

Tomasz Dziedzic
Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji – Warszawa

PROFILE KONSUMPCJI USŁUG TURYSTYCZNYCH WŚRÓD ZAGRANICZNYCH PASAŻERÓW LCCs W POLSCE. WYNIKI BADAŃ PILOTAŻOWYCH¹

Streszczenie

Tematyka artykułu dotyczy cech i zachowań konsumenckich turystów zagranicznych odwiedzających Polskę, korzystających w podróży do lub/i z Polski z niskokosztowych linii lotniczych. W opracowaniu wskazano na cechy tych przewoźników, którzy zaliczani są do segmentu LCCs, przedstawiono krótką charakterystykę rynku, aktywności i znaczenia LCCs w Polsce. Na tym tle wskazano na zasadność badania segmentu turystyki przyjazdowej, który jest obsługiwany przez linie niskokosztowe, oraz badania w zakresie poziomu wydatków, struktury i intensywności korzystania z usług turystycznych oraz ujawniających się wzorców (profilu) konsumpcyjnych.

Rozpoznanie wspomnianej problematyki powinno przyczynić się do możliwości oszacowania wpływu tej grupy pasażerów-turystów na gospodarkę obszarów recepcyjnych. Pierwszym krokiem do realizacji tak wyznaczonego celu były badania pilotażowe przeprowadzone wśród pasażerów lotniska Warszawa-Modlin w 2016 roku. Przedstawiając w niniejszym artykule wybrane wyniki badań, skupiono się na ich metodologicznej interpretacji i możliwych wariantach dalszego postępowania badawczego. Tak też należy rozumieć naskicowane w ostatnim punkcie opracowania profile konsumpcji turystycznej.

Słowa kluczowe – transport lotniczy, przewoźnicy niskokosztowi, turystyka międzynarodowa, gospodarka turystyczna, usługi turystyczne, turystyczne wydatki.

Kody JEL: D10, D12, F22, F61, H80, R41, Z31, Z33

Wstęp

Formalne akty ICAO, Unii Europejskiej i zapisy polskiej ustawy o Prawie Lotniczym nie wyodrębniają pojęcia „linie niskokosztowe” (*LCCs – Low Cost Carriers*), ani tym bardziej „tani przewoźnik”. Ta ostatnia kategoria używana

¹ Ocena rynku przewozów niskokosztowych, zasadność badania tego segmentu, założenia badawcze i część wyników badań w Modlinie przedstawiona jest także w artykule pt. *Consumption patterns of foreign tourists in Poland travelling with LCCs and their economic effects in the light of the results of pilot surveys*, przewidzianym do druku w 2017 roku przez Wydawnictwo Grupy Uczelni Vistula; autorzy: T. Dziedzic, K. Osiecki.

jest w mediach i języku potocznym. W literaturze zaadaptowano określenia „linie niskokosztowe” dla pewnego typu lotniczych przedsiębiorstw przewozowych charakteryzujących się specyficznymi cechami. Nie jest to jednak nazewnictwo jednorodne, gdyż na przykład R. Doganis używa wymiennie pojęcia „*low cost*” i „*low cost no-frills*”, co ma podkreślać skoncentrowanie się linii na samej usłudze przewozowej, z punktu do punktu, bez żadnych zbędnych ozdób (Doganis 2002, s. 3, 19, 130, 137, 139). Z kolei, europejskie zrzeszenie firm z tego segmentu² przybrało oficjalną nazwę Europejskiego Stowarzyszenia Niskotaryfowych Linii Lotniczych ELFAA (*The European Low Fares Airline Association* 2016)³, kładąc nacisk w komunikacie do nabywców na aspekt niskich cen, abstrahując od tego, skąd się one biorą.

W ekonomice transportu lotniczego przyjęto, że cechami charakterystycznymi dla tej grupy przewoźników są:

- „niższe⁴ koszty pracy i wyższa produktywność,
- niższe koszty dystrybucji biletów,
- brak dodatkowych usług,
- ujednoliconą flotą [pod względem typu maszyn – przypisek TD],
- obsługa tras z punktu do punktu,
- korzystanie z portów drugiej kategorii,
- wyższy stopień wykorzystania samolotów” (Fleming, Tacker, Vasigh 2013, s. 373-374).

R. Doganis ocenia, że: „Linie niskokosztowe zaczynały z dwoma przewagami kosztowymi wpływającymi z natury ich operacji, mianowicie: większego zagęszczenia siedzeń i wyższego dziennego [dobowego – przypisek TD] wykorzystania”⁵ (Doganis 2001, s. 144), i to wraz z kosztami operacji lotniskowych i pracy w istotny sposób rzutuje na koszty jednostkowe, jakie generuje ten typ przedsiębiorstwa.

Uwzględniając powyższe kryteria charakterystyczne i wyróżniające segment, musimy jednak pamiętać, że zarówno te przedsiębiorstwa, jak i ich konkurenci, nie zastygają w sztywnych ramach nakreślonych przez systematyków. Niektóre linie, w latach wcześniejszych zaliczające się do LCCs, odcięły się od takiej identyfikacji (*vide*: Aerlingus i Air Berlin), inne – jak IAG – formalnie zgłosiły akces do tego grona, przystępując do ELFAA. Z drugiej strony, duża część przewoźników sieciowych dokonuje skutecznych posunięć obniżających

² Pojęcia „segment” użyto przede wszystkim jako kategorii logicznej, tj. części większej całości; jeśli w znaczeniu marketingowym jest to zaznaczone.

³ W 2015 roku ELFAA liczyła 10 członków, m.in. Ryanair, Easy Jet, Norwegian AS., Wizz Air. Do ELFAA 1.04.2015 przystąpiła także grupa IAG (do której zaliczono przewozy British Airways, Iberia i Iberia Express), co może być pewnym zaskoczeniem i łamie schematy klasyfikacyjne. Informacje na podstawie strony internetowej elfaa.com (2016).

⁴ Pod pojęciem „niższe i wyższe” należy rozumieć niższe i wyższe niż przeciętne w branży.

⁵ R. Doganis poświęca tym zagadnieniom cały rozdział pod zmiennym tytułem *The low-cost revolution*.

koszty jednostkowe (niekiedy kopiując rozwiązania wcześniej typowe dla LCC), a zdecydowana większość osiągnęła stopień wykorzystania miejsc wcześniej dostępny tylko dla wiodących przewoźników niskokosztowych i zmienia zakres usług objętych ceną biletu⁶. Te zmiany powodują, że coraz więcej linii ma charakter hybrydowy. Mimo obserwowanych przekształceń możemy jednak w dalszym ciągu operować pojęciem LCC w sensie ekonomicznym i marketingowym, choć nie prawnym, z zastrzeżeniem, że pozycja na rynku poszczególnych linii nie jest zero-jedynkowa (*lowcost* bądź linie sieciowe), ale układa się w pewne kontinuum: od przewoźników spełniających przedstawione wyżej kryteria w największym stopniu do tych, którzy są od nich najbardziej odlegli.

Odnosząc powyższe uwarunkowania do całego rynku podróży i jego wpływu na gospodarkę pojawiają się następujące pytania:

- a) Jakie segmenty pasażerów są obsługiwane przez LCCs w podróżach z i do Polski?
- b) Czy ma statystyczne znaczenie udział osób stale zamieszkałych za granicą wśród pasażerów przewożonych przez LCCs na trasach z i do Polski?
- c) Czy, a jeśli tak to, jakie są wyróżniki w zachowaniach tej grupy przyjeżdżających w stosunku do ogółu turystów odwiedzających Polskę?
- d) Czy w badanej zbiorowości występują pewne typy charakterystycznych zachowań podróży?
- e) Czy zagraniczni pasażerowie LCCs odwiedzający Polskę mają jakieś preferencje konsumpcyjne, a jeśli tak, to jakie?
- e) Jaki jest poziom wydatków w Polsce turystów, którzy korzystają z oferty LCCs w podróży do naszego kraju?
- f) Czy możliwe jest oszacowanie ekonomicznych skutków recepcji tej grupy turystów (tj. podróżujących liniami niskokosztowymi) dla gospodarki regionu i kraju?
- g) Przy założeniu, że opracowanie odpowiedniej metodologii jest możliwe, jaki jest finansowy wymiar tego wpływu?

Hipotezę, która wydaje się uprawniona na wstępnym etapie badań, można sformułować następująco: pasażerowie obsługiwani przez LCCs na rynku polskim, stale mieszkający za granicą, nie są marginalnym fragmentem przewozów, a ich zachowania turystyczne i poziom wydatków nie odbiegają niekorzystnie (z punktu widzenia gospodarki turystycznej) od postępowania ogółu turystów odwiedzających Polskę. Jeśli hipoteza ta znajdzie potwierdzenie w wynikach badań pilotażowych, powinna stanowić podstawę do opracowania założeń i przeprowadzenia badań pozwalających na uogólnienie płynących

⁶ Najczęściej jest to eliminacja, jakiejś usługi bagażowo-cateringowej, która była włączona do ceny biletu, a w ramach poprawy rentowności została uznana jako „*frill*” i stała się dodatkowo płatna w klasie ekonomicznej. Zdarza się także, że oferowane są dodatkowe usługi w ramach ceny biletu w wyższych klasach przewozowych.

z nich wniosków na badaną zbiorowość (pasażerów LCCs) i całą gospodarkę. Autor stawia też drugą cząstkową hipotezę, że znaczący udział turystów zagranicznych – pasażerów LCCs – korzysta z wielu usług, nie ograniczając się do podstawowych (noclegi, wyżywieni, przejazdu) i pojawiają się w tych przypadkach swoiste „wiązki usługowe”.

