Wielkiej Brytanii, znajdują zatrudnienie w usługach (30%), budownictwie (28%) oraz rolnictwie (Duszczyk, Wiśniewski 2007), co nie wymaga wykształcenia wyższego, a turystyka poznawcza (także kulturowa), do której można zaliczyć *city-breaks*, stanowi potrzebę wyższego rzędu, która jest istotnym elementem spędzania czasu wolnego osób z wykształceniem wyższym.

Porównując dochody (netto) pasażerów według grup wiekowych, wykształcenia, płci i miejsca zamieszkania, można stwierdzić, że nawiązywały one do sytuacji panującej w Polsce. Jak wynika z tab. 7, najwięcej pasażerów deklarowało dochody pomiędzy 1,5–3,5 tys. zł (50%), a najmniej pasażerów (21,5%) poniżej 1,5 tys. zł. Wśród grupy wiekowej do 30 lat, 23,0% ankietyowanych określiło swoje dochody na poziomie 1,5–3,5 tys. zł, a 18,5% z nich wskazało na dochody niższe niż 1,5 tys. zł. Tylko 7,5% osób z tej grupy wiekowej określiło

Tab. 7. Dochody pasażerów linii niskokosztowych wg grup wiekowych, płci i miejsca zamieszkania

Dochód pasażerów (netto)						
Kategorie	Do 1,5 tys.	Udział w %	1,5-3,5 tys.	Udział w %	Powyżej 3,5 tys.	Udział w %
Grupy wiekowe						
Do 30 lat	37	18,5	46	23,0	15	7,5
31–40 lat	5	2,5	45	22,5	37	18,5
41–50 lat	0	0,0	8	4,0	4	2,0
Powyżej 51 lat	1	0,5	1	0,5	1	0,5
Razem	43	21,5	100	50,0	57	28,5
Wykształcenie						
Średnie i niższe	33	16,5	29	14,5	14	7,0
Wyższe	10	5,0	71	35,5	43	21,5
Razem	43	21,5	100	50,0	57	28,5
Płeć						
Kobieta	26	13,0	59	29,5	29	14,5
Mężczyzna	17	8,5	41	20,5	28	14,0
Razem	43	21,5	100	50,0	57	28,5
Miejsce zamieszkania						
Wieś	4	2,0	5	2,5	5	2,5
Do 50 tys.	9	4,5	13	6,5	3	1,5
50–150 tys.	8	4,0	9	4,5	5	2,5
150–250 tys.	8	4,0	24	12,0	14	7,0
250–500 tys.	4	7,0	2	24,5	0	15,0
Powyżej 500 tys. (Poznań)	10	0,0	47	0,0	30	0,0
Razem	43	21,5	100	50,0	57	28,5

Źródło: opracowanie własne.

swoje dochody na poziomie wyższym niż 3,5 tys. zł. W kolejnej grupie wiekowej (31–40 lat) zarobki powyżej 3,5 tys. zł deklarowało już 18,5% ankietowanych, pomiędzy 1,5–3,5 tys. zł – 22,5% osób (podobnie jak w młodszej grupie wiekowej), a poniżej 1,5 tys. – tylko 2,5% osób. W grupie wiekowej od 41–50 lat wszyscy pasażerowie zadeklarowali swoje dochody na poziomie wyższym niż 1,5 tys. złotych.

Odnosząc dochody pasażerów LCCs do poziomu ich wykształcenia, można stwierdzić, że najwięcej osób, niezależnie od tego czy posiadają wykształcenie średnie i niższe, czy wykształcenie wyższe, zarabia najczęściej od 1,5 tys. zł do 3,5 tys. zł. Osoby z wykształceniem niższym stanowiły większy odsetek w grupie zarabiających do 1,5 tys. zł (16,5%) i najniższy wśród osób zarabiających powyżej 3,5 tys. zł (7%). Osoby z wykształceniem wyższym, częściej określały swój dochód na poziomie 1,5–3,5 tys. zł (35,5%) niż powyżej 3,5 tys. zł (21,5%).

Analizując natomiast dane dochodowe pasażerów ze względu na płeć można stwierdzić, że odbiegają one od średniej krajowej. Najwięcej kobiet (29,5%) i mężczyzn (20,5%) zarabiała pomiędzy 1,5–3,5 tys. zł. Około 13% kobiet i 8,5% mężczyzn określiło swój dochód jako niższy niż 1,5 tys. zł. Przy dochodzie powyżej 3,5 tys. zł różnice się już wyrównują. Tylko 0,5% więcej kobiet niż mężczyzn określiło swój dochód na tym poziomie.

