

KAMILA ZIÓLKOWSKA-WEISS
Uniwersytet Pedagogiczny, Kraków, Polska

Oferta Kraków Airport w rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. Przykład zmian w infrastrukturze transportowej – implikacje dla rozwoju turystyki

The Role of the Krakow Airport in the Development of a Knowledge-based Economy. An example of Changes in the Transport Infrastructure – Implications for the Development of Tourism

Streszczenie: Dzięki rozwojowi techniki nastąpił szybki rozwój transportu lotniczego w XX w., co spowodowało wzrost mobilności społeczeństwa, ułatwiło i przyspieszyło zmianę miejsca pobytu. Postęp ten wywołał wzrost liczby samolotów i linii lotniczych, zwiększył dostępność, szybkość, komfort przelotu, bezpieczeństwo podróży oraz obniżenie kosztów. Budowa nowych regionalnych lotnisk i modernizacja istniejących skraca czas podróży i wydłuża wypoczynek. Rozwój portów lotniczych pociąga za sobą powstawanie wielu obiektów towarzyszących, świadczących usługi pasażerom. Kraków Airport to drugie co do wielkości lotnisko w Polsce. Jest skomunikowane z 90 miastami w 28 krajach. Rocznie obsługuje około 3 milionów pasażerów. W pierwszym półroczu 2012 roku na krakowskim lotnisku obsłużono 1 606 861 osób. Jest to wynik o 18% lepszy niż w pierwszym półroczu 2011 roku.

Celem artykułu jest pokazanie – na przykładzie lotniska Kraków Airport – jak zmieniało się znaczenie i funkcje lotnisk regionalnych w Polsce i jak obecne zmiany w infrastrukturze transportu lotniczego mogą przyczynić się do rozwoju turystyki. Celem artykułu jest także przedstawienie liczby pasażerów korzystających z lotniska, aktualnych kierunków połączeń krajowych, europejskich oraz czarterowych. Lotnisko w Balicach ukazane zostanie na tle innych polskich portów regionalnych. Prezentacja obejmuje również prognozy i plany rozbudowy. W podsumowaniu znajdzie się omówienie implikacji dla rozwoju turystyki.

Abstract: Thanks to the development of technology, the twentieth century witnessed a rapid increase in the mobility of society: it facilitated and made changing the place of stay faster. This progress brought about the increase in the number of airplanes and airlines, increased the availability, speed, comfort and safety of journeys, and also caused the decrease in costs. Building new regional airports and mod-

ernizing the already existing ones shortens the time of journeys and lengthens the relaxation time. The development of airports makes many accompanying traveller facilities come to existence as well.

The Kraków Airport airport is the second biggest airport in Poland. It's connected to 90 cities in 28 countries. It serves about 3 million passengers annually. In the first six months of 2012, 1,606,861 passengers were served by the Kraków Airport. It's 18% more than in the first six months of 2011.

The purpose of the article is to show – on the example of the Kraków Airport – how the meaning and functions of regional airports in Poland, as well as the current changes in the infrastructure of airborne transport, can add onto the development of tourism. This article also shows the number of passengers using the airport, the current directions of national, European and charter connections. The airport in Balice is described in comparison to other Polish regional ports and the prognoses for the future and the plans to expand of the depicted airport will be mentioned. In the summary, the implications for the development of tourism are shown.

Słowa kluczowe: Kraków; lotnisko; samolot; podróże

Key words: airplane; airport; Krakow; trips

WPROWADZENIE

Transport odgrywał zawsze kluczową rolę w funkcjonowaniu państw, regionów i miejscowości. Z rozwojem transportu i jego rosnącą dostępnością, także cenową, był również związany rozwój turystyki. Na przykład uznawany za pioniera turystyki masowej Thomas Cook zorganizował pierwszą wycieczkę dla grupy ponad 500 osób specjalnie wynajętym pociągiem. Późniejszy rozwój kolei przyczynił się do zwiększenia popularności wielu miejscowości wypoczynkowych i uzdrowiskowych, natomiast wzrost dostępności transportu samochodowego spowodował rozwój turystyki indywidualnej. Zastosowanie samolotów szerokokadłubowych w lotnictwie pasażerskim skutkowało obniżeniem cen podróży i zapoczątkowało ekspansję turystyki czarterowej, modę na turystykę typu 3S (*sun, sand, sea*) i umożliwiło odbywanie dalekich egzotycznych podróży w stosunkowo krótkim czasie (Alejziak, 2000). Masowe powstawanie pod koniec XX wieku przedsiębiorstw lotniczych typu niskokosztowego przyczyniło się do dalszego rozwoju turystyki, zatracenia elitarnego charakteru turystyki lotniczej udostępnienia jej pod względem cenowym praktycznie dla wszystkich (Creaton, 2004). Mówi się nawet o „demokratyzacji” pasażerskich podróży lotniczych.

Dzięki rozwojowi techniki nastąpiła szybka ewolucja transportu lotniczego w XX wieku, co spowodowało wzrost mobilności społeczeństwa, ułatwiło i przyspieszyło zmianę miejsca pobytu. Postęp ten spowodował wzrost liczby samolotów i linii lotniczych, zwiększył dostępność, szybkość, komfort przelotu, bezpieczeństwo podróży oraz obniżył koszty. Rozwój technologii informatycznych stanowi poważny krok w rozwoju lotnictwa cywilnego. Zamawianie biletów, planowanie urlopów, rezerwacja noclegów, płatności za pośrednictwem komputera i internetu znacznie skracają czas przygotowania do podróży. Budowa nowych regionalnych lotnisk i modernizacja istniejących skracają czas podróży i wydłużają wypocznik. Rozwój portów lotniczych pociąga za sobą powstawanie wielu obiektów towarzyszących, świadczących usługi pasażerom (Dziedzic, 2009).