Zarys charakterystyki aktywności LCCs jako segmentu przewozów pasażerskich

Od wejścia w życie przepisów dotyczących liberalizacji i deregulacji rynku lotniczego, linie niskokosztowe stały się trwałym elementem tego rynku i międzynarodowych przewozów pasażerskich. W Unii Europejskiej nastąpiło to w latach 90. XX wieku⁷. W Polsce proces rozpoczął się w grudniu 2003 roku, parę miesięcy przed przystąpieniem do Unii⁸. Aktualnie (2015-2016) szacuje się, że ponad 30% ruchu pasażerskiego na lotniskach europejskich obsługiwane jest przez LCCs, a największym przewoźnikiem w Europie pod względem liczby pasażerów są linie Ryanair, reprezentujące na naszym kontynencie ten model biznesowy (ekonomiczny) organizacji przewozów w najszerszym zakresie.

W Polsce powyższe zjawiska przybrały jeszcze bardziej wyrazistą postać. Wiodący przewoźnik LCC miał w 2015 roku ponad 30% udział w ruchu regularnym (krajowym i zagranicznym), a wszystkie linie niskokosztowe 60% udziału (Urząd Lotnictwa Cywilnego, kwiecień 2016). Partycypacja linii niskokosztowych w ogólnych przewozach w Polsce od wielu lat dynamicznie rośnie i ich aktywność zasadniczo wyznacza dużą część zmian i ogólny poziom przewozów, a także wpływy polskich portów lotniczych. Na te relacje, w szerszym kontekście zwraca uwagę A. Ruciński, kiedy ocenia transport lotniczy jako czynnik konkurencyjności i rozwoju polskich regionów (Ruciński, 2008, s. 86-109). Autor podkreśla regionotwórczą rolę transportu lotniczego i uznaje, że „Przełomowym dla gałęzi był rok 2004, w którym (...) na krajowym rynku pojawili się niskokosztowi przewoźnicy z atrakcyjną ofertą usług lotniczych” (Ruciński 2008, s. 90). Z kolei, D. Tłoczyński zaznacza, że „Polskie porty lotnicze funkcjonując w warunkach otwartej konkurencji zanotowały korzyści wynikające z wprowadzenia polityki otwartego nieba, m.in.: pojawienie się nowych przewoźników, także niskokosztowych...» (Tłoczyński 2008, s. 212).

Z drugiej strony, przewoźnikom tym zarzuca się (także na forum Komisji Europejskiej) naruszanie zasad uczciwej konkurencji wewnątrz branży, ko-

⁷ Proces podzielony był na trzy pakiety deregulacyjne wprowadzone w trzech etapach.

⁸ Za datę graniczną przyjmuje się grudzień 2003 roku, tj. rozpoczęcie operacji przez pierwszego polskiego przewoźnika, który działał w oparciu o większość założeń typowych dla LCCs. Były to linie Air Polonia. Rozpoczęcie działalności na zasadach LCC było możliwe na skutek podpisania przez władze polskie bilateralnych umów z rządami Wlk. Brytanii, Niemiec i Włoch, które antycypowały rozwiązania „open sky”. Pełne otwarcie rynku nastąpiło dnia 1.05.2004 r.

rzystanie z dopłat ze środków publicznych, wykorzystywanie słabszej pozycji negocjacyjnej mniejszych portów lotniczych (brak alternatywnych ofert przewozowych). W odniesieniu do rynku polskiego podnoszony jest też argument o zdominowaniu przewozów (w ujęciu popytowym) przez segment *job travellers* i osoby z tą grupą powiązane rodzinnie lub/i towarzysko, co ma skutkować znikomymi efektami dla turystyki przyjazdowej do Polski i tej części gospodarki, która czerpie z recepcji turystycznej korzyści.

Według informacji zebranych przez Autora, w sezonie letnim 2016 roku na 14 polskich lotniskach komunikacyjnych rejsy obsługiwane przez LCCs stanowiły 46,1% całej regularnej oferty na trasach zagranicznych⁹. Niektóre polskie lotniska (w połączeniach międzynarodowych) w całości opierają się na operacjach LCCs, np. Warszawa-Modlin (WMI), Szczecin-Goleniów (SZZ) lub w bardzo dużym stopniu. Dotyczy to zarówno portów regionalnych o małym ruchu (Lublin LUZ 89%, Rzeszów RZE 74%, Bydgoszcz BZG 71%), jak i tych największych (Katowice KTW 87%, Gdańsk GDN 80%, Kraków KRK 67%). Tylko lotnisko im. Chopina (WAW) różni się pod tym względem od portów regionalnych, a udziały w ofercie i liczbie obsłużonych pasażerów przez LCCs są na poziomie 20-25% (Dziedzic 2014, s. 61 i 78).

Na podstawie tej samej analizy stwierdzono, że ze 137 połączeń (tyle lotnisk obsługiwali przewoźnicy z Polski za granicą) ze wszystkich polskich portów, 73 były w wyłącznej gestii LCCs, 45 mieli w swojej wyłączności przewoźnicy tradycyjni, a w 19 przypadkach oba segmenty dzieliły się rynkiem. Oznacza to, że LCCs wyłącznie lub po części byli obecni na 67% trasach z Polski za granicę. Największe udziały w tej ofercie mieli w rejsach do Irlandii (100%), Wielkiej Brytanii (91%), Norwegii (96,5%), Hiszpanii (87,5%), Szwecji (76,5%) i na Malcie (100%)¹⁰. Za silną należy uznać pozycję rynkową LCCs rozpatrywaną w połączeniach do niektórych miast w Europie. Na przykład do portów londyńskich rejsy LCCs stanowiły 85% oferty przewozowej, do Oslo – 95%, Berlina – 90%, Barcelony – 87%, do Mediolanu, Rzymu, Sztokholmu i Madrytu – pomiędzy 60% a 70%. Dane te świadczą o bardzo dużym potencjale przewozowym, jaki reprezentują LCCs, szczególnie na – w dalszym ciągu – stosunkowo niewielkim polskim rynku lotniczym. Dodać trzeba, że analiza kierunkowa oferowanych połączeń, z wyraźną przewagą rejsów do Wielkiej Brytanii, Skandynawii, Hiszpanii i Włoch wskazuje, że mamy do czynienia z nastawieniem na obsługę segmentu *job travellers* oraz mieszkańców Polski udających się na krótsze lub dłuższe wyjazdy wypoczynkowe.

⁹ Przy ocenie tej wielkości należy pamiętać, że przeciętna pojemność samolotów LCCs (z reguły B-737 i A-320) jest większa niż tych, którymi dysponują pozostali przewoźnicy na polskim rynku, a także i o tym, że prawdopodobnie stopień wykorzystania miejsc jest w tych liniach nieco większy. Stąd udział w ofercie w 2016 r. (przy liczbie rejsów) jest mniejszy niż udział w przewozach.

¹⁰ W tym ostatnim przypadku udział LCCs był 100% (podobnie jak do Irlandii), ale wielkość oferty była niewielka (10 rejsów tygodniowo).

W celu częściowej choćby weryfikacji wniosków nasuwających się z powyższych danych, Zarząd lotniska Warszawa-Modlin od pewnego czasu prowadzi systematyczne badania nad strukturą obsługiwanego ruchu, pod kątem krajów stałego pobytu swoich pasażerów. Uzyskane dane wskazują, że na wielu kierunkach (Benelux, Skandynawia, Francja, Hiszpania, Włochy) osoby stale zamieszkałe za granicą (rezydenci zagraniczni) stanowiły od 1/3 do ponad połowy badanych pasażerów. Także w przypadku Kolonii (CGN), Lizbony (LIS) i Aten (ATH) udział obcokrajowców był dość znaczny (powyżej 1/4). Tylko w przypadku portów brytyjskich (z wyjątkiem Manchesteru MAN), irlandzkich i mniejszych miast we Włoszech udziały te spadały poniżej 20%. Ponieważ badania były prowadzone w listopadzie w 2015 roku i lipcu 2016 roku, tj. w odmiennych sezonach przewozowych, możemy także zaobserwować w pewnych przypadkach symptomatyczne różnice w udziałach obcokrajowców w ruchu, a w innych brak różnic lub bardzo niewielkie odchylenia. Świadczyć to może o odmiennie kształtujących się poziomach popytu nie tylko w poszczególnych krajach, ale także w zależności od motywu podróży obsługiwanym (przez LCC) turystów odwiedzających Polskę. Przykładem mogą tu być rejsy na trasie Modlin-Paryż BVA (Beauvais), Modlin-Bruksela CRL (Charleroi) i Modlin-Barcelona BCN, w których udziały obcokrajowców były w okresie wakacji 2016 roku o ponad 10 pkt. proc. wyższe niż w listopadzie 2015 roku. W wielu przypadkach sytuacja kształtowała się odwrotnie, to znaczy zainteresowanie cudzoziemców podróżami do Polski w okresie wakacji 2016 roku okazało się relatywnie niższe niż w listopadzie 2015 roku. Dotyczy to głównie portów włoskich i większości brytyjskich, co sugeruje, że te rynki (krajowe i lokalne) w większym stopniu generują popyt wśród pasażerów kierujących się innymi motywami niż turystyczno-wypoczynkowy. Może to być spostrzeżenie użyteczne dla podejmowanych działań marketingowych i przy ocenie ich skuteczności. Szczegółowe dane w podziale na 2 grupy połączeń – o bardziej i mniej znaczącym udziale cudzoziemców – przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Procentowe udziały obcokrajowców na trasach z i do portu lotniczego Warszawa-Modlin w latach 2015 i 2016 (wybrane połączenia)