Zróznicowana była sytuacja dochodów podróżnych z uwagi na ich miejsca zamieszkania. Znaczący procent ludności (34%) podróżującej liniami niskokosztowymi zamieszkuje w małych i średnich miastach (50–250 tys.) położonych w sąsiedztwie Poznania. Korzystają oni z lotniska Ławica w Poznaniu, jako regionalnego portu lotniczego. Najwięcej osób z tych miast osiąga dochody na poziomie średniej krajowej (od 1,5 tys. do 3,5 tys. zł). Co ciekawe, stosunkowo duży odsetek mieszkańców z miejscowości poniżej 50 tys. również deklaruowało dochody na poziomie średniej krajowej, co z uwagi na częste odbywanie podróży, zwłaszcza na kierunkach zarobkowych, może świadczyć o wysokochodowej pracy za granicą. Najliczniejszą grupę korzystającą z przewozów LCCs stanowili mieszkańcy Poznania (46,5%). Zrozumiałe jest, że grupa ta stanowiła najwyższy odsetek osób, które wskazały dochody na najwyższym poziomie, czyli powyżej 3,5 tys. zł (15%). Żadna z ankietowanych osób nie pochodziła z innego dużego miasta Polski, co prawdopodobnie świadczy o tym, że sieć połączeń lotniczych LCCs w Polsce, wykorzystując regionalne porty lotnicze, zaspokaja popyt klientów z poszczególnych regionów, korzystających z ich usług.

Dzięki analizie dochodów pasażerów, z uwzględnieniem wykształcenia i z podziałem na kierunki, można zauważyć, że w grupie osób zarabiających od 3,5 tys. zł zdecydowana większość (30,2%) wybierała „kierunki zarobkowe”, a nie „wypoczynkowe” (19,7%) (tab. 8). Osoby zarabiające poniżej 1,5 tys. zł częściej podróżowały na „kierunkach zarobkowych” niż na „kierunkach wypoczynkowych”, ale przewaga ta była niewielka (o 3,4%), natomiast osoby zarabiające od 1,5–3,5 tys. zł chętniej uczestniczyły w podróżach na „kierunkach wypoczynkowych” (o 13,9%).

Tab. 8. Dochody pasażerów Wizzair i Ryanair z uwzględnieniem wykształcenia z podziałem na kierunki podróży

Dochód	„Kierunki zarobkowe” [%]	„Kierunki wypoczynkowe” [%]
Do 1,5 tys. zł	23,0	19,6
1,5–3,5 tys. zł	46,8	60,7
Powyżej 3,5 tys. zł	30,2	19,7
Razem	100,0	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Czynniki aktywizujące pasażerów linii niskokosztowych przy wyborze przewoźnika

Ideą przewoźników niskokosztowych było stworzenie całkowicie nowego sposobu podróżowania opierającego się na założeniu, że cena biletów lotniczych jest główną barierą w zwiększaniu ilości podejmowanych przez pasażerów podróży drogą lotniczą. W praktyce oznacza to, że wszystkie decyzje konsumenckie, które wiążą się z zaspokajaniem określonej potrzeby i koniecznością zakupu produktów, w ostateczności wiążą się z konkretnymi wydatkami finansowymi. Potrzeby, zachowania i postawy pasażerów LCCs powinny znaleźć się w centrum zainteresowania tych firm i być systematycznie aktualizowane. Wiedza na ten temat jest ważnym komponentem systemu informacji marketingowej, umożliwiającym zaspokajanie potrzeb klienta, a tym samym pozwalającym przewyższać konkurencję.

Aby określić czynniki, które były istotne dla pasażerów linii niskokosztowych, zapytano o nie uczestników badania. Wyróżniono trzy podstawowe determinanty: cenę, kierunek i komfort podróży.

Analizując dane zawarte w tab. 9, można zdecydowanie potwierdzić, że założenia linii niskokosztowych były słuszne. Bezsprzecznie dla wszystkich respondentów głównym kryterium wyboru przewoźnika była cena. Aż 86% osób w wieku powyżej 51 lat, 71% w wieku 31–40 lat oraz 66% w wieku do 30 lat udzieliło takiej odpowiedzi. Kolejnym ważnym kryterium wyboru przewoźnika był kierunek rejsu, oferowany przez linie niskokosztowe. Jednak przy tej odpowiedzi okazało się, że jest to czynnik, który jest dla grupy najmłodszej ważniejszy niż dla pozostałych grup wiekowych. Komfort podróży był ważny tylko dla 1% spośród ankietowanych, tj. dla osób w wieku od 31 do 40 lat. Ich udział w tej kategorii stanowił 100%.