Celem artykułu jest pokazanie – na przykładzie Kraków Airport – jak zmieniały się znaczenie i funkcje lotnisk regionalnych w Polsce i jak obecne zmiany w infrastrukturze transportu lotniczego mogą przyczynić się do rozwoju turystyki. Celem artykułu jest także przedstawienie liczby pasażerów korzystających z lotniska, aktualnych kierunków połączeń krajowych, europejskich, międzykontynentalnych oraz czarterowych. Kraków Airport ukazany zostanie na tle innych polskich portów regionalnych. Prezentacja obejmie również prognozy na przyszłość i plany rozbudowy. W podsumowaniu znajdzie się omówienie implikacji dla rozwoju turystyki.

ZNACZENIE DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ W ROZWOJU RUCHU TURYSTYCZNEGO

W rozwoju turystyki dostrzega się wyraźną zależność między postępowaniem w dziedzinie transportu a stanem rozwoju turystyki. Pojawienie się nowych rozwiązań technologicznych w transporcie, zwiększających jego zdolności przewozowe (w aspekcie ilościowym i przestrzennym) oraz podnoszących komfort podróży, w stosunkowo krótkim czasie doprowadziło do intensyfikacji wyjazdów w celach turystycznych. W XIX wieku impulsem do rozwoju turystyki stał się transport kolejowy, natomiast w wieku XX – transport samochodowy oraz lotniczy (Rettinger, Staszak, 2010). Współcześnie istniejące środki transportu umożliwiają dotarcie do wszystkich zakątków Ziemi, a jedynymi ograniczeniami związanymi z ich wykorzystaniem w obsłudze turystów są stan rozwoju infrastruktury transportowej oraz koszt ich użytkowania (Pawlusiński, 2007).

W przypadku podróży międzykrajowych największe znaczenie ma transport lotniczy, ze względu na nieporównywalnie krótszy czas podróży, niemożliwy do osiągnięcia przez inne środki transportu. Według Milewskiego (2008) bardzo ważnym czynnikiem rozwoju ruchu turystycznego w obecnych czasach stał się rozwój i zastosowanie transportu lotniczego do masowych przewozów pasażerskich.

Jednym z najważniejszych problemów współczesnego lotnictwa jest nowoczesny potencjał infrastrukturalny portów lotniczych. Wzrastające potrzeby w zakresie obsługi pasażerów i ładunków wymagają ciągłego inwestowania w modernizację oraz rozbudowę poszczególnych elementów wyposażenia infrastrukturalnego. Krakowskie lotnisko jest dobrym przykładem daleko posuniętych działań inwestycyjnych, które zmierzają do tego, aby stało się ono jednym z nowoczesnych hubów w Polsce. Tendencja ta jest powszechna i występuje we wszystkich dużych metropoliach świata, w tym także polskich (Wójtowicz, 2005).

KRAKÓW AIRPORT NA TLE INNYCH POLSKICH PORTÓW REGIONALNYCH

W okresie powojennym, do lat 90. XX wieku, krakowskie lotnisko nie odgrywało większej roli na polskim rynku przewozów pasażerskich, pełniąc funkcję wyłącznie lotniska krajowego i ewentualnie dolotowego do polskiego hubu, jakim była i pozostaje Warszawa. W latach 1998–2000 było ono trzecim lotniskiem w kraju pod względem liczby obsługiwanych pasażerów (po Warszawie i Katowicach – dane na podstawie statystyk ULC), obsługując od 3,5 do 3,7% rynku polskich przewozów pasażerskich.

Hierarchia portów lotniczych w Polsce zmieniła się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W wyniku wejścia na rynek przewoźników niskokosztowych bardzo dynamicznie zaczęły rozwijać się porty regionalne. W 2000 roku lotnisko Warszawa miała aż 74,4% udziału w polskim rynku przewozów pasażerskich, w 2006 roku udział ten zmniejszył się do 52,73% (www.ulc.gov.pl). W 2005 roku najbardziej dynamicznie rozwijały się lotniska w Krakowie (94,77% wzrostu ruchu pasażerskiego w stosunku do 2004), Katowicach (86,85% wzrostu) i Gdańsku (46,16% wzrostu). Lotnisko w Katowicach przesunęło się na 3. miejsce w rankingu obsługiwanych pasażerów. W tym okresie lotnisko we Wrocławiu notowało niższy wzrost – 27,75% i dopiero w 2006 był on znacząco większy (84,35% w stosunku do roku 2005).

Jeśli chodzi o liczbę obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu lat 2010–2012, Kraków Airport jest na drugim miejscu wśród polskich regionalnych portów lotniczych (1 592 650 w pierwszym półroczu 2012). W porównaniu do pierwszego półrocza roku 2011 liczba ta wzrosła o 233 936 pasażerów (tab. 1).

Polski rynek lotniczy rozwijał się bardzo dynamicznie w ostatniej dekadzie. W 2000 roku polskie porty lotnicze obsłużyły 5,7 miliona pasażerów, podczas gdy w 2008 roku wielkość ta wyniosła 16,7 miliona (16,2 mln w 2009 r.). Oznacza to, że w ciągu 8 lat rynek lotniczy w naszym kraju wzrósł niemal trzykrotnie. Pod tym względem należymy do ścisłej światowej czołówki. Według prognoz ULC w 2020 roku polskie lotniska obsłużą nawet 40 milionów osób, co pozwoli na stworzenie dodatkowych 100 tysięcy miejsc pracy w tej branży.

W skład systemu cywilnych portów lotniczych w Polsce, wykorzystywanych do transportu pasażerskiego, wchodzi 13 portów lotniczych – z dominującym portem stołecznym oraz 14 portami regionalnymi. Największym portem lotniczym w Polsce jest Lotnisko Chopina w Warszawie (Warszawa–Okęcie), przez wiele lat uprzywilejowany przez władze podstawowe, ograniczające rozwój innych portów lotniczych w kraju. Warszawa miała być węzłem przesiadkowym dla Polski (Dziedzic, 2009). W 2012 otworzone zostało nowe lotnisko Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa–Modlin oraz Port Lotniczy Lublin–Świdnik. Na rok 2013 zaplanowane jest otwarcie dwóch kolejnych regionalnych lotnisk: Portu Lotniczego Radom oraz Portu Lotniczego Gdynia–Kosakowo.

