

## **KRYTERIA WYBORU PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO JAKO KOMPONENTU SYSTEMU WSPARCIA LOGISTYCZNEGO POLSKI**

### **Wstęp**

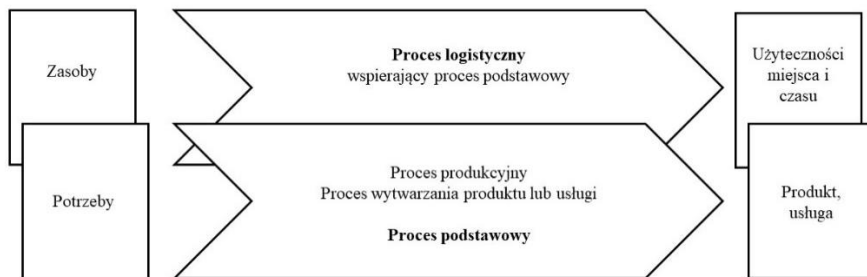
Chcąc zaspokoić rosnące potrzeby transportowe ludności oraz obsłużyć możliwie najwięcej podróżnych, porty lotnicze nieprzerwanie poszukują innowacyjnych rozwiązań, które pozwoliłyby na zachowanie bardzo wysokich standardów obsługi klienta. Polskie porty lotnicze różnią się między sobą w licznych aspektach, takich jak: forma przyjętych struktur organizacyjnych, rozmiary obsługiwanych segmentów rynkowych czy też rodzaje oraz jakość świadczonych usług. Ponadto kluczowym aspektem różnicującym narodowe punkty transportowe są klienci korzystający z usług, które świadczą. Podróżni wyrażają odmienne potrzeby transportowe, a także przynależą do odmiennej struktury społeczno-ekonomicznej, jednak można przypuszczać, że przy wyborze transportu lotniczego w ramach przemieszczania się, największą wagę stanowią czynniki ekonomiczne.

Celem niniejszego artykułu jest wskazanie najważniejszych, zdaniem respondentów, kryteriów wyboru pasażerskiego transportu lotniczego jako komponentu systemu wsparcia logistycznego Polski oraz odniesienie się do oceny wspomnianych kryteriów dokonanej przez klientów Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

### **1. Transport lotniczy jako komponent systemu wsparcia logistycznego Polski**

Logistyka jest nieodłącznym aspektem czynności człowieka, od tych najprostszych, wykonywanych na co dzień, aż po kompleksowe zadania realizowane w ramach zaawansowanej strukturalnie sfery gospodarczej, jak przykładowo można wskazać procesy wykonywane w globalnych łańcuchach dostaw. Najprostszy i głównym celem wszelkiej działalności człowieka jest zaspokojenie

odczuwanych przez niego potrzeb. Warunkiem determinującym uzyskiwanie požądanej przez człowieka satysfakcji jest konieczność zaistnienia dwóch w pełni zintegrowanych oraz zależnych od siebie procesów (rys. 1)<sup>1</sup>.



Rysunek 1. Proces logistyczny jako proces wspierający proces podstawowy

Źródło: M. Chaberek, *Ład logistyczny w gospodarowaniu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 40.

Proces mający służyć zaspokojeniu odczuwanych przez człowieka potrzeb nazywany jest procesem podstawowym. Poza nimi kluczowe pozostają zasoby, które są nieodłącznym atrybutem koniecznym do wykonania procesu podstawowego. Zasoby występują w formie materialnej oraz niematerialnej. Zasoby materialne to przede wszystkim surowce, komponenty czy też maszyny produkcyjne, natomiast niematerialne to przykładowo informacje posiadane przez jednostki gospodarcze<sup>2</sup>. Wszelkie czynności, których celem jest dostarczenie zasobów niezbędnych we wsparciu realizacji procesu podstawowego, nazywa się procesami logistycznymi wspierającymi proces podstawowy. Niemożliwie jest wskazanie procesów logistycznych, które nie pełnią roli obsługowych, wspomagających wykonywanie procesu podstawowego<sup>3</sup>.