Tab. 9. Czynniki aktywizujące pasażerów linii niskokosztowych przy wyborze przewoźnika

Kategorie	Cena		Kierunek		Komfort		Inne (czynniki zewnętrzne)		Suma	
	Osoby	[%]	Osoby	[%]	Osoby	[%]	Osoby	[%]	Osoby	[%]
Grupy wiekowe										
Do 30 lat	68	66,0	30	29,1	0	0,0	5	4,6	103	100,0
31–40 lat	57	71,2	17	21,3	2	2,5	4	5,0	80	100,0
41–50 lat	12	85,8	1	7,1	0	0,0	1	7,1	14	100,0
Powyżej 51 lat	1	33,3	1	33,3	0	0,0	1	33,3	3	100,0
Płeć										
Kobiety	77	68,7	28	25,0	0	0,0	7	6,3	112	100,0
Mężczyźni	61	70,1	21	24,0	2	1,2	4	4,5	88	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Rozpatrzono także inne czynniki zewnętrzne, które mogły mieć wpływ na podejmowanie decyzji. Do najważniejszych z nich respondenci zaliczali: opinię rodziny i znajomych, miłą obsługę lotu lub łatwość kupna biletu przez Internet. Stanowiły one tylko 5,5% z wszystkich czynników, które pasażerowie LCCs brali pod uwagę, ale były jednak ważniejsze dla podróżujących i miały większe znaczenie przy podejmowaniu decyzji o wyborze przewoźnika, niż komfort podróży. Czynniki zewnętrzne uwzględnione przez osoby z grupy wiekowej 31–40 lat oraz 41–50 lat to przede wszystkim opinia rodziny i znajomych, natomiast w grupie do 30 lat respondenci najczęściej wymieniali duży limit bagażowy.

Przy analizie czynników aktywizujących wybór przewoźnika ze względu na płeć można stwierdzić, że zarówno kobiety (69%), jak i mężczyźni (70%) biorą pod uwagę przede wszystkim cenę biletu. Następnie uwzględniane były kolejno: kierunek rejsu (kobiety 25%, mężczyźni 24%) oraz inne czynniki zewnętrzne, które były istotniejsze dla kobiet (o 1,8%). Komfort był najrzadziej brany pod uwagę uwarunkowaniem, zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn.

Analizując te same czynniki aktywizujące pasażerów przy wyborze przewoźnika z podziałem na kierunki, wyraźnie widać, że odpowiedzi rozkładają się podobnie, przy czym cena jest ważniejsza dla uczestników rejsów na kierunkach „wypoczynkowych” niż na kierunkach zarobkowych (tab. 10). 73% pasażerów kierunków „wypoczynkowych” stwierdziło, że dla nich najważniejsza jest cena, natomiast taką samą opinię wyraziło 65% pasażerów kierunków zarobkowych. Dla pasażerów kierunków „zarobkowych” kierunki rejsów oferowane przez przewoźników niskokosztowych są ważniejsze (29%) niż dla pasażerów kierunków wypoczynkowych (22%). Dla pasażerów kierunków „wypoczynkowych” również ważniejszy był komfort podróży niż dla pasażerów kierunków „zarobkowych”. Ci natomiast częściej brali pod uwagę inne czynniki zewnętrzne.

Tab. 10. Czynniki aktywizujące pasażerów linii niskokosztowych przy wyborze przewoźnika z podziałem na kierunki

Czynniki	„Kierunki zarobkowe” [%]	„Kierunki wypoczynkowe” [%]
Cena	64,8	72,6
Kierunek	28,7	21,9
Komfort	0,5	1,4
Inne	6,0	4,1
Razem	100	100

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

Przedstawiona w artykule analiza czynników społecznych, demograficznych i ekonomicznych pasażerów niskokosztowych linii lotniczych Wizzair i Ryanair, odlatujących z poznańskiego lotniska Ławica, pozwala sprecyzować profil pasażerów zainteresowanych tego typu usługami. Wyniki te wyraźnie dowodzą, że głównymi użytkownikami LCCs są osoby podróżujące w celach zarobkowych, a nie turyści. „Kierunki wypoczynkowe”, stanowiąc 10,4% wszystkich przewozów oferowanych przez linie niskokosztowe, mają w niewielkim stopniu udział w kreowaniu popytu turystycznego.