Tab. 1. Liczba obsługanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu lat 2010–2012

Nazwa portu	pierwsze półrocze			dynamika	
	2012	2011	2010	2012/2011	2012/2010
1. Lotnisko Chopina w Warszawie					
Liczba pasażerów	4 756 629	4 268 439	3 904 754	11,4%	21,8%
Liczba operacji pax	60 325	57 733	56 209	4,5%	7,3%
2. Kraków Airport					
Liczba pasażerów	1 592 650	1 358 714	1 278 347	17,2%	24,6%
Liczba operacji pax	16 746	13 470	14 514	24,3%	15,4%
3. Katowice–Pyrzowice					
Liczba pasażerów	1 125 069	1 053 117	1 012 122	6,8%	11,2%
Liczba operacji pax	10 686	9 620	8 952	11,1%	19,4%
4. Wrocław–Strachowice					
Liczba pasażerów	912 088	715 095	698 539	27,5%	30,6%
Liczba operacji pax	10 976	8 220	8 486	33,5%	29,3%
5. Poznań–Ławica					
Liczba pasażerów	743 237	599 470	582 956	24,0%	27,5%
Liczba operacji pax	10 066	7 505	7 836	34,1%	28,5%
6. Łódź–Lublinek					
Liczba pasażerów	219 266	169 662	152 322	29,2%	43,9%
Liczba operacji pax	1 951	1 347	1 392	44,8%	40,2%
7. Gdańsk im. L. Wałęsy					
Liczba pasażerów	1 396 051	1 106 850	1 000 206	26,1%	39,6%
Liczba operacji pax	16 972	11 804	12 130	43,8%	39,9%
8. Szczecin–Goleniów					
Liczba pasażerów	169 319	112 672	105 979	50,3%	59,8%
Liczba operacji pax	2 690	1 550	1 487	73,5%	80,9%
9. Bydgoszcz–Szvederowo					
Liczba pasażerów	142 542	120 370	120 434	18,4%	18,4%
Liczba operacji pax	1 553	1 290	997	20,4%	55,8%
10. Rzeszów–Jasionka					
Liczba pasażerów	260 926	214 154	201 136	21,8%	29,7%
Liczba operacji pax	2 927	2 290	2 323	27,8%	26,0%
11. Zielona Góra–Babimost					
Liczba pasażerów	6 257	693	1 566	802,9%	299,6%
Liczba operacji pax	302	25	400	1108,0%	-24,5%
Suma					
Liczba pasażerów	11 324 034	9 719 236	9 058 361	16,5%	25,0%
Liczba operacji pax	135 194	114 854	114 726	17,7%	17,8%

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

HISTORIA PORTU LOTNICZEGO W KRAKOWIE

Od roku 1923 loty pasażerskie z Krakowa odbywały się z lotniska Rakowice–Czyżyny, zlikwidowanego w 1963 roku (od 2005 r. jego pas startowy pełni rolę lądowiska muzealnego). W 1964 część istniejącego lotniska wojskowego w Balicach przeznaczono dla lotnictwa cywilnego. W 1995 port lotniczy przyjął imię Jana Pawła II. W latach 1964–1991 obsługiwał wyłącznie połączenia z Warszawą, Gdańskiem, Koszalinem, Krakowem, Rzeszowem i Szczecinem.

Rok 1998 był dla krakowskiego lotniska początkiem znaczących zmian. Wylądował tu Boeing 747–400 (zwany Jumbo Jetem) izraelskich linii lotniczych El Al. Dla portu był to dowód, że pas startowy może przyjmować samoloty tej wielkości.

Nadzieje na dalszy rozwój lotniska krakowskiego, podobnie jak i innych lotnisk regionalnych w Polsce, wiązano z wejściem do Unii Europejskiej i zmianą przepisów dotyczących pasażerskiego ruchu lotniczego (Grzywacz, Wojewódzka-Król, Rydykowski, 2003). Polska, tak jak pozostałe państwa członkowskie, musiała zaakceptować tzw. politykę otwartego nieba, zakładającą, że przewoźnik posiadający zezwolenie na działalność w kraju Unii może obsługiwać dowolną trasę łączącą miasta unijne (Milewski, 2008). Również w Krakowie oczekiwano wejścia przewoźników niskokosztowych (tzw. tanich linii lotniczych), które z założenia wybierają tańsze lotniska regionalne i rezygnują z dowożenia pasażerów do lotnisk typu „hub”, oferując w zamian siatkę połączeń, opartą na zasadzie przewozu z punktu do punktu. Dla linii niskokosztowych rynki nowych państw członkowskich były szansą dalszej ekspansji. W 2003 roku irlandzkie tanie linie lotnicze Ryanair prowadziły rozmowy na temat otwarcia połączeń z krakowskiego lotniska. Władze portu lotniczego nie zgodziły się jednak na obniżenie opłat lotniskowych, dlatego władze miasta i województwa zdecydowały się wybudować drugi terminal dla tanich linii lotniczych. Pojawiły się jednak trudności związane ze skomplikowaną sytuacją własnościową lotniska oraz brakiem jasności co do tego, kto jest za nie odpowiedzialny. Mimo że nie powstał jeszcze nowy terminal, pojawiły się już pierwsze tanie linie lotnicze, co zmusiło tradycyjnych przewoźników do obniżenia cen na niektórych trasach.

W 2004 roku uruchomiono także nowe połączenia w Europie Środkowej. Lotnisko, po krótkim okresie spadku liczby przewozów, znowu odzyskało dawną dynamikę. Na poważnego konkurenta wyrósł natomiast katowicki port lotniczy w Pyrzowicach, który znacznie lepiej poradził sobie z przyciągnięciem tańszych przewoźników. Jednak 13 października 2004 tanie linie lotnicze EasyJet zainaugurowały regularne połączenia z Krakowa.