Lp.	Kraj	Port lotniczy	% udziału cudzoziemców w przewozach		Różnica (w p.p.)
			Lipiec 2016	Listopad 2015	
Trasy o stosunkowo wysokim udziale cudzoziemców w lipcu 2016					
1	Holandia	Eindhoven EIN	59,1	54,5	4,6
2	Francja	Paryż Beauvais BVA	50,0	37,1	12,9
3	Szwecja	Sztokholm Skavska NYO	48,7	52,9	-4,2
4	Belgia	Bruksela Charleroi CRL	48,1	26,5	21,6
5	Hiszpania	Malaga AGP	42,9	bd.	-
6	Wlk. Brytania	Manchester MAN	42,9	30,0	12,9
7	Hiszpania	Madryt MAD	41,9	41,7	0,2
8	Hiszpania	Barcelona BCN	38,9	28,0	10,9
9	Włochy	Rzym Ciampino CIA	37,2	50,0	-12,8
10	Niemcy	Kolonia CGN	37,0	40,0	-3,0
11	Hiszpania	Alicante ALC	34,8	36,4	-1,6
12	Norwegia	Oslo Ryge RYG	29,8	18,2	11,6
13	Portugalia	Lizbona LIS	28,6	22,2	6,4
14	Grecja	Ateny ATH	27,5	33,3	-5,8
15	Włochy	Bolonia BLQ	27,3	41,7	-14,4
16	Włochy	Mediolan Bergamo BGY	25,8	31,6	-5,8
17	Włochy	Piza PSA	20,0	40,0	-20,0
Trasy o niższym i stosunkowo niskim udziale cudzoziemców w lipcu 2016					
18	Irlandia	Dublin DUB	19,6	23,3	-3,7
19	Włochy	Trapani	14,3	b.d.	-
20	Wlk. Brytania	Londyn Stansted STN	13,2	33,0	-19,8
21	Grecja	Saloniki SKG	10,0	bd.	-
22	Wlk. Brytania	Bristol BRS	6,2	21,1	-14,9
23	Wlk. Brytania	Glasgow GLA	5,9	bd.	-
24	Wlk. Brytania	Liverpool LPL	5,9	14,3	-8,4
25	Irlandia	Shannon SNN	5,0	bd.	-
26	Wlk. Brytania	East Midlands EMA	2,0	0,0	2,0

Uwagi:

W zestawieniu nie uwzględniono kierunków krajowych (2) oraz 3 na Wyspy Kanaryjskie i 1 na Majorkę. W przypadku tych ostatnich dla LPA, PMI i TFS także pojawiają znaczące odsetki obcokrajowców (powyżej 20%), jednakże przyjęto, że nie są oni powiązani ze stałym miejscem pobytu w kraju docelowym dla tych rejsów. Trudno też wnioskować cokolwiek o charakterze pobytu tych pasażerów w Polsce.

Kursywą zaznaczono te wartości w badaniach w 2015 roku, które opierają się na małych liczebnościach.

Jako brak danych oznaczono przypadki, w których liczba pasażerów-cudzoziemców wyniosła w 2015 roku 10 lub mniej.

Dla badań przeprowadzonych w listopadzie 2015 roku. N=1000.

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych wyników badań prowadzonych przez Zarząd portu lotniczego Warszawa-Modlin.

Wielkości zaprezentowane w tabeli 1 nie odpowiadają strukturze ruchu na innych polskich lotniskach, bowiem każde z nich ma pewną swoją specyfikę pod względem segmentów podaży-popytowych (przewoźnicy, kierunki, rynki emisyjne) i ich proporcji. Należy zakładać, że wyraźnie odmiennie udziały obcokrajowców kształtują się wśród pasażerów LCCs obsługiwanych w Krakowie, a inaczej w Lublinie. Natomiast oceniając na tej podstawie ruch na lotnisku Warszawa-Modlin możemy przyjąć ze znacznym marginesem bezpieczeństwa, że udziały osób stale zamieszkałych za granicą są nie mniejsze niż 20% ogółu pasażerów. Ponieważ ruch międzynarodowy w 2015 roku objął w WMI 2243 tys. pasażerów¹¹ (Urząd Lotnictwa Cywilnego, kwiecień 2016), owe 20% w układzie przewozowym stanowi 448 tys. pasażerów o statusie cudzoziemców w Polsce. W uproszczonym i najbardziej typowym schemacie podróży lotniczej tam i z powrotem, przekłada się to na wielkość nie mniejszą niż 220 tys. turystów zagranicznych, którzy odwiedzili Polskę korzystając z linii niskokosztowych operujących na lotnisku Warszawa-Modlin. Oznacza to, że nawet przy bardzo ostrożnych szacunkach ruch ten ma swój istotny wymiar ekonomiczny w postaci wpływów od turystów (ich wydatków) podczas pobytu w Polsce. Ma też swoje znaczenie jako niebagatelny fragment przewozów, a tym samym skutków (marketingowych i finansowych) dla linii lotniczych i portu lotniczego.

Przesłanki, cel i założenia badań

Przedstawione wyżej wielkości i struktura ruchu sugerują, że owa część działalności przewozowej, jaką tworzą linie niskokosztowe i ten wycinek recepcji turystyki zagranicznej, który jest przez nie obsługiwany, mogą w istotnym stopniu oddziaływać na wyniki uzyskiwane przez polską gospodarkę turystyczną i branżę z nią powiązane. Tym samym, nie należy ich postrzegać tylko jako generatora wzrostu wpływów lotniskowych (lotniczych i poza lotniczych), jak to się często dzieje. Wymaga to stopniowego i wnikliwego, możliwie dogłębnego, poznawania poszczególnych fragmentów przewozowej rzeczywistości. Ze względu na swoistą homogeniczność ruchu uznano, że najbardziej efektywnym polem badawczym w pierwszej fazie będzie port lotniczy Warszawa-Modlin, który od momentu otwarcia, w ruchu regularnym obsługuje wyłącznie operacje i pasażerów LCCs¹². Ruch na absolutnej większości lotnisk w Polsce (i generalnie w Europie) ma charakter mieszany, tj. przeplatają się segmenty krajowe, zagraniczne, lowcostowe, sieciowe, regularne, czarterowe, GA itd. W portach o większej liczbie pasażerów (powyżej 3 mln rocznie) nakłada się na to falowość przylotowo-odlotowa. Czynniki te utrudniają efektywne docieranie do pasażerów reprezentujących

¹¹ Było to 2590 tys. pasażerów w ruchu ogółem, w tym 347 tys. w ruchu krajowym.

¹² Po otwarciu pierwszy rejs wykonano dnia 15 lipca 2012 roku, w okresie 22.12.2012-24.06.2013 lotnisko było zamknięte (naprawa drogi startowej); ponownie otwarte dnia 24.06.2013 roku, a operacje wznowiono dnia 30.09.2013 roku. Od tego czasu rejsy wykonywane są bez przerwy.

pożądanym segmentem podróży. Z tego punktu widzenia sytuację na lotnisku Warszawa-Modlin można uznać za warunki laboratoryjne i tu została skierowana uwaga jako na miejsce dotarcia do interesującego segmentu podróży. Uznano to za szczególnie przydatne na wstępnym etapie projektu.

Badania zostały zaplanowane jako pierwszy, pilotażowy etap tematu badawczego, którego bezpośrednim celem jest przeanalizowanie wpływu działalności operacyjnej lotniczych linii niskokosztowych na aktywizację zagranicznej turystyki przejazdowej do Polski Pośrednio i na dalszych etapach badania celem jest ocena tej działalności i oszacowanie jej skutków na gospodarkę Warszawy, całego województwa mazowieckiego i Polski¹³. To z kolei powinno stanowić punkt wyjścia do przeprowadzenia badań na innych lotniskach i oszacowania oddziaływania tego segmentu ruchu na gospodarki pozostałych regionów i całego kraju. Badania były prowadzone w ścisłej współpracy z Zarządem i odpowiednimi komórkami organizacyjnymi (oraz pracownikami) portu lotniczego Warszawa-Modlin.

Celem badań i analizy całości wieloetapowego procesu jest oszacowanie wpływu na gospodarkę (w tym na gospodarkę turystyczną Warszawy, Mazowsza i Polski) tej części ruchu przyjazdowego, która obsługiwana jest na lotnisku Warszawa-Modlin. Celem zadania w pierwszym etapie (realizowanym w 2016 roku) było przygotowanie podstaw metodologicznych do dalszych faz badania.

Zakres kwestionariusza ankiety oraz struktura i dobór próby

Zgodnie z przedstawionym wyżej celem badań przyjęto, że do próby badawczej wchodzić będą osoby stale zamieszkałe za granicą (UNWTO 2014, s. 8 i 12), niezależnie od narodowości, obywatelstwa, kraju zamieszkania oraz używanego języka, które mają 17 lat lub więcej i wyjeżdżają z Polski po pobycie o dowolnej długości, bez względu na cel przyjazdu. Ponieważ badanie miało charakter pilotażowy założono, że do grona potencjalnych respondentów wchodzić będą pasażerowie odlatujących z portu lotniczego Warszawa-Modlin na tych kierunkach, z których korzystają turyści zagraniczni przyjeżdżający do Polski; źródłem informacji był tu bieżący rozkład odlotów oraz przytoczone w części pierwszej niniejszego artykułu wyniki badań.

Z tych względów założono, że respondentami będą pasażerowie udający się do następujących zagranicznych portów lotniczych mających bezpośrednie połączenie z WMI: Barcelona (BCN) i Madryt (MAD) w Hiszpanii, Bergamo/

¹³ Zrealizowany w 2016 roku pierwszy etap badań sfinansowany został z dotacji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego przyznanej Szkole Głównej Turystyki i Rekreacji w Warszawie na realizację projektu pt. *Wstępne opracowanie założeń metodologicznych do badań ruchu przyjazdowego na lotniskach: skonstruowanie i przetestowanie narzędzi badawczych.*

Mediolan (BGY) i Ciampino/Rzym (CIA) we Włoszech, Manchester (MAN) i Stansted/Londyn (STN) w Wlk. Brytanii, a prócz tego Ateny (ATH) w Grecji, Beauvais/Paryż (BVA) we Francji, Charleroi/Bruksela (CRL) w Belgii, Dublin (DUB) w Irlandii, Eindhoven (EIN) w Holandii, Kolonia/Bonn (CGN) w Niemczech, Lizbona (LIS) w Portugalii, Ryge/Oslo (RYG) w Norwegii i Skavska/Sztokholm (NYO) w Szwecji. Łącznie stanowiło to 15 portów w 12 krajach.