Niemniej, można wskazać cechy odróżniające pasażerów „kierunków wypoczynkowych” od pasażerów „kierunków zarobkowych”:

- na „kierunkach wypoczynkowych” udział kobiet jest wyższy niż na „kierunkach zarobkowych”. Świadczy to o tym, że „kierunki zarobkowe” są w większym stopniu postrzegane i wykorzystywane przez mężczyzn w aspekcie transportu do miejsca zatrudnienia, a kobiety częściej traktują linie niskokosztowe jako element podróży turystycznej;
- głównymi użytkownikami LCCs są osoby młode, do 40. roku życia. Stanowią one 92% wszystkich korzystających z przewozów LCCs. Istnieją jednak różnice przy podziale na „kierunki zarobkowe i wypoczynkowe”. Pomimo tego, że na „kierunkach wypoczynkowych” najaktywniejszą grupą wiekową są osoby do 30 lat (50% pasażerów), to zwiększa się udział osób w wieku od 31–40 lat (o 5%) oraz nieznacznie osób powyżej 50 lat (o 0,4%). Jedynie osoby w wieku od 41–50 lat częściej wybierały „kierunki zarobkowe” (o 5%);
- 62% pasażerów linii niskokosztowych posiadało wykształcenie wyższe, jednak „kierunki zarobkowe” były wybierane zdecydowanie częściej przez pasażerów z wykształceniem średnim i niższym (o 21%), a na „kierunkach wypoczynkowych” dominowały osoby z wykształceniem wyższym (o 21%);
- najliczniejszą grupą korzystającą z usług linii niskokosztowych byli pasażerowie pochodzący z Poznania. Stanowili oni 44% wszystkich użytkowników LCCs;
- najwięcej osób określiło swój dochód na poziomie 1,5–3,5 tys. zł. Osoby z dochodami do 1,5 tys. zł, oraz osoby deklarujące dochód powyżej 3,5 tys. zł, częściej wybierały „kierunki zarobkowe”. Jedynie pasażerowie zarabiający w granicach średniej krajowej, czyli 1,5–3,5 tys. zł częściej zdecydowali się na „kierunki wypoczynkowe”;
- najważniejszym czynnikiem decydującym o wyborze przewoźnika wśród respondentów była cena. 69% ankietowanych uznało ten czynnik za najważniejszy w podejmowaniu decyzji. Byli to pasażerowie zarówno rejsów na „kierunkach zarobkowych”, jak i „wypoczynkowych”, a następnym ważnym czynnikiem był kierunek, który jako istotny uznało 24% ankietowanych. Małe znaczenie natomiast dla klientów LCCs miał komfort podróży. Tylko 2 osoby (1% ankietowanych) przyznały, że biorą ten czynnik pod uwagę. Niemniej, można zauważyć, że pasażerowie na „kierunkach zarobkowych” w większym stopniu zwracają uwagę na kierunek oferowany przez linie niskokosztowe (o 6,8%) niż pasażerowie na kierunkach wypoczynkowych. Uczestnicy lotów na kierunkach wypoczynkowych natomiast, bardziej zwracali uwagę na cenę biletu (o 7,8%) oraz na komfort podróży (o 1%). Powyższe wyniki badań prawdopodobnie potwierdzają fakt, że osoby pracujące zawodowo za granicą korzystają z linii niskokosztowych jako środka transportu i wybierają konkretnego przewoźnika, ponieważ odpowiada im nie tylko cena, ale właśnie dogodnie połączenie lotnicze z portem docelowym. Turyści korzystający z przewoźników niskokosztowych zazwyczaj wykorzystują te linie lotnicze do krótkich wyjazdów turystycznych, tzw. *city-break* i miejsce spędzenia wolnego czasu odgrywa mniejszą rolę.

Przeprowadzona analiza wskazuje różnice pomiędzy cechami społecznymi, demograficznymi oraz ekonomicznymi pasażerów korzystających z linii niskokosztowych na kierunkach zarobkowych i wypoczynkowych. Wyraźnie wyodrębniają się dwa segmenty rynku, którego uczestnicy charakteryzują się odmiennymi oczekiwaniami oraz wymaganiami. Niewątpliwie są to osoby młode, zarabiające przeważnie na poziomie średniej krajowej, ale odmienne motywy podróży pasażerów na kierunkach zarobkowych i kierunkach wypoczynkowych powinny skłaniać linie niskokosztowe do zróżnicowanej polityki marketingowej i cenowej.