W roku 2004 pojawiła się również propozycja otwarcia połączenia kolejowego między lotniskiem a centrum miasta. W tym celu zaadaptowano tory używane dawniej do transportu cystern z paliwem przez wojskową bazę lotniczą. Od 26 maja 2006 na trasie Kraków Główny – Balice kursują szynobusy do tymczasowego przystanku położonego 200 metrów od terminalu pasażerskiego. Przejazd szynobusem z centrum miasta trwa ok. 18 minut.

Rok 2007 przyniósł kolejne sukcesy dla krakowskiego lotniska. Otwarto terminal krajowy o powierzchni 1733 m², mogący obsłużyć 500 tysięcy osób rocznie. Pierwotnie budynek terminalu miał być przeznaczony do użytku jako garaż dla pojazdów obsługi lotniska.

Dlatego ma on konstrukcję typu „blaszak” i jest wyposażony w bramy wjazdowe. Jest to rozwiązanie przejściowe. 20 lipca 2007 otwarto nową część terminalu T1 (międzynarodowego). Do dyspozycji pasażerów udostępniono 3000 m² powierzchni, 15 stanowisk rejestracji i 5 stanowisk kontroli. Był to drugi etap przygotowywania lotniska do wymagań układu z Schengen (obowiązujących w Polsce w ruchu powietrznym od 1 marca 2008).

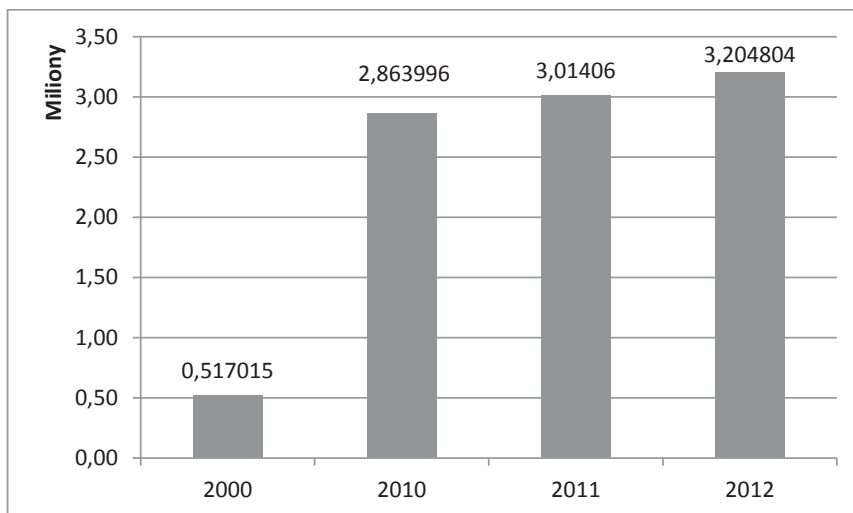
4 września 2007 zmieniono nazwę portu lotniczego z Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków–Balice na Kraków Airport im. Jana Pawła II.

1 marca 2010 roku otwarto nowy parking wielopoziomowy położony obok terminalu międzynarodowego, natomiast 17 listopada zakończyła się budowa nowego łącznika między płytą postojową a pasem startowym. W październiku 2011 roku wojewoda małopolski wydał pozwolenie na rozbudowę terminalu pasażerskiego. Projekt opracowany przez Agencję Projektową APA Czech-Wróbel-Duliński przewiduje 55 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni użytkowej oraz roczną przepustowość 8 milionów pasażerów.

W grudniu 2012 roku irlandzkie tanie linie lotnicze Ryanair ogłosiły otwarcie swojej bazy operacyjnej w Balicach, w której na stałe będą stacjonować dwa samoloty tego przewoźnika.

LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z KRAKÓW AIRPORT

Wraz ze wzrostem liczby połączeń i liczby operacji lotniczych rosła liczba pasażerów korzystających z krakowskiego lotniska (ryc. 1).



Ryc. 1. Liczba pasażerów korzystających z lotniska Kraków Airport w latach 2000, 2010–2012

Źródło: krakowairport.pl

W roku 2000 liczba pasażerów obsługiwanych na krakowskim lotnisku wynosiła 517 015. W 2002 roku port lotniczy w Krakowie, podobnie jak pozostałe porty lotnicze w Polsce i cały sektor transportu lotniczego, odnotował spadek przelotów i liczby pasażerów, co miało związek z kryzysem w światowym lotnictwie, obawą przed laniem po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 i bankructwem ówczesnych partnerów strategicznych LOT-u – linii Swissair i Sabena (Dziedzic, 2009).

W roku 2010 liczba pasażerów wyniosła 2 863 996, a w 2011 przekroczyła 3 miliony. Do końca listopada 2012 na krakowskim lotnisku obsłużono 3 204 804 pasażerów.

Jeśli chodzi o miesięczną liczbę pasażerów korzystających z Kraków Airport w latach 2000, 2010–2012, wyraźnie widać, że największy ruch przypada na miesiące wakacyjne: czerwiec, lipiec, sierpień, a najmniejszy na miesiące: styczeń, luty oraz listopad (tab. 2).