Pasażerów odlatujących z Modlina do innych portów (w tym m.in. do południowej Hiszpanii, na Wyspy Kanaryjskie pozostałych lotnisk Wlk. Brytanii) nie wykluczono z próby, natomiast przyjęto, że prawdopodobieństwo pojawienia się wśród nich osób stale mieszkających za granicą jest dużo niższe niż na kierunkach wyżej wymienionych. Dlatego działalność ankieterską skupiono na czasie poprzedzającym wyloty do portów wyżej wymienionych. Podwójna reprezentacja kierunków hiszpańskich, włoskich i brytyjskich miała na celu uchwycenie możliwej odmienności w charakterze ruchu i zweryfikowanie poprawności narzędzia badawczego w takich przypadkach. Dobór godzin (pór) badania powiązanych z czasem wylotu na dane kierunki miał charakter celowy. Dobór konkretnej osoby do badania był przypadkowy, z warunkiem koniecznym stałego przebywania za granicą i kończenia pobytu w Polsce.

Pytania (poza wyjątkami) miały charakter zamknięty lub częściowo zamknięty i dotyczyły przyjazdu do Polski, sposobu organizacji pobytu, odwiedzanych regionów i miejscowości, sposobu organizacji noclegów i rodzaju wykorzystywanej bazy noclegowej, zakresu i struktury usług (w tym transportowych), z których korzystano, wielkości i oceny wydatków, ogólnej oceny pobytu. Uzupełnione to było pytaniami o kraj stałego zamieszkania i wybrane dane socjo-demograficzne. Kwestionariusz ankiety przygotowano w 4 wersjach językowych: polskiej, angielskiej, niemieckiej i francuskiej.

Ze względu na możliwą różnicę w cechach i zachowaniach pasażerów (turystów) w okresie wakacyjnym i poza wakacjami badania podzielono na dwie tygodniowe tury (każda od poniedziałku rano od niedzieli wieczorem); I tura miała miejsce 25-31 lipca, II turę zrealizowano w okresie 19-25 września 2016 roku. Respondenci byli proszeni o odpowiedzi na pytania w ogólnodostępnej części terminala pasażerskiego w porcie lotniczym Warszawa-Modlin, a kontakt nawiązywany był przez przeszkolonych ankierów.

Ogólne parametry próby¹⁴

W badaniu wzięło udział 104 respondentów (przy założonej wielkości próby 100), w tym 39 osób w terminie lipcowym i 65 osób we wrześniu. Zdecydowana większość badanych zamieszkuje w kraju, do którego oferowane było bezpośred-

¹⁴ Wszystkie dane pierwotne przedstawione w tym artykule pochodzą z omawianych badań, chyba, że zaznaczono inaczej.

nie połączenie z Modlina. W kilku przypadkach okazało się, że badani mieszkają w innych krajach (także poza Europą)¹⁵. Celowy aspekt doboru próby (rejsy na określonych kierunkach) przesądzał w pewnym stopniu o rozkładzie wyników ze względu na kraj stałego zamieszkania. Nie możemy zatem mówić o jakimkolwiek doborze reprezentatywnym pod kątem tej cechy. Wyniki pozwalają jednak na zorientowanie się w rozkładzie zmiennej, co może ułatwić poczynania w przyszłych badaniach. Kraje stałego zamieszkania przedstawione są w tabeli 2.

Tabela 2. Kraje stałego zamieszkania badanych; N=104

Lp.	Kraj	l. respondentów	% udziału
1	Wlk. Brytania	15	14,4
2	Włochy	12	11,5
3	Holandia	10	9,6
4	Francja	9	8,6
5	Hiszpania	9	8,6
6	Belgia	8	7,7
7	Norwegia	8	7,7
8	Niemcy	7	6,7
9	Szwecja	7	6,7
10	Irlandia	6	5,8
11	Portugalia	4	3,8
12	Grecja	2	1,9
13	Kraje WNP	1	1,0
14	Inne kraje europejskie (LUX, CZE)	2	1,9
15	Kraje Azji i Pacyfiku*	2	1,9
16	Kraje Ameryki Północnej**	1	1,0
17	Kraje Ameryki Południowej i Środk.***	1	1,0
18	Inne kraje	0	0
Brak danych		0	0
Razem		104	100,0

Uwaga: W przypadku regionu Azji i Pacyfiku* były to: Nepal i Nowa Zelandia, Ameryki Północnej** – USA, a Ameryki Południowej*** – Peru.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników badań własnych.

Powyższe dane wskazują, że LCCs włączyły się w pewnym stopniu do obsługi transportowej turystów przyjeżdżających do Polski z krajów leżących poza siatką ich bezpośrednich połączeń.

Dla charakterystyki badanej próby, ale także z bardziej ogólnego, marketingowego punktu widzenia, wydaje się istotne, że dla połowy badanych (50%) była

¹⁵ Udział badanych z krajów pozaeuropejskich (7%) nie odbiega od udziału tego segmentu w ogóle przyjazdów turystycznych do Polski (ok. 5%).

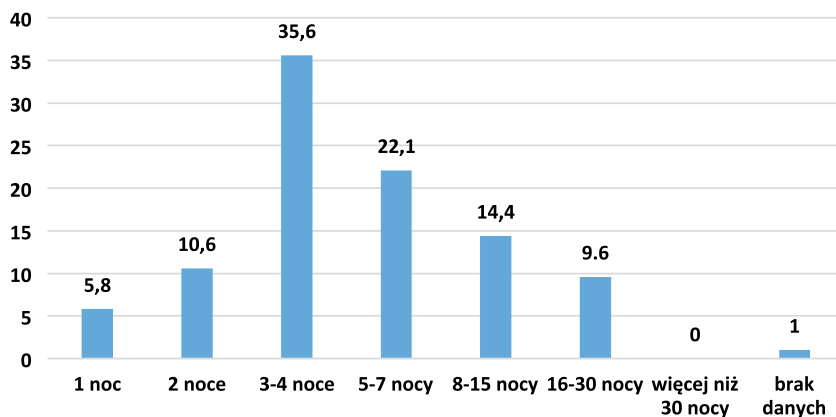
to pierwsza wizyta w Polsce. Zmienna ta jest wskaźnikiem znaczenia przewoźników niskokosztowych w obsłudze ruchu przyjazdowego do Polski i zwiększenia dostępności naszego kraju na rynku turystycznym. Jest odniesieniem do kwestii pozycjonowania LCCs na polskim rynku przewozów lotniczych, na co zwrócono uwagę w pierwszym ustępie artykułu. Uzyskane wyniki stanowią też przesłankę – o ile znajdą potwierdzenie w dalszych badaniach – do możliwej zmiany dotychczasowego postrzegania LCCs wyłącznie jako linii obsługujących polski ruch wyjazdowy z dominującym udziałem segmentu *job travellers*.

W odniesieniu do organizacji podróży – prócz oczywistej wyłączności przy wylocie – samolot dominował także jako środek transportu respondentów w przyjeździe do Polski; skorzystało z niego prawie 83% badanych. Badani w przylocie do Polski korzystali głównie z portu lotniczego Warszawa-Modlin, prócz tego lądowano w Krakowie (KRK), Łodzi (LCJ) i na lotnisku im. Chopina (WAW). Nikt z badanych nie korzystał z lotniska poza Polską, a 9 respondentów przyleciało na inne lotnisko niż WMI. W świetle tych danych można oceniać, że dla dominującej większości badanych (71%), podróż do i z Polski przebiegła według klasycznego schematu przylotu i wylotu tym samym przewoźnikiem na to samo lotnisko.

Wybrane wyniki badań

Respondentom zadano pytania dotyczące organizacji ich pobytu w Polsce, rodzajów aktywności, nabywanych usług i poniesionych w trakcie pobytu wydatków. Ponieważ pytano także o długość pobytu i liczbę osób partycypujących w wydatkach, możliwe było oszacowanie wydatków w ujęciu jednostkowym – na 1 noc i na 1 osobę.

Długość pobytu uznaje się za jeden z kluczowych wyznaczników (determinant) rodzajów podejmowanych przez turystę aktywności, zakresu konsumpcji turystycznej i powiązanego z nią poziomu wydatków. Pod tym względem badani nie różnili się zbytnio od ogółu turystów, którzy odwiedzili Polskę w 2015 roku. Średnia liczba nocy spędzonych przez badanych wynosiła 6,4, natomiast dla ogółu turystów zagranicznych w Polsce w 2015 roku było to 5,5 nocy (*Charakterystyka przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2015 roku* 2016). Ponieważ we wskazaniach respondentów były przypadki deklarowania dość długich pobytów (ponad 2 tygodnie), co przy małej próbie rzutuje na wartość średniej, policzono także wartość mediany; wynosiła ona 4 noce. Średnia długość pobytu badanych w okresie wakacyjnym była trochę dłuższa (nieco ponad 7 noclegów), natomiast wartość mediany taka sama. Rozkład odpowiedzi dotyczących długości pobytu na wykresie 1.

Wykres 1. Długość pobytu respondentów w Polsce; liczba nocy; udział procentowy; N=104

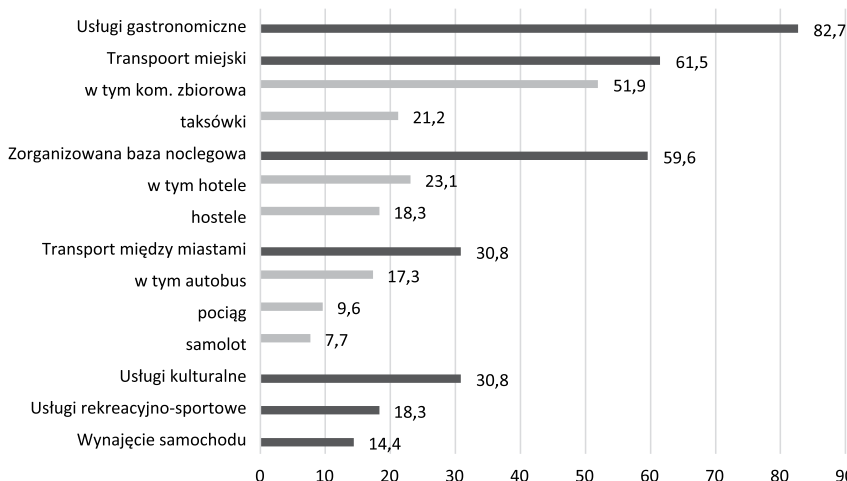
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań.