Logistykę określa się jako proces, w ramach którego wykonuje się czynności pozwalające na zapewnienie zasobów potrzebnych do realizacji procesu podstawowego, w taki sposób by były one zgodne z postulatami 5W. Kluczowe jest, by zasoby były zgodne z określonymi oczekiwaniami podmiotów gospodarczych, pozyskiwane przy możliwie minimalnym koszcie, we właściwej ilości oraz dostępne we właściwym miejscu i o właściwym czasie<sup>4</sup>. Chęć skutecznego wyko-

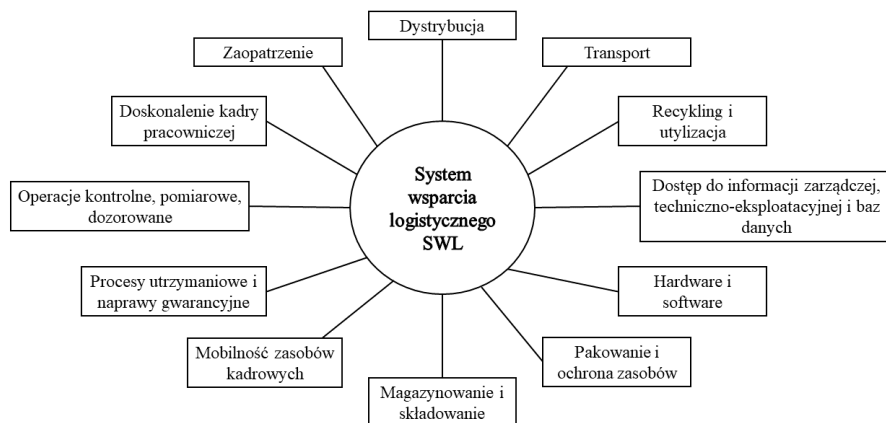
<sup>1</sup> M. Chaberek, *Ład logistyczny w gospodarowaniu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 40.

<sup>2</sup> D. Weiland, P. Wierzbowski, *Logistyka informacji w gospodarce 4.0*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 14–15.

<sup>3</sup> M. Chaberek, *Ład logistyczny...*, s. 49–50.

<sup>4</sup> A. Szymonik, I. Nowak, *Współczesna logistyka*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2018, s. 14.

nywania procesów podstawowych warunkuje słuszność formułowania szczegółowo skonstruowanych systemów wsparcia logistycznego (SWL). Za ich komponenty uznaje się całokształt procesów wspierających, pełniących funkcje obsługowe poszczególnych procesów podstawowych (rys. 2).



Rysunek 2. Podstawowe komponenty systemu wsparcia logistycznego

Źródło: M. Chaberek, *Ład logistyczny w gospodarowaniu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 61.

Istotne jest by zaprezentowane w schemacie SWL procesy logistyczne, pełniące kluczowe funkcje w niezliczonych procesach zaspokajania potrzeb, uznawane były jako współzależne oraz zintegrowane w jedną spójną całość. System wsparcia logistycznego nie jest wyznaczony dla ściśle określonego rodzaju działalności, jak przykładowo transport czy magazynowanie, ponieważ są one „przedmiotem ich głównych, podstawowych procesów, które wymagają również wsparcia logistycznego”<sup>5</sup>. Procesy podstawowe i system wsparcia logistycznego operują zatem na zasadach zgodności. Innymi słowy, wszystkie cele określone w ramach pewnych procesów podstawowych, warunkują funkcjonowanie procesów wspierających i odwrotnie.

System wsparcia logistycznego Polski ma zadanie „sprawnie realizować przemieszczanie ładunków od nadawców do odbiorców, uwzględniając niezbędne przekształcenia po drodze przemieszczania przy racjonalnych kosztach i zachowaniu odpowiedniego poziomu realizacji usług”<sup>6</sup>. Składa się on z komponentów, takich jak: podmioty gospodarcze realizujące zadania w ramach przemieszczania

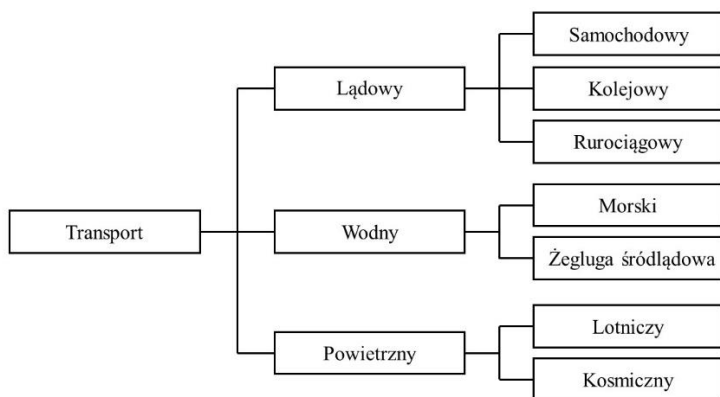
<sup>5</sup> M. Chaberek, *Ład logistyczny w gospodarowaniu...*, s. 49–50.