Tab. 2. Miesięczna liczba pasażerów korzystających z Kraków Airport w latach 2000, 2010–2012

Rok	2000	2010	2011	2012
styczeń	26 914	170 552	179 999	200 697
luty	25 175	170 862	178 390	207 126
marzec	33 953	213 299	211 095	240 352
kwiecień	37 075	187 677	238 390	287 382
maj	52 404	260 942	271 443	328 054
czerwiec	56 201	285 575	287 222	343 810
lipiec	60 554	317 187	316 519	375 481
sierpień	59 183	312 792	317 570	354 280
wrzesień	59 746	298 275	304 817	340 385
październik	42 300	272 527	278 521	304 212
listopad	33 062	192 231	215 430	223 025
grudzień	30 448	182 077	214 664	
Razem	517 015	2 863 996	3 014 060	3 204 804

Źródło: krakowairport.pl

W 2011 roku w Kraków Airport obsłużono 3 014 060 podróżnych, czyli o 5% więcej niż rok wcześniej. Najwięcej pasażerów obsłużono w sierpniu – 317,5 tysiąca osób. W 2012 roku odnotowano rekordowy w historii lotniska październik i rekordowy listopad. W tych miesiącach obsłużono odpowiednio 278,5 (2% wzrost) i 215,4 tysiąca pasażerów (12% wzrost w stosunku do roku 2010). W grudniu 2011 roku zanotowano wzrost o 18% (214,6 tysiąca pasażerów), natomiast w styczniu 2012 roku w krakowskim porcie obsłużono 200 697 pasażerów (11% wzrost w stosunku do stycznia 2011 roku). Tym samym został pobity dotychczasowy rekord stycznia z 2008 roku. W pierwszym miesiącu 2012 roku odnotowano 2592 operacji lotniczych (17% wzrost w stosunku do stycznia 2011 roku). Wzrosty odnotowano we wszystkich segmentach. W przypadku linii tradycyjnych wynosił 19%, w przypadku przewoźników niskokosztowych 8%, zaś w czarterach aż 38%. Również w lutym nastąpił wzrost liczby obsługiwanych pasażerów o 28 726 w stosunku do roku 2012. W marcu liczba obsługiwanych pasażerów wyniosła 240 352. W kwietniu w Kraków Airport odnotowano 21%

wzrost liczby obsługanych pasażerów (287 382 osób) oraz 24% wzrost liczby operacji lotniczych w stosunku do kwietnia 2011 roku.

Do końca kwietnia 2012 w Kraków Airport obsłużono 935 404 pasażerów tj. o 16% więcej niż w tym samym okresie 2011 roku. Natomiast w maju 2012 odnotowano ponad 3700 lotów i 328 054 obsługanych pasażerów – o 21% więcej niż rok wcześniej. W maju odnotowano także 3735 operacji lotniczych (31% wzrost w stosunku do maja 2011 roku).

W czerwcu 2012 Kraków Airport odprawił dokładnie 343 810 osoby, o 20% więcej niż w czerwcu 2011 roku. Największy wzrost, o 236% w stosunku do czerwca 2011, zanotowano w ruchu krajowym. W czerwcu 2012 nastąpił także znaczny wzrost operacji lotniczych – 4067 (40% wzrost w stosunku do czerwca 2011 roku). W lipcu 2012 w Kraków Airport obsłużono 375 481 pasażerów. To wynik o 19% lepszy niż w lipcu 2011. Okres od stycznia do lipca 2012 zamykał się liczbą 1 982 902 pasażerów, o 18% większą niż w tym samym okresie poprzedniego roku. W lipcu w krakowskim porcie odnotowano także wysoki wzrost (o 35%) liczby operacji lotniczych. Było ich 4092. W sierpniu 2012 w Kraków Airport obsłużono 354 280 pasażerów. To wynik o 12% lepszy niż w sierpniu 2011 roku. W okresie wakacyjnym najlepsze wypełnienie zanotowano na rejsach do Edynburga (96%), Malagi (96%), Alicante (96%) i Madrytu (95%). Wśród nowych połączeń największą popularnością cieszyły się Dubrownik (93%), Majorka (90%) i Pafos (89%). We wrześniu 2012 w Kraków Airport obsłużono 340 385 pasażerów. To wynik o 12% lepszy niż we wrześniu 2011 roku. Odnotowano 11% wzrost liczby operacji lotniczych – było ich 3624. W październiku 2012 liczba pasażerów, którzy odlecieli z Kraków Airport, wyniosła 304 212, a w listopadzie 223 025.

AKTUALNE KIERUNKI POŁĄCZEŃ

W roku 2011 Kraków Airport oferował regularne połączenia z 47 portami w 18 państwach oraz 14 kierunków czarterowych. Pasażerowie nadal najczęściej wybierali loty do Wielkiej Brytanii, a najpopularniejszą destynacją pozostał Londyn. Najwięcej podróżujących przybyło na połączeniach do Włoch, lotach krajowych oraz rejsach do Hiszpanii. Spośród nowych kierunków największą popularnością cieszył się Gdańsk, zaś wśród czarterów Fuerteventura.

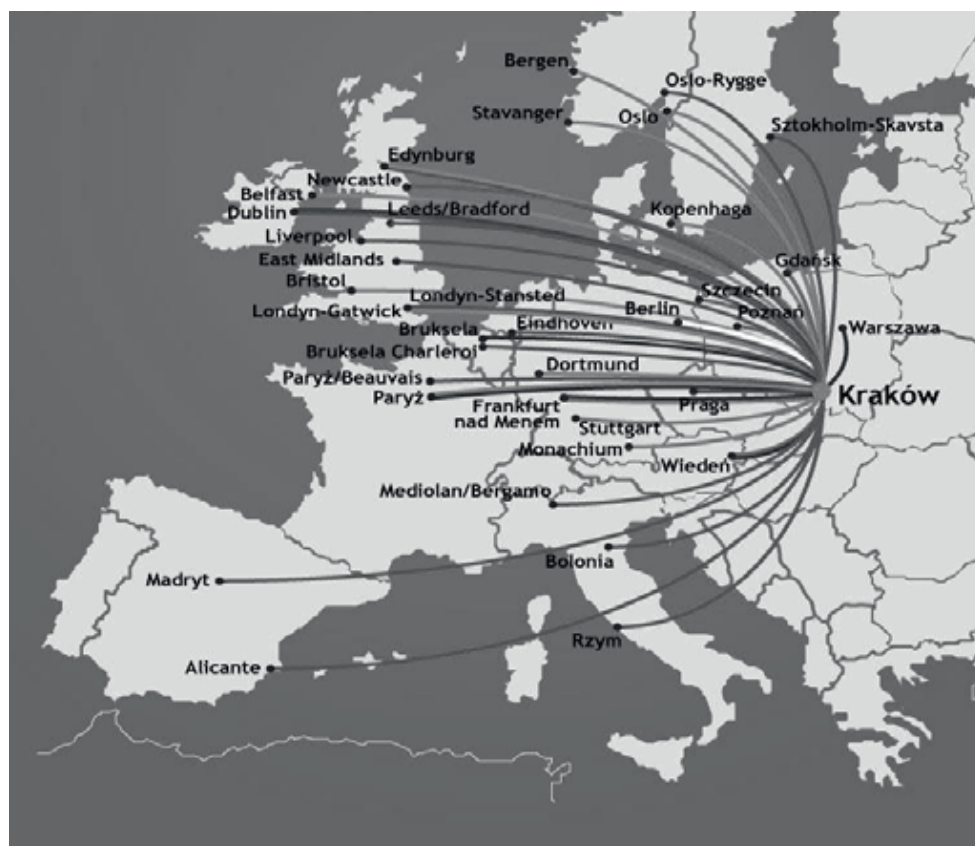
Największy udział w ruchu pasażerskim w roku 2011 miały nadal tanie linie – 62,3%. Przewoźnicy tradycyjni to 31,5%, zaś czartery 5,7%. W roku 2011 na krakowskim lotnisku operowało 17 przewoźników – 11 tradycyjnych i 6 tanich linii. Najczęściej wybierani przewoźnicy to Ryanair (wśród tanich linii), PLL LOT (przewoźnicy tradycyjni) i EnterAir (czartery).