Rozkład wartości na wykresie 1 jest zbliżony do normalnego i nie odbiega zasadniczo od wyników całorocznych badań MSiT/GUS/NBP ogółu turystów w 2015 roku, choć była tam przyjęta nieco inna gradacja i inne agregaty wyznaczające przedziały czasowe (*Charakterystyka przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2015 roku* 2016, tab. 3).

W pytaniach respondenci byli indagowani o zakres i rodzaje usług, z jakich korzystali w trakcie pobytu w Polsce. Ze względu na ekonomiczne znaczenie dla branży turystycznej usług noclegowych, pytanie w tym przypadku dotyczyło nie tylko kwestii, czy korzystano ze zorganizowanej bazy noclegowej, ale także proszono o wskazanie rodzajów obiektów, z jakich korzystano oraz tych przypadków, kiedy tylko część noclegów była wykupiona w takiej bazie. Podobnie, o bardziej szczegółowe odpowiedzi proszono w przypadku rodzajów transportu miejskiego i między miastami. Odsetek odpowiedzi wskazujących na korzystanie z poszczególnych rodzajów usług przedstawiono na wykresie 2.

Uzyskane wyniki wskazują wyraźnie, że najbardziej powszechne było korzystanie z usług gastronomicznych (ponad 80%), a znacznym zainteresowaniem (na poziomie ok. 60% wskazań) cieszyły się także usługi transportu miejskiego i korzystanie ze zorganizowanej bazy noclegowej. Warto podkreślić, że prawie 1/4 korzystała z hoteli, to jest bazy, która na ogół zapewnia najwyższy komfort usług noclegowych, a z drugiej strony wiąże się ze stosunkowo dużymi wydatkami turystów, a tym samym z bezpośrednimi wpływami dla gospodarki turystycznej. Najrzadziej (co 6-7 badany turysta) korzystano z oferty *rent a car* i usług rekreacyjno-sportowych.

Wykres 2. Rodzaje usług, z jakich korzystali badani w trakcie kończącego się pobytu w Polsce (w %); N=104



Uwaga: w przypadkach usług transportu (miejskiego i poza miejskiego) badani mieli możliwość wybrania więcej niż 1 odpowiedzi. W odniesieniu do bazy noclegowej były to wskazania na dominujący rodzaj obiektów.

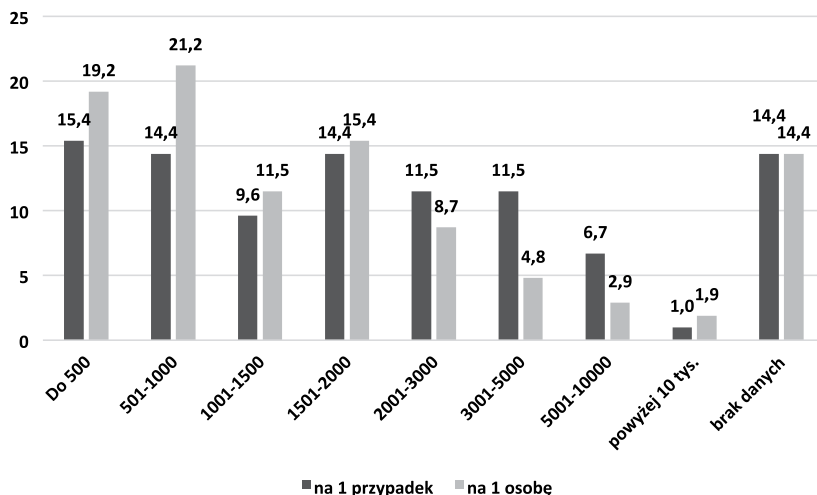
Źródło: jak w wykresie 1.

Analiza wydatków poniesionych przez respondentów w trakcie pobytu oparta została na deklaracjach składanych w walucie dogodnej dla turystów. Podane kwoty zostały przeliczone na złote polskie według kursów NBP z okresu badania (przed datą lub z dniem rozpoczęcia tury badania)¹⁶. Kolejne kroki procedury poszły w trzech kierunkach: analizy rozkładu poziomu wydatków na każdy ankietowany przypadek, na 1 osobę partycypującą w deklarowanych kwotach wydatków oraz na 1 osobę i na każdą noc pobytu¹⁷. Prócz przypisania odpowiedzi do określonego przedziału wydatkowego (agregacja), wyliczona została także średnia arytmetyczna (przeciętny poziom wydatków), a także – z uwagi na występujące w niewielkiej liczbie bardzo wysokie kwoty wydatków, zaburzające wartość średnich – wyliczono wartość mediany. Uzyskane wyniki i rozkłady przedstawiono na wykresie 3.

¹⁶ Dla I tury przyjęto kursy średnie NBP z 15.07.2016 r. wg następujących przeliczników: 1 EUR=4,4121 PLN; 1 USD=3,9598 PLN. Dla II tury przyjęto kurs NBP z 19.09.2016: 1 EUR=4,3071 PLN; 1 USD=3,8586 PLN. Respondenci nie podawali kwot w innych walutach.

¹⁷ W tym przypadku chodzi o wystandaryzowanie poziomu wydatków niezależnie od długości pobytu, która jak pokazują dane na wykresie 1 była silnie zróżnicowana.

Wykres 3. Rozkład procentowy odpowiedzi na pytanie o wydatki poniesione w Polsce w trakcie obecnego pobytu (w PLN na 1 ankietowany przypadek i na 1 osobę); N=104



Źródło: jak w wykresie 1.

W przypadku obu zmiennych, to jest wydatków na 1 ankietowany przypadek i wydatków na 1 osobę rozkłady nie są zbliżone do normalnych. Mamy do czynienia w wyraźną „nadreprezentacją” tych, którzy znaleźli się w najniższych przedziałach wydatkowych; do 1 tys. zł przy wydatkach na 1 badany przypadek wskazało 30%, a przy wydatkach na 1 osobę 40% ogółu badanych. Dopelnieniem obrazu poziomu konsumpcji wśród badanych pasażerów było zrelatywizowanie powyższych wielkości na 1 noc pobytu oraz wyliczenie wartości średnich i mediany.

Na podstawie zebranych danych wyliczono, że wartość średnich wydatków na każdy ankietowany przypadek wyniosła 2517,5 zł, natomiast wartość mediany 1700 zł. Z kolei średnia na 1 osobę (uczestniczącą w tych wydatkach) to 1891 zł, a mediana 1103 zł¹⁸. Możemy stwierdzić, że wartość średnich wydatków na 1 osobę (1891 zł) jest zbliżona do przeciętnych wydatków turystów zagranicznych w Polsce w 2015 roku, które wykazało badanie MSiT/GUS/NBP. Według tego źródła, przeciętne wydatki „ukształtowały się na poziomie 446 dolarów na osobę” (*Charakterystyka przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2015 roku* 2016, s. 4). Przyjmując środkową wartość między kursem lipcowym i wrześniowym PLN do USD na 1 USD 3,90 PLN, uzyskujemy średnią wartość wydatków respondentów w PL Warszawa-Modlin w wysokości 485 dolarów. Oznacza to, że zbadani pasażerowie, obsługiwani przez LCC, nie ustępują przeciętnym wydatkom cudzoziemców w Polsce. Powinno to stanowić przesłankę do dalszej pogłębionej

¹⁸ Należy zaznaczyć, że między turą lipcową i wrześniową wystąpiły istotne statystyczne różnice; we wrześniu wydawano średnio znacznie więcej.

analizy zachowań turystycznych tej grupy odwiedzających Polskę (pasażerów LCCs) i uznawania jej za integralny oraz ważny składnik zagranicznego ruchu turystycznego przy ocenie jego efektów ekonomicznych.

W przypadku odwołania się do średniej liczby nocy 6,4 i średniego poziomu wydatków w wys. 1 891 zł/os., daje to wydatki na 1 osobę na 1 noc spędzoną w Polsce w wysokości 295,5 zł. Natomiast, jeśli odniesiemy się do wartości mediany przy długości pobytu, która wyniosła 4 noce i medianowej wartości wydatków 1 103 zł/os, wydatki na 1 os/1 noc wyszacowane zostały na 276 zł.

Jak podaje cytowane już źródło, w ujęciu 1 osoby na 1 noc pobytu, przeciętne wydatki w Polsce wynosiły 69 dolarów (*Charakterystyka przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2015 roku 2016*, s. 5, rys. 5). Przy zastosowaniu przelicznika USD/PLN jak poprzednio (1 USD=3,90 PLN), uzyskujemy dla próby badanej w WMI 71 dolarów, gdy weźmiemy pod uwagę wartości mediany dla wydatków i długości pobytu, a 76 dolarów, gdy uwzględnimy wartości średnich arytmetycznych. Wskazuje to, że w ten sposób oceniana „konsumpcyjna wartość” turystów obsługiwanych przez LCC jest (w badanej próbie) ponadprzeciętna w stosunku do całorocznych badań ogólnopolskich. Naturalnie nie można tych wniosków generalizować, natomiast powinny być one przesłanką do dalszych pogłębionych badań.

W uzupełnieniu tej części charakterystyki badanych można wspomnieć, że zdecydowana większość (61,5%) uznała, że poniesione wydatki w Polsce odpowiadały wartości zakupów (pod względem ich wielkości i jakości), a tych, którzy uważali, że przepłacili było o 2 p.p. mniej niż tych, którzy uznali, że koszty były niższe od wartości. Wypada to przyjąć za pozytywny odbiór atrakcyjności polskiego rynku dla badanej grupy pasażerów¹⁹.