Bardzo szeroka i dostosowana do rynku pracy oferta rejsów do konkretnych portów regionalnych na „kierunkach zarobkowych” oraz małe możliwości alternatywnego środka transportu mają istotne znaczenie w kreowaniu popytu w tym segmencie rynku. Uczestnicy rejsów na „kierunkach zarobkowych” będą decydować się na przeloty nawet w sytuacjach, kiedy cena, którą będą musieli zapłacić za bilet, będzie mniej atrakcyjna lub komfort podróży będzie bardzo obniżony. W tym przypadku linie niskokosztowe mają dużą swobodę w kreowaniu oferty, uwzględniając nie tylko sezon podróży, lecz wszystkie dodatkowe warunki, takie jak limit bagażowy lub świadczenia na pokładzie.

Inaczej przedstawia się sytuacja na rynku podróży turystycznych. Konsumenci wybierają ten kierunek podróży, który jest atrakcyjny zarówno pod względem turystycznym, jak i cenowym. W tym przypadku zdecydowanie mniejsze znaczenie ma regionalna lokalizacja portów docelowych, natomiast może wzrosnąć rola komfortu podróży. Mając na celu dotarcie do tego segmentu rynku, linie niskokosztowe powinny przede wszystkim uruchamiać takie połączenia, które są najtańsze na rynku przewozów lotniczych, ale są również bardzo atrakcyjne pod względem turystycznym.

W przeszłości to podaż kreowała popyt na usługi lotnicze. Zmiany społeczno-gospodarcze, demograficzne i ekonomiczne, dokonujące się przez ostatnie dziesięciolecie w naszym kraju spowodowały odwrócenie tej sytuacji. Obecnie to pasażer jest kreatorem podaży przewozów lotniczych. Od tego, czy i w jaki sposób dostosuje się do jego potrzeb przewoźnik niskokosztowy, będzie zależało jego „być albo nie być” na rynku przewozów lotniczych.

Sukces tanich linii lotniczych wiąże się z poszukiwaniem ciekawej i odpowiednio trafionej niszy przewozowej, dlatego potrzeby, zachowania i postawy pasażerów tanich linii lotniczych powinny znaleźć się w centrum zainteresowania tych firm i być systematycznie aktualizowane. Wiedza na ten temat jest ważnym komponentem systemu informacji marketingowej, umożliwiającym zaspokajanie potrzeb klienta, a tym samym pozwalającym przewycięzać konkurencję.

Literatura

- Awedyk M., Walerjańczyk H., 2012, *Atrakcyjność tanich linii lotniczych w zaspokajaniu popytu na polskim rynku usług lotniczych*, ZN Uniwersytetu Szczecińskiego, 699, Ekonomiczne Problemy Usług, 84, 281–300.
- Babbie E., 2003, *Badania społeczne w praktyce*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.
- Barcik J., Czech P., 2010, *Rynek usług portów lotniczych w Polsce*, ZN Politechniki Śląskiej, Seria: *Transport* 69, 5–13.
- Bojczuk J., 2007, *Wpływ tanich przewoźników lotniczych na rynek autokarowy między Polską a Wielką Brytanią*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, XIV, www.cut.nazwa.pl (08.09.2012).
- Britton S. G., 1982, *The Political Economy of Tourism in the Third World*, *Annals of Tourism Research*, 3(9), 31–58.