Według rozkładu letniego 2012, Kraków Airport oferował połączenia regularne i czarterowe do 87 portów lotniczych w 28 krajach (w tym 19 połączeń czarterowych). W sezonie lato 2012 zaoferowano 20 nowych połączeń regularnych. Lotnisko współpracuje z 20 liniami lotniczymi: 11 tradycyjnymi i 9 niskokosztowymi. W sezonie zimowym 2012/2013 w ofercie było 51 regularnych połączeń do 43 miast Europy.



Ryc. 2. Wybrane kierunki połączeń czarterowych oferowanych w sezonie letnim 2012

Źródło: krakowairport.pl



Ryc. 3. Wybrane kierunki połączeń oferowanych w 2012 roku

Źródło: krakowairport.pl

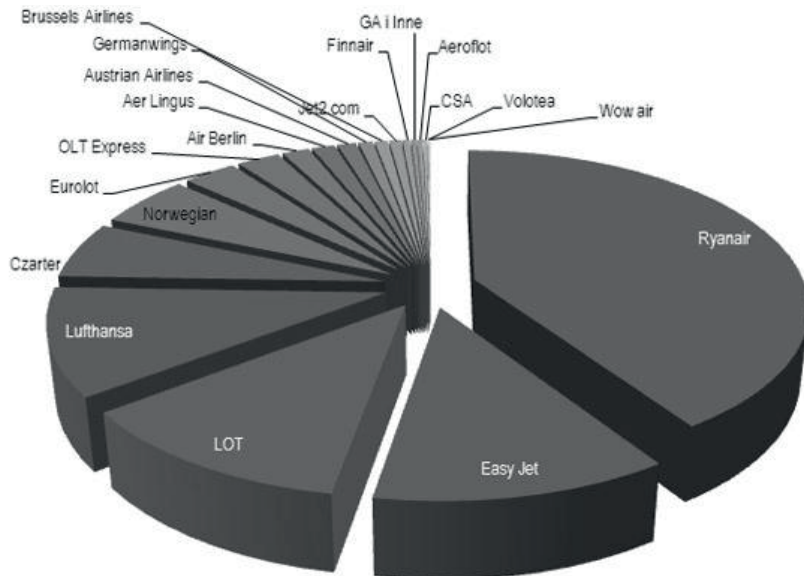
W roku 2012 dostępne były nowe połączenia regularne do Barcelony, Girony, Billundu, na Majorcę, Pafos (Ryanair); do Düsseldorfu (Lufthansa), Moskwy (Aeroflot) oraz Sztokholmu Arlanda (Norwegian). W sezonie letnim polecieć można było do Aten (LOT), Kijowa (Aerosvit), Helsinek (Finnair) oraz Reykjavíku (Iceland Express oraz nowy przewoźnik w Kraków Airport – WOW Air), a Airberlin trzykrotnie zwiększył liczbę rejsów do stolicy Niemiec (z 4 do 12). Dzięki dodatkowym połączeniom do niemieckich hubów pasażerowie mogli skorzystać z bogatej oferty przesiadkowej Lufthansy i Airberlin do portów europejskich i na innych kontynentach. W sezonie letnim 2012 dla podróżnych dostępne były nowe kierunki czarterowe; były to m.in.: Barcelona (Costa Brava), Dubrownik, Katania (Sycylia), Majorka, Szarm el-Szejk, Antalia czy Zakynthos (Grecja). Wybrane kierunki połączeń czarterowych oferowanych przez krakowskie lotnisko w sezonie letnim 2012 przedstawia rycina 2.

Na mapie połączeń międzynarodowych dominują połączenia z miastami brytyjskimi – w sumie 68 (34 do Londynu, 9 do Edynburga, 9 do Liverpoolu, 6 do East Midlands, 5 do Bristolu, 3 do Newcastle, 2 do Birmingham). Kolejne miejsce (60 połączeń w tygodniu) zajmują lotniska w Niemczech (26 połączeń do Monachium, 26 do Frankfurtu i 6 do Düsseldorfu, 2 do Hamburga). Do Włoch funkcjonuje 15 połączeń (Rzym – 7 i Mediolan – 8). Do Irlandii oferowanych jest 13 połączeń (Dublin – 9, Cork – 3, Belfast – 1). 13 razy w tygodniu można polecieć do Paryża, a 12 razy do Wiednia. Wybrane kierunki połączeń oferowanych przez Kraków Airport w 2012 roku ukazuje rycina 3.