Turystyczne zachowania pasażerów LCCs a deklarowane wydatki

Przedstawione wyżej poszczególne typy i rodzaje usług, z których korzystali badani turyści, można łącznie traktować jako swoisty wyraz ich nastawienia i skłonności do konsumpcji produktów turystycznych. Takie ujęcie powinno ułatwić procedurę umożliwiającą weryfikację osiągnięcia celu badań na wstępnym (pilotażowym) etapie. Do realizacji tego zadania przyjęto założenia, że określone zachowania sprzyjają aktywności konsumpcyjnej na wyższym (wartościowo, a często i jakościowo) poziomie. Zaliczono do nich następujące:

1. korzystanie ze zorganizowanej bazy noclegowej, a szczególnie z hoteli;

¹⁹ Więcej szczegółowych danych dotyczących analizy wydatków przedstawiono w skierowanym do druku artykule T. Dziedzic, K. Osiecki, *Consumption patterns of foreign tourists in Poland*

2. korzystanie z publicznych środków transportu miejskiego i między miastami, a także z wypożyczalni samochodów; ze względu na wyższe koszty (wpływy od turystów²⁰) dodatkowym elementem zwiększającym poziom wydatków (przynajmniej teoretycznie) jest korzystanie z taksówek (przy poruszaniu się po miastach) i z samolotów (przy podróżach po kraju);
3. korzystanie z usług gastronomicznych, kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych.

Odnosząc powyższe założenia do pytań sformułowanych w kwestionariuszu ankiety za przejawy zachowań sprzyjających aktywności konsumpcyjnej uznano:

- a) korzystanie wyłącznie ze zorganizowanej bazy noclegowej;
- b) korzystanie z usług gastronomicznych, tj. wyżywienia w restauracjach, barach, pizzeriach itp.;
- c) korzystanie z usług kulturalnych, tj. nabywania biletów wstępu do muzeum, teatru, kina na koncerty i inne wydarzenia kulturalne;
- d) udział w widowiskach sportowych oraz korzystanie z aquaparków, basenów, kortów itp.
- e) korzystanie z transportu komunikacją miejską (możliwość wskazania rodzaju transportu);
- f) korzystanie z transportu między miejscowościami w Polsce (możliwość wskazania rodzaju transportu);
- g) korzystanie z samochodów wynajmowanych w firmach *rent a car*.

Przyjęto także, że korzystanie z hoteli, taksówek oraz samolotu jest przejawem ponadprzeciętnej aktywności i wypada je uwzględnić dodatkowo. W efekcie, w zakresie konstrukcji teoretycznej, każdy z respondentów mógł mieć od maksymalnie 10 wskazań na wszystkie wyżej wymienione rodzaje usług do zera, jeśli nie kupował niczego ze wskazanego zakresu²¹. Przy takim ujęciu oczywiste jest bezwyjątkowe współwystępowanie deklaracji o korzystaniu ze zorganizowanej bazy w sytuacji wskazania na hotel, korzystaniu z transportu poza miastami, kiedy jest mowa o przelocie i korzystaniu z transportu miejskiego wśród tych, którzy zaznaczyli jazdę taksówkami.

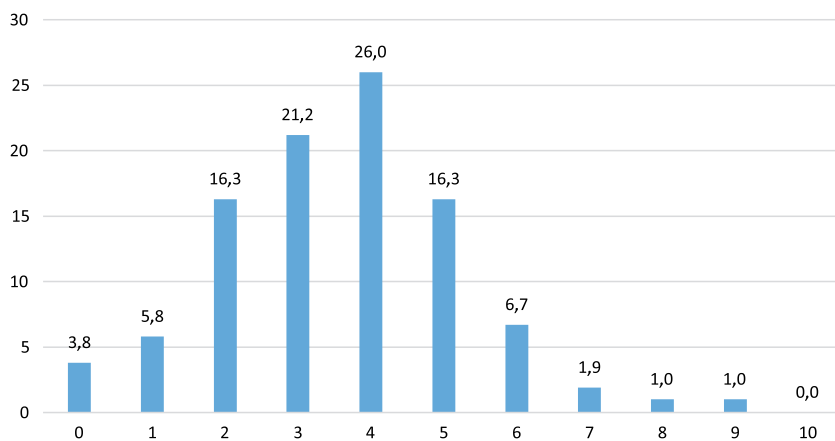
Na tym etapie badania trudnym i obciążonym znacznym ryzykiem metodologicznym przedsięwzięciem byłoby przypisanie każdej z pozycji zróżnicowanych i adekwatnych wag. Wymaga to bowiem wnikliwego rozpatrzenia i odpowiedzi między innymi na pytanie: do czego adekwatnych? Dlatego w pilotażowym stadium badań każdemu z wymienionych rodzajów usług (aktywności)

²⁰ Ponieważ oceniamy zachowania turystów zagranicznych, wielkość wpływów ma przełożenie na wynik zagranicznego bilansu turystycznego, a w konsekwencji także na bilans płatniczy.

²¹ W odrębnym otwartym pytaniu respondenci mieli też możliwość wymienienia innych nabywanych usług podczas pobytu w Polsce. Ponieważ zaledwie 4 osoby skorzystały z takiej możliwości, a wskazania były niejednorodne odpowiedzi tych nie brano pod uwagę w pogłębionej analizie i nie znalazły się w zestawie wskaźników aktywności konsumpcyjnej.

przyznano 1 punkt, jeśli był on wskazany przez respondenta. Zebrany materiał empiryczny pozwolił stwierdzić, że w żadnym przypadku nie uzyskano maksymalnej liczby 10 wskazań, a zaledwie kilka osób (4) zadeklarowało korzystanie z 7 lub więcej wymienionych usług. Największą grupą byli ci, którzy zadeklarowali kupno 4 rodzajów usług. Intensywność korzystania z wymienionych usług przedstawiono na wykresie 4. Wielkości te wskazują, że zakres korzystania z usług ma rozkład zbliżony do normalnego, z pewnym przesunięciem w stronę niższych wartości. Przesunięcie to oznacza, że było więcej tych, którzy korzystali z mniej niż połowy usług, o które byli pytani.

Wykres 4. Udział procentowy liczby wskazań na obszary usług wykorzystywanych przez respondentów z uwzględnieniem dodatkowych punktów premiowych za hotele, samolot i taksówki; N=104



Źródło: jak w wykresie 1.

Czy powyższą konstrukcję można traktować jako skalę? Wydaje się, że nie ma podstaw do takiej kwalifikacji, jeśli mamy na myśli skalę o charakterze guttmanowskim. Nie spełnia ona kryterium jednowymiarowości, gdyż dotyczy różnych rodzajów usług, które mają tylko jeden wspólny mianownik, że świadczone są turystom. Po drugie, nie jest kumulatywna (Frankfort-Nachmias, Nachmias, 2001, s. 482). Poza tymi wycinkami, które dotyczą dodatkowych punktów premiowych za korzystanie z hotelu, samolotu i taksówki, kiedy bycie konsumentem usługi specyficznej przesądza o byciu konsumentem szerszej kategorii usług, badane zachowania pasażerów nie są powiązane ani przyczynowo, ani logicznie. Także, jeśli uznamy skalę za „określone zestawienie pewnych kategorii, typów i klas, do których odnosi się i porównuje się z nimi mierzone wartości zmiennych – jakościowych bądź ilościowych – badanych obiektów, zjawisk i procesów...” (Olechnicki, Załęcki 2002 s. 188), to przedstawiona konstrukcja nie spełnia takich warunków.

Podejście, które w syntetyczny sposób zostało przedstawione na wykresie 4 ma na celu wykazanie, że wśród pasażerów LCCs jest znaczny udział osób, których konsumpcja turystyczna wykracza poza wąski pakiet hotelowo-gastronomiczny, ewentualnie wspomagany przez zbiorową komunikację miejską. Ponad 25% badanych było nabywcami szerszego spektrum usług. Wprowadzenie wag do analizowanego zestawu usług opartych na przeciętnych kosztach ma wprawdzie tę wadę, że generuje wielkości ze znacznym marginesem możliwych odchyień w stosunku do konkretnych wydatków danego turysty, pozwala jednak na zbliżenie się do zasady jednorodności (jednowymiarowości) pomiaru, a tym samym potraktowania konstrukcji indeksu usługowego jako *quasi*-skali. Można założyć, że badanie pasażerów LCCs na znacznie większej próbie i prowadzone w różnych okresach ze względu na odmienne rodzaje i natężenie ruchu turystycznego, umożliwi analizę kilku interesujących poznawczo kwestii. Autor zalicza do nich próby odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy są pewne typowe zestawy nabywanych usług, jeśli pasażerowie-turyści korzystają z więcej niż trzech ich podstawowych rodzajów (tj. noclegów, wyżywienia i zbiorowej komunikacji miejskiej)? Jeśli są, to jakie?
- Czy i w jaki sposób liczba rodzajów nabywanych usług jest powiązana statystycznie z długością pobytu w Polsce, kryterium pierwszej wizyty w tym kraju, krajem stałego pobytu, okresem, w jakim pobyt ma miejsce, stopniem zadowolenia z przyjazdu, wiekiem i płcią?
- Czy i w jakim stopniu możemy mówić o zależności między konsumpcją poszczególnych rodzajów usług i ich typowych zestawów a deklarowanym poziomem wydatków?

W tej ostatniej kwestii pomocne będzie skonfrontowanie wskazań na konsumpcję poszczególnych usług, jak również spakietowanych z innymi, przy założeniu, że wprowadzone będą wagi (odnoszące się do przeciętnych cen), zgodnie ze wskazaniem wyżej przedstawionym. W materiale empirycznym zebrany w pilotażu brak było statystycznej zbieżności między liczbą usług, z których korzystano (w ujęciu zaprezentowanym wyżej) a wielkością wydatków. Współczynnik korelacji Pearsona między zmienną „poziomu/intensywności korzystania z usług” (dla $N=87$, przy odrzuceniu braku danych) i wielkością wydatków na 1 ankietowany przypadek wyliczony został na 21%, a przy wydatkach na 1 osobę na 23%. Daje to współczynnik regresji w obu wymiarach na poziomie 5%, a więc trzeba mówić o braku zależności. Należy założyć, że przeważenie poszczególnych rodzajów usług przez ich nieco urealnione koszty spowoduje, że zbieżność ta będzie bardziej wyraźna (silniejsza).