<sup>6</sup> J. Żak, K. Lewczuk, M. Kłodawski, R. Jachimowski, I. Jacyna, *Funkcje i zadania systemu logistycznego Polski a komodalność transportu*, „Logistyka”, 2011, nr 4, s. 1019–1020.

dóbr materialnych i osób, a także towarzyszące im zasoby informacyjne<sup>7</sup>. Kluczowe elementy systemu transportowego to<sup>8</sup>:

- sieć transportowa służąca poszczególnym rodzajom transportu,
- punkty obsługi transportu towarowego i pasażerskiego,
- środki przewozowe dedykowane przewozom ładunków i/lub pasażerów,
- urządzenia umożliwiające obsługę środków transportu,
- urządzenia kontroli ruchu oraz prawne przepisy bezpieczeństwa.

Transport podlega klasyfikacji przyjmującej układ pionowy dzielącej go na gałęzie oraz układ poziomy – na rodzaje.



Rysunek 3. Klasyfikacja pionowa transportu

Źródło: A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 13.

Klasyfikacja pionowa określa rodzaj drogi transportowej oraz środek transportu. Środowisko, w którym realizowany jest transport, dzieli się na lądowe, wodne i powietrzne – określane jako pierwszy szczebel klasyfikacji pionowej. Następujący dalej podział uwzględnia cechy charakterystyczne dla danej drogi transportowej oraz środka transportu. W literaturze przedmiotu rozróżnia się przede wszystkim sześć podstawowych gałęzi transportu. Niekiedy jednak wskazuje się siódmy, czyli transport kosmiczny (rys. 3). Każda z gałęzi transportu ma odmienną specyfikę techniczną, technologiczną, organizacyjną i ekono-

<sup>7</sup> *System Logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne komodalności transportu*, red. M. Jacyna, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012, s. 17.

<sup>8</sup> *Ibidem.*, s. 30.

miczną. Klasyfikacja pozioma dokonuje podziału transportu według kryteriów wskazanych w tabeli 1<sup>9</sup>.

Tabela 1. Klasyfikacja pozioma transportu

Kryterium podziału	Klasyfikacja pozioma
Podział ze względu na przedmiot przewozu	transport ładunków transport pasażerski
Podział organizacyjno-funkcjonalny	transport regularny transport nieregularny
Podział ze względu na ciągłość procesu transportowego	transport bezpośredni transport pośredni łamany multimodalny intermodalny kombinowany
Podział wynikający z zasięgu geograficznego oraz odległości przewozu	transport bliskiego zasięgu transport średniego zasięgu transport dalekiego zasięgu
Podział ze względu na dostępność dla użytkownika	transport publiczny transport branżowy transport własny

Źródło: A. Kozłak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 13.

Klasyfikacja pionowa transportu, dokonując podziału wydziela podsystemy systemu transportowego Polski pod względem kryterium jakim jest obszar funkcjonowania. Poszczególne gałęzie transportu poprzez liczne formy ich aktywności realizują wymagania kreowane przez system logistyczny kraju. W ramach niniejszego artykułu poddano analizie gałąź transportu lotniczego.

Lotnictwo nie stanowi wyłączonego podsystemu systemu transportowego Polski, będącego częścią systemu wsparcia logistycznego Polski, ponieważ może być również określany jako element systemu transportowego o zasięgu światowym. Wykonując kompleksowe usługi transportowe, transport lotniczy przyczynia się do wykonywania procesów podstawowych ludności, a także<sup>10</sup>:

- integracji gospodarek regionalnych, gospodarki krajowej z kontynentalną, czy też krajowej z globalną;

<sup>9</sup> A. Kozłak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 11.

<sup>10</sup> S. Chakuu