- Burrell K., 2010, *Going Steerage on Ryanair: Culture of Migrant Air Travel between Poland and the UK*, *Journal of Transport Geography* 19, 1023–2013.
- Campbell C. K., 1967, *An Approach to Research in Recreational Geography* [w:] B.C. Occasional Papers, 7, Department of Geography, University of British Columbia, Vancouver, 85–90.
- Czernicki F., Skoczny T., 2010, *Usługi Portów Lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*, Wyd. Nauk. Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Czyczuła W., Filarska A., Gertz J., 2005, *Rozwój transportu lotniczego w Polsce w związku z ekspansją tanich przewoźników*, *Przegląd Komunikacyjny*, 9, 20–26.
- Czyczuła W., Zajac B., 2005, *Preferencje mieszkańców Małopolski jako potencjalnych klientów tanich linii lotniczych*, *Transport Miejski i Regionalny*, 12, 47–51.
- Drożdż W., Pilarczyk M., 2008, *Zróznicowane preferencje klientów na rynkach pasażerskich przewozów lotniczych*, *ZN Uniwersytetu Szczecińskiego*, 494. *Ekonomiczne Problemy Usług*, 17, 11–20.
- Duszczyk M., Wiśniewski J., 2007, *Analiza społeczno-demograficzna migracji zarobkowej Polaków do państw EGO po 1 maja 2004 roku*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.
- Dziedzic T., 2006, *Raport: Rynek lotniczy 2005*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Dziedzic T., 2007, *Raport: Rynek lotniczy 2006*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Dziedzic T., 2008, *Raport: Rynek lotniczy 2007*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Dziedzic T., 2009, *Raport: Rynek lotniczy 2008*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Fularz A., 2004, *Model regionalnego lotniska niskokosztowego*, *Przegląd Komunikacyjny*, 12, 35–36.
- Greer T., Wall G., 1979, *Recreational Hinterlands: A Theoretical and Empirical Analysis* [w:] G. Wall (red.), *Recreational Land Use in Southern Ontario*, Department of Geography Publication, 14, University of Waterloo, Ontario, 227–245.
- Kaliński D., Marciszewska E., 2004, *Regionalny wymiar działalności portów lotniczych. Transport jako czynnik integralności regionów*, Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Kubicka J., 2009, *Funkcjonowanie i rozwój korporacji wielonarodowych w wybranych sektorach usługowych i produkcyjnych*, Dąbrowa Górnicza.
- Lundgren J.O., 1982, *The Tourist Frontier of Nouveau Quebec: Functions and Regional Linkages*, *Tourist Review*, 2(37), 10–16.
- Marciszewska E., 2008, *Jakość w procesie kształtowania przewag konkurencyjnych na rynku lotniczym* [w:] A. Panasiuk, M. Pluciński (red.), *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, *ZN Uniwersytetu Szczecińskiego*, 491. *Ekonomiczne problemy usług*, 15, 199–215.
- Markiewicz E., 2004, *Pasażerski transport lotniczy w obliczu procesów globalizacji* *ZN AE w Poznaniu*, 53, 29–44.
- Olipra Ł., 2011, *Tanie linie lotnicze – nowa „jakość” w przewozach lotniczych w Unii Europejskiej*, *Ekonomia*, 4(6), 368–386.
- Parkitny W., 2006, *Wejście na rynek tanich linii lotniczych*, *ZN Politechniki Śląskiej*, 379–386.
- Pijet-Migoń E., 2004, *Rozwój lotniska pasażerskiego we Wrocławiu jako przykład zmian w infrastrukturze transportowej – implikacje dla rozwoju turystyki*, *ZN Uniwersytetu Szczecińskiego*, 466. *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 9, 223–228.

- Pijet-Migoń E., 2007, *Lotnicze przewozy pasażerskie w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej – wymiar przestrzenny*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, XIV, www.cut.nazwa.pl (08.09.2012).
- Pijet-Migoń E., 2012, *Sieć połączeń lotniczych jako efekt zmian popytu na podróże lotnicze w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, ZN Uniwersytetu Szczecińskiego, 699, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 84, 302–313.
- Pilarczyk M., 2006, *Polskie regionalne porty lotnicze w obsłudze ruchu pasażerskiego*, *Logistyka i Transport*, Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu, 2(3), 41–49.
- Pilarczyk M., 2008, *Segment Low Cost w kreowaniu europejskiego rynku pasażerskich przewozów lotniczych*, ZN Uniwersytetu Szczecińskiego, 565, *Problemy Transportu i Logistyki*, 8, 165–183.
- Raszka B., Bosiacki S., 2006, *Gospodarka turystyczna w XXI w. Globalne wyzwania i zagrożenia*, Beta Graf, Poznań.
- Sala J., 2011, *Porty lotnicze jako czynnik rozwoju turystyki w regionach (na przykładzie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie-Balicach)*, PN UE we Wrocławiu, 157, 125–134.
- Śleszyński P., 2007, *Możliwości rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce w świetle uwarunkowań popytowych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, XIII, 153–174.
- Yokeno N., 1974, *The General Equilibrium System of 'Space Economics' for Tourism*, Reports for the Japan Academic Society of Tourism, 8, 38–44.
- 5 lat Polski w Unii Europejskiej*, 2009, UKIE, Departament Analiz i Strategii, polskawue.gov.pl (08.09.2012).

Źródła internetowe

- mpips.gov.pl (22.11.2011).
- stat.gov.pl (22.11.2011).
- sedlak.pl (20.11.2011).
- ulc.gov.pl (20.11.2011).
- unwto.org (08.09.2012).