W badaniach na znacznie większej próbie, przy analizie zbieżności pomiędzy „modelem” konsumpcji a wysokością wydatków należy także uwzględnić zmienną kontrolną w postaci długości pobytu. Jest wtedy wysoce prawdopodobne, że

zbieżność ta znajdzie potwierdzenie statystyczne²². Pozwoli też na zarysowanie kilku typów konsumpcji indywidualnej wśród pasażerów przewoźników niskokosztowych odwiedzających Polskę. Przy spełnieniu tych warunków będziemy mogli badaną zbiorowość podzielić na segmenty w sensie marketingowym, które nie tylko pozwolą scharakteryzować cechy nabywców, ich postawy i zachowania rynkowe, ale poznać uwarunkowania różnic i podobieństw, wynikające ze zmiennych geograficznych, demograficznych, społeczno-ekonomicznych i psychograficznych, jak to syntetycznie ujmuje E. Dziedzic (2015, s. 142).

Kontekst nabywania poszczególnych usług i „wiązki usługowe”

By nieco przybliżyć odpowiedzi na postawione wyżej pytania oraz zarysować kierunki możliwych podejść metodologicznych, na bazie zebranego materiału empirycznego, dokonano pogłębionej analizy występowania i współwystępowania deklaracji o konsumpcji poszczególnych rodzajów usług. Zdecydowano się na to, mimo ograniczeń dla procesu poznawczego płynących z bardzo wąskiej bazy statystycznej, gdyż uznano, że zarys ścieżki metodologicznej (w świetle możliwych dalszych badań) ma w tym przypadku prymat nad wnioskami płynącymi z konkretnych wielkości.

Pierwszym krokiem było wprowadzenie zmiennej kontrolnej, za którą uznano rodzaj wykorzystywanej bazy noclegowej i jej statystycznego związku z częstotliwością nabywania innych usług turystycznych. W drugim przeanalizowano, w jakim zakresie (z jaką częstotliwością) nabywanie jednych rodzajów usług sprzyja (statystycznie) nabywaniu innych.

Przy wprowadzeniu zmiennej kontrolnej badanych podzielono na 3 grupy:

- gości hotelowych,
- korzystających z innej bazy zbiorowego zakwaterowania,
- tych, którzy z takiej bazy nie korzystali bądź wykupili usługi noclegowe tylko na część pobytu.

Podział ten został skonfrontowany ze wskazaniami na nabycie innych usług. Przy czym, ze względu na „powszechne” wskazania na usługi gastronomiczne i transportu miejskiego por. wykres 2) można było przypuszczać, że ich powszechność pozostaje na zbliżonym, wysokim poziomie we wszystkich segmentach noclegowych; znalazło to potwierdzenie w wynikach.

W przypadku korzystania z usług kultury, sportowo-rekreacyjnych oraz transportu pozamiejskiego, a także z taksówek, relatywnie najrzadziej wskazy-

²² Przy tych rozważaniach i przyszłych działaniach nie można zapominać o stosunkowo dużej rozpiętości cen w przypadku wielu rodzajów usług, różnej intensywności korzystania z podobnych usług przez poszczególne osoby, pieniędzy, które „rozeszły się nie wiadomo na co”, kwot wydatkowanych na pamiątki i prezenty, hazard, darowizny itp.

wali na to goście hotelowi. Na usługi sportowo-rekreacyjne ci, którzy korzystali z pozostałej (nie hotelowej) bazy ONZZ²³, natomiast z wypożyczalni aut – nie korzystający ze zorganizowanej bazy noclegowej. Wskazywać by to mogło, że ci turyści, którzy wybrali inny – niż w hotelach – rodzaj noclegów przejawiają większą (deklarują częściej) aktywność na innych polach konsumpcji turystycznej (kultura, sport, rekreacja, taksówki). Sytuacja ta może wynikać z ograniczeń budżetowych: skoro wydało się dużo na noclegi w hotelach konieczne są oszczędności w innych sferach. Innym wyjaśnieniem mogą być ograniczenia czasowe, a zakwaterowanie w hotelu uznawać można za wyznacznik krótkich pobyków. Obie te hipotezy mogą i powinny być zweryfikowane na znacznie większej próbie. Niezależnie jednak od tego, która z nich okaże się bardziej wiarygodna jeden i drugi wariant poszerza krąg odbiorców usług, gdyż istotna część wpływów (pytanie: jaka?) pochodzi prawdopodobnie od gości nie hotelowych, a nawet od tych, którzy z usług noclegowych nie korzystają w ogóle. Taka sytuacja oznacza, że nabywcy nie skupiają się wyłącznie w wąskim kręgu tych, którzy kwaterują w hotelach, mają więcej pieniędzy do dyspozycji i kupują wszystko, co oferowane jest turystom, a pozostali stanowią popytowy margines. Niewykluczone, że postawy konsumenckie są w tym zakresie mocno niejednorodne. Szczegółowe dane o częstotliwości korzystania z różnego typu usług w zależności od rodzaju bazy noclegowej przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Wskazania na korzystanie z wybranych usług podział wg rodzajów bazy noclegowej*

Rodzaj usług	Hotel N=24		Inny obiekt zbior. zakwat. N=38		Bez ONZZ lub tylko częściowo; N=38/42**			W całej próbie N=104	
	N	%	N	%	N	% od 38	% od 42	N	%
Usługi gastronomiczne	19	79	33	87	34	89	81	86	82,7
Usługi kultury	5	21	13	34	14	37	33	32	30,8
Sport i rekreacja	5	21	4	11	10	26	24	19	18,3
Transport po kraju	4	17	12	32	16	42	38	32	30,8
Transport miejski	15	63	22	58	27	71	64	64	61,5
<i>w tym taxi</i>	3	13	9	24	10	26	24	22	21,2
Rent a car	4	17	7	18	4	11	10	15	14,4

* W tab. 3 i 4 dla oceny sedna badanych zjawisk istotne znaczenie mają wielkości relatywne (%). Jednak niewielkie grupy i podgrupy badanych powodują, że dla analitycznej rzetelności konieczne jest także podanie wartości bezwzględnych

** W tej części tabeli uwzględniono udział procentowy odnoszący się do konkretnych wskazań (N=38), jak i w następnej kolumnie, obejmujący także brak danych (N=42). Wielkości w kolumnie dla całej próby (N=104) i wyliczone odsetki zawierają także brak danych.

Źródło: jak w tabeli 2.

²³ ONZZ – obiekty noclegowe zbiorowego zakaterowania, zgodnie z obowiązującą w Polsce terminologią GUS.

Odniesienie deklaracji dotyczących korzystania z różnych usług do wskazań na nabywanie innych stwarza możliwość zorientowania się w zakresie stanu powiązań między wybranymi zachowaniami turystów. Publikowane wyniki badań z reguły dotyczą struktury wydatków w ujęciu ogólnym – dla całej próby lub całej zbiorowości i są pochodną sum angażowanych przez wszystkich badanych i/lub ekstrapolowanych na badaną zbiorowość. Te z kolei są wypadkową poziomu wydatków jednostkowych i częstotliwości ich występowania i nie można ich przekładać na modelowe²⁴ (Nowak 1985, s. 443 i dalsze) struktury konsumpcji indywidualnej. Z tych względów i dla uchwycenia dodatkowych przekrojów badanej rzeczywistości Autor proponuje przyjrzenie się następującym zagadnieniom:

- jakie rodzaje usług nabywane są przez członków badanej zbiorowości (pasażerów LCCs) razem z innymi (kontekst wyboru poszczególnych usług)?
- które pojawiają w koegzystencji zakupowej stosunkowo rzadko i czy potrafimy odpowiedzieć na pytanie, dlaczego?
- czy możemy wyodrębnić pewne typowe wiązki zakupowe?

Innymi słowy, czy i w jakim stopniu, wśród tej grupy pasażerów ujawniają się komplementarne i substytucyjne atrybuty wybranych rodzajów usług turystycznych.

Za możliwy proceduralny krok w kierunku odpowiedzi na powyższe pytania uznano wyodrębnienie grup respondentów wskazujących na korzystanie z określonych usług i skonfrontowanie takich przypadków z deklaracjami o nabywaniu innych usług.

I tak, wśród tych, którzy wydali pieniądze **na usługi kulturalne** prawie wszyscy (ok. 90%) korzystali też z usług gastronomicznych i transportu miejskiego (w tym 1/3 z taksówek), a prawie połowa z publicznego transportu po kraju. Stosunkowo niewielka grupa (co 5.) była także konsumentami usług sportowo-rekreacyjnych, a sporadycznie (co 10.) okazał się klientem firm *rent a car*.

Wśród nabywców **usług sportowo-rekreacyjnych** (było ich znacznie mniej niż konsumentów kultury) prawie wszyscy korzystali z gastronomii, a ponad połowa z transportu miejskiego, przy relatywnie takiej samej popularności taksówek. Około 1/3 z nich podróżowała po kraju transportem publicznym i podobna liczebnie grupa kupowała usługi kulturalne. Z wypożyczalni samochodów skorzystał co 4. w tej grupie, co oznacza, że była to usługa częściej kupowana niż wśród odwiedzających kina, teatry, koncerty itp.

Grupa respondentów **korzystająca z taksówek** charakteryzowała się wysoką skłonnością do podróży po kraju transportem publicznym (prawie 2/3 badanych w tej grupie). Wystąpiła też u tych respondentów ponadprzeciętna tendencja do

²⁴ Modelowe oznacza w tym przypadku typowe, charakterystyczne, występujące częściej niż inne zestawienia wybranych cech. Ujęcie takie zakłada pewne uproszczenia i nie bierze pod uwagę wszystkich cech i aspektów, które występują w rzeczywistości empirycznej.

korzystania z usług kulturalnych (wskazała tak prawie połowa), i w mniejszym natężeniu, ale także widoczna częściej niż całej próbie, konsumpcja usług sportowo-rekreacyjnych. Można zatem mówić o ujawnieniu się pewnej większej i bardziej wszechstronnej aktywności w korzystaniu z pozostałych rodzajów usług w tej grupie badanych. Na gruncie behawioralnym wydaje się to spójne: przy korzystaniu z taksówek dostęp do innych usług był sprawniejszy.