Powyższy układ połączeń odzwierciedla powiązania ekonomiczne Małopolski, kierunki nowych wyjazdów zarobkowych, powiązania emigracyjne, ale również określa kierunki zainteresowań turystycznych. Duża liczba połączeń do Monachium wskazuje na „dowozowy” charakter połączenia do głównego, obok Frankfurtu, punktu przesiadkowego Lufthansy. Inny charakter mają połączenia do Londynu (na lotniska Gatwick i Stansted), obsługiwane przez Ryanair i EasyJet. Połączenia te, zgodnie ze strategią tanich linii lotniczych latających „od punktu do punktu”, mają charakter połączeń docelowych, a nie tranzytowych.

Lotnisko Kraków Airport oferuje także połączenia krajowe. Najwięcej razy w tygodniu (47) można polecieć z Krakowa do Warszawy. Na drugim miejscu jest Gdańsk – 12, a na kolejnych Poznań – 10 oraz Szczecin – 6.

Jeśli chodzi o procentowy udział przewoźników w ruchu pasażerskim w 2012 roku, największy udział w Kraków Airport mają tanie linie – 62,3%. Przewoźnicy tradycyjni to 31,5%, zaś czartery 5,7%. Rycina 4 przedstawia przewoźników w ruchu pasażerskim w 2012 roku.



Ryc. 4. Udział przewoźników w ruchu pasażerskim – 2012 r.

Źródło: krakowairport.pl

Na pierwszym miejscu znajduje się Ryanair (40,7%), na kolejnych miejscach są: EasyJet (12%) oraz LOT (11,9%).

PROGNOZY I PLANY ROZBUDOWY LOTNISKA

Prognozy dla Kraków Airport opracowała firma konsultingowa AirportStrategy & Marketing z Manchesteru. ASM przewiduje, iż w ciągu pięciu lat krakowskie lotnisko obsłuży ponad 5 milionów pasażerów. Kraków cieszy się także zainteresowaniem ruchu regionalnego. Najwięcej klientów przyciąga ze Śląska (39%), Podkarpacia (29%) i województwa świętokrzyskiego (15%). Wśród wszystkich portów regionalnych Kraków oferuje też najwięcej połączeń z hubami (7), m.in. z Warszawą, Wiedniem, Pragą, Monachium, Londynem, Paryżem i Frankfurtem.

Dla rozwoju krakowskiego lotniska kluczowymi wydarzeniami w 2011 roku było uzyskanie decyzji środowiskowej oraz pozwolenia na budowę i rozbudowę terminalu i wewnętrznego układu komunikacyjnego. W roku 2012 zainaugurowane zostały prace budowlane przy nowym terminalu, hotelu i stacji kolejowej, a także rozpoczął się remont dróg kołowania. Zakończenie wszystkich prac zaplanowano na rok 2015.

Terminal pasażerski po rozbudowie będzie miał blisko 55 tysięcy m² powierzchni użytkowej (obecnie jest to 15 tys. m²), 46 stanowisk check in oraz 18 gate'ów, a jego docelowa przepustowość wyniesie 8 mln pasażerów. Naziemną kładką będzie on połączony ze stacją

kolejową, która zostanie wybudowana na tyłach parkingu wielopoziomowego. Nowy wewnętrzny układ komunikacyjny, z pięcioma pasami ruchu, ułatwi dojazd do terminalu, parkingu oraz czterogwiazdkowego hotelu Hilton Garden Inn.

Wartość budowy i rozbudowy terminalu oraz przebudowy wewnętrznego układu komunikacyjnego to ok. 400 milionów zł, z czego 100 milionów zł mają stanowić unijne dotacje (z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego).

ZAKOŃCZENIE – IMPLIKACJE DLA ROZWOJU TURYSTYKI

Komunikacja lotnicza jest dziś dostępna chyba we wszystkich miejscach zamieszkałych przez człowieka. Transport lotniczy jest ważnym elementem infrastruktury gospodarczej, przyczyniającym się do dynamicznego rozwoju miast i regionów. Komunikacja lotnicza ułatwia szybki i swobodny przepływ osób, usług i towarów. W ślad za nimi przemieszcza się również kapitał. Napływające inwestycje kreują miejsca pracy i pomnażają dochody. W ciągu ostatnich 50 lat znacznie zwiększyła się rola lotnictwa jako cywilnego środka transportu. Dotyczy on głównie przewozów pasażerskich. Jego znaczenie ciągle wzrasta, gdyż, jak żaden inny środek lokomocji, samolot znacznie skraca czas podróży i dociera do najodleglejszych zakątków naszego globu. Rynek lotniczy jest jednak bardzo wrażliwy na różne wydarzenia mające miejsce w różnych dziedzinach życia. Najlepsze przykłady to ataki na World Trade Center, światowy kryzys finansowy czy wybuch wulkanu w Islandii. Za każdym razem następował potem mniejszy lub większy kryzys w lotnictwie cywilnym. Transport lotniczy ma także duże znaczenie dla ludności mieszkającej w niedalekiej odległości od portów lotniczych. Rozwój lotnisk przyciąga nowych inwestorów, co w rezultacie tworzy wiele nowych miejsc pracy i bardzo pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy danego regionu. Także w naszym kraju, zwłaszcza po wejściu do struktur Unii Europejskiej, rynek lotniczy rozwija się w bardzo szybkim tempie. Swoistym katalizatorem rodzimego rynku stało się wejście tanich przewoźników. Spowodowało to szybką rozbudowę i modernizację regionalnych portów lotniczych.