Wśród korzystających z **usług transportowych w połączeniach między miejscowościami** wystąpiła (jak prawie we wszystkich wyodrębnionych segmentach badanych) powszechna deklaracja nabywania usług gastronomicznych, a także relatywnie najczęstsze wskazania na korzystanie z usług kulturalnych. Ponieważ takie same proporcje pojawiły się w układzie odwrotnej zależności między tymi zmiennymi, postawienie hipotezy o związku między nimi (na dalszym etapie badań) wydaje się uzasadnione.

Grupa respondentów korzystających z **usług rent a car** była najmniej liczna, relatywnie najrzadziej też wskazywali oni na korzystanie z wymienionych rodzajów usług, z wyjątkiem sportowo-rekreacyjnych. Ta względnie niska skłonność do konsumpcji dotyczy także usług gastronomicznych, z których w tej grupie skorzystało zaledwie 60%. Jeśli wyniki takie znajdą potwierdzenie w badaniach na dużej próbie, warto poszukać wyjaśnienia, analizując współwystępowanie innych zmiennych. Szczegółowe dane dotyczące deklaracji korzystania z poszczególnych rodzajów usług, w kontekście korzystania z innych, przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Wskazanie na wybrane usługi w kontekście korzystania z innych

Korzystanie z innych	Wskazanie na											
	Usługi kultury		Usługi sport-rekr.		Korzystanie z taxi		Transport po kraju		Rent a car		Ogół badanych	
	N=32	%	N=19	%	N=22	%	N=32	%	N=15	%	N=104	%
Wyżywienie	30	94	18	95	20	91	29	91	9	60	86	82,7
Usługi kultury	-	-	7	37	10	45	15	47	4	27	32	30,8
Usługi sport-rekr.	7	22	-	-	6	27	6	19	5	33	19	18,3
Transport miejski	28	88	11	58	-	-	29	91	5	33	64	61,5
w tym taxi	10	31	6	32	-	-	13	41	3	20	22	21,2
Transport po kraju	15	47	6	32	14	64	-	-	2	13	32	30,8
Rent a car	4	13	5	26	4	18	1	3	-	-	15	14,4

Źródło: jak w tabeli 2.

Autor jest w pełni świadomy, że wąty materiał statystyczny nie pozwala na podstawie przedstawionych wyników na wyciąganie daleko idących wniosków poznawczych. Celem w tym przypadku jest spojrzenie na oferowane i konsu-

mowane przez turystów zagranicznych usługi jako na pewien mniej lub bardziej rozbudowany zestaw (pakiet) i zasugerowanie kierunków badania powiązań (kontekstu) ich współwystępowania, a jeśli materiał empiryczny na to pozwoli, także uwarunkowań socjo-demograficznych, które na to rzutują.

Podsumowanie

Zebrane informacje i wyniki badań prowadzonych przez Zarząd Portu Lotniczego Warszawa-Modlin wskazują, że linie niskokosztowe operujące na tym lotnisku obsługują podróże turystów przyjeżdżających do Polski (odwiedzających Polskę). Na niektórych kierunkach jest to udział znaczący. Obserwowana struktura ruchu i wielkości przewozowe upoważniają do podjęcia działań zmierzających do głębszego, niż do tej pory, zbadania jego cech i struktury, a krokiem w tym kierunku był pilotaż i zweryfikowanie narzędzia badawczego w 2016 roku.

Badaniami objęto w głównej mierze pasażerów zamieszkujących na stałe w krajach mających bezpośrednie połączenie z Modlinem, choć zdarzały się przypadki (7% badanych) zamieszkania w innych krajach (także poza UE).

Przeciętna długość pobytu wśród badanych nie odbiegała od zachowań ogółu turystów odwiedzających Polskę w 2015 roku, a odsetek korzystających z hoteli był nieco wyższy. Stanowi to przesłankę do stwierdzenia, że korzyści, jakie odnosi branża turystyczna z tej grupy pasażerów, nie są mniejsze niż przeciętnie od turystów zagranicznych. Znajduje to także potwierdzenie w wielkości deklarowanych wydatków.

Najczęściej wskazywana usługą, z której korzystali badani było wyżywienie w różnego rodzaju punktach gastronomicznych, a następnie transport miejski i świadczenia w zorganizowanej bazie noclegowej. Na każdy z tych rodzajów usług wskazywała więcej niż połowa badanych. Stosunkowo nieliczni byli ci, którzy korzystali tylko z 1 lub 2 rodzajów usług. Wskazywał na to co 5. respondent. W pozostałych przypadkach zakres i różnorodność korzystania z usług była większa lub znacznie większa. Wskazuje to, że znalazła potwierdzenie postawiona hipoteza częściowa. Badania na istotnie zwielokrotnionej próbie pozwolą na poznanie typowych zestawów, „wiązek” usługowych, ich zbieżności lub rozbieżności z innymi zmiennymi oraz zbadanie zależności między nimi a poziomem wydatków oraz ogólnej satysfakcji konsumentkiej.

W niniejszym artykule te kierunki analizy zostały tylko zasygnalizowane jako pola badawcze. Częstotliwość korzystania z niektórych usług skonfrontowano z rodzajem bazy noclegowej, na którą wskazywali respondenci, a także z ich współwystępowaniem. Bardzo ograniczona baza statystyczna wykluczała wprawdzie możliwość rzetelnych wniosków o charakterze poznawczym, natomiast przeprowadzona analiza może stanowić punkt wyjścia do badania kom-

plementarnego i/lub substytucyjnego charakteru poszczególnych rodzajów usług wśród pasażerów LCCs odwiedzających Polskę.

Wydaje się, że sformułowana na wstępie hipoteza mówiąca, że pasażerowie obsługiwani przez LCCs na rynku polskim, stale mieszkający zagranicą nie są marginalnym fragmentem przewozów, a ich zachowania turystyczne i poziom wydatków nie odbiegają niekorzystnie (z punktu widzenia gospodarki turystycznej) od postępowania ogółu turystów odwiedzających Polskę, w świetle wyników badań znalazła potwierdzenie. Tym samym, powinna stanowić podstawę do opracowania założeń i dalszych badań pozwalających na możliwie pełne zobrazowanie zbiorowości (pasażerów LCCs) i jej wpływu na gospodarkę.

Bibliografia

Wydawnictwa zwarte

- Doganis R. (2001), *The Airline Business in the 21st century*, Routledge Taylor & Francis Group, London & New York.
- Doganis R. (2002), *Flying Off Course*; 3rd Edition, *The Economics of International Airlines*, wyd. Routledge Taylor & Francis Group, London & New York.
- Dziedzic E. (2015), *Segmentacja rynku turystycznego*, (w:) Dziedzic E. (red.), *Badania konsumentów usług turystycznych w regionach*, Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa.
- Dziedzic T. (2014), *Rynek lotniczy 2014/Air Transport market 2014*, SGTiR, Warszawa.
- Fleming K., Tacker Th., Vasigh B. (2013), *Introduction to Air Transport Economics, From Theory to Applications*, Second Edition, wyd. Ashgate, Publishing Ltd. Surrey.
- Frankfort-Nachmias Ch., Nachmias D. (2001), *Metody badawcze w naukach społecznych*, Zysk i S-ka, Poznań.
- Nowak S. (1985), *Metodologia badań społecznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Olechnicki K., Załęcki P. (2002), *Słownik socjologiczny*, Graffiti BC, Toruń.
- Ruciński A. (2008), *Transport lotniczy jako czynnik konkurencyjności i rozwoju polskich regionów*, (w:) Ruciński A. (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Tłoczyński D. (2008), *Liberalizacja a funkcjonowanie polskich portów lotniczych*, (w:) Ruciński A. (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

Źródła internetowe i inne

- Charakterystyka przyjazdów cudzoziemców do Polski w 2015 roku* (2016), opracowanie MSiT na podstawie badania MSiT/GUS/NBP], <http://ms.gov.pl> [dostęp: 15.02.2017]. <http://elfa.com> [dostęp: 15.02.2017].

<http://nbp.gov.pl> [dostęp: 15.02.2017].

<http://ulc.gov.pl> [dostęp: 15.02.2017].

UNWTO (2014), *Glossary of Tourism Terms*, update February, <http://unwto.org> [dostęp: 15.02.2017].

Consumption Profiles Of Tourist Services Among Foreign Passengers Of LCCs In Poland (Pilot Research Results)

Summary

Discussed in the paper are the characteristics and consumer behaviour of foreign tourists visiting Poland who use low cost carriers to travel. The author lists the traits specific to carriers assigned to the LCCs sector and presents a brief overview of the market, activity, and significance of LCCs in Poland. Against the backdrop of the descriptive part of the paper, the author stresses the importance of research on inbound tourism served by low cost airlines and of studies on the level of expenditure, structure, and intensity of using tourism services, as well as the emerging consumption profiles.

The analysis of the abovementioned issues should improve the chances of estimating the effect of this group of passengers and tourists on the economy of the visited regions. The first step towards realising this aim was a pilot study carried out among passengers at the Warsaw-Modlin Airport in 2016. In this paper, the author presents selected research results, focusing on the methodological aspects of their interpretation and possible further steps in the research. The tourist consumer profiles briefly outlined at the end of the paper should be viewed in this light.

Key words: air transport, low cost carriers, international tourism. tourism economy, tourist services, tourism expenditure.

JEL codes: D10, D12, F22, F61, H80, R41, Z31, Z33

Artykuł nadesłany do redakcji w marcu 2017 roku.

© All rights reserved

Afiliacja:

dr Tomasz Dziedzic

Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji

Wydział Turystyki i Rekreacji

ul. Stokłosa 3

02-787 Warszawa

e-mail: t.dziedzic@intur.com.pl