Obecny dynamiczny rozwój krakowskiego lotniska, zwłaszcza w zakresie siatki połączeń, ma istotne implikacje dla możliwości dalszego rozwoju turystyki w regionie małopolskim. Wkroczenie przewoźników niskokosztowych otworzyło przed mieszkańcami Małopolski nowe kierunki podróży, w szczególności do Wielkiej Brytanii i Irlandii. Jakkolwiek można sądzić, że aktualnie większość podróży obywateli Polski jest związana z podejmowaniem pracy zarobkowej, to potencjał turystyczny połączeń do Anglii, Szkocji i Irlandii jest znaczący. Drugim państwem bezpośrednio dostępnym z Krakowa są Niemcy. Połączenia do tego kraju, jakkolwiek najliczniejsze, obsługują głównie ruch biznesowy, a krótkim podróżom turystycznym nie sprzyja też ich struktura cenowa. Kraków i Małopolska stały się bardziej dostępne dla obywateli innych państw, co stwarza nowe możliwości dla promowania różnych typów turystyki przyjazdowej. Szansę na rozwój ma nie tylko turystyka biznesowa,

krótkoterminowa typu „*shortbreaks*”, „*citybreaks*”, poznawcza i wypoczynkowa, ale także konferencyjna i kongresowa.

Zagrożeniem jest mała stabilność siatki połączeń oferowanych przez przewoźników niskokosztowych, co utrudnia planowanie i promocję turystyki w dłuższej perspektywie czasowej. Negatywnym przykładem może być zawieszenie przez Centralwings połączenia do Mediolanu zaledwie po kilku miesiącach funkcjonowania i przed sezonem letnim, gdy można było spodziewać się zwiększonego zainteresowania.

Port lotniczy w Krakowie obejmuje obszarem bezpośredniego oddziaływania około 7,9 milionów mieszkańców w promieniu 100 km od Krakowa.

Dowodem na ciągły rozwój Kraków Airport było uruchomienie nowych połączeń w 2013 roku. Od marca 2013 roku Ryanair wprowadził połączenie do Manchesteru. Rejsy odbywały się trzy razy w tygodniu. 17 czerwca 2013 roku EasyJet uruchomił połączenia do swojej londyńskiej bazy SouthendAirport. Połączenia są realizowane cztery razy w tygodniu: w poniedziałki, środy, czwartki i niedziele. Od kwietnia można polecieć do Trondheim. Te wszystkie działania niewątpliwie przyczyniają się do dalszego rozwoju krakowskiego lotniska.

Literatura

- Alejziak, W. (2000). *Turystyka w obliczu wyzwań XXI wieku*. Kraków: Wydawnictwo Albis.
- Chądzyński, W. (2006). *Wędrówki po Dolnym Śląsku i jego stolicy*. Wrocław: Wydawnictwo I-Bis.
- Creaton, S. (2004). *How a Small Irish Airline Conquered Europe*. London: Aurum Press.
- Dziedzic, T. (2009). *Rynek lotniczy 2006* (dodatek do „Wiadomości Turystycznych”). Warszawa: Instytut Turystyki.
- Grzywacz, W., Wojewódzka-Król, K., Rydzikowski, W. (red.). (2003). *Polityka transportowa*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Milewski, D. (2008). Przewozy turystyczne. W: A. Panasiuk (red.). *Gospodarka turystyczna*. Warszawa: PWN, 147–163.
- Pawlusiński, R. (2007). Transport w turystyce. W: W. Kurek (red.). *Turystyka*. Warszawa: PWN, 169–175.
- Rettinger, R., Staszak, P. (2010). Europejskie połączenia lotnicze głównych regionów turystycznych Azji Południowo-Wschodniej. *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 6, 462–470.
- Ruciński, A. (2006). Transport lotniczy. W: W. Rydzikowski, K. Wojewódzka-Król (red.). *Transport*. Warszawa: PWN.
- Rydzikowski, W., Wojewódzka-Król, K. (red.) (2009). *Transport*. Warszawa: PWN.
- Wójtowicz, M. (2005). Rozwój międzynarodowych powiązań lotniczych głównych polskich metropolii. W: *Biuletyn KPZK PAN*, Warszawa, 222.

Źródła internetowe

- Strona internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego: www.ulc.gov.pl (dostęp 31.12.2012)
- <http://www.krakowairport.pl/> (dostęp 28.12.2012)
- www.ulc.gov.pl (dostęp 14.11.2012)
- www.iata.org (dostęp 14.11.2012)

www.icao.int (dostęp 23.11.2012)
www.airlinequality.com (dostęp 29.12.2012)
www.rynekpodrozy.com (dostęp 14.11.2012)
www.pansa.pl (dostęp 23.11.2012)
www.spedycje.pl (dostęp 14.11.2012)
www.transtats.bts.gov (dostęp 30.12.2012)
www.faa.gov (dostęp 30.12.2012)

Kamila Ziółkowska-Weiss, mgr, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Instytut Geografii
Absolwentka kulturoznawstwa na Uniwersytecie Jagiellońskim oraz geografii na Uniwersytecie Pedagogicznym w Krakowie. Ukończyła podyplomowe studia na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie na kierunku zarządzanie turystyką międzynarodową. Od 2011 doktorantka na Uniwersytecie Pedagogicznym na kierunku geografia. Od 2012 pracownik naukowy na stanowisku asystent w Zakładzie Turystyki i Badań Regionalnych Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie. Czynny pilot wycieczek. Autorka kilku publikacji naukowych. Główne zainteresowania naukowe to turystyka kulturowa oraz mniejszości narodowe i grupy etniczne w Małopolsce.

Kamila Ziółkowska-Weiss, graduate of Culture studies at the Jagiellonian University and of Geography on the Pedagogical University of Cracow. She has graduated from postgraduate studies in international tourism management at the Cracow University of Economics. Since 2011 she has been a doctorate student of Geography at the Pedagogical University of Cracow. Since 2012 she has been a research worker, acting as an assistant in the department of Tourism and Regional Studies on the Pedagogical University of Cracow. An active tourist guide. The author of several academic publications. Her main academic interests are in cultural tourism and ethnic groups in Małopolska.

adres/address: Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
ul. Podchorążych 2, 30–084 Kraków, Polska
e-mail: kamilacamela@wp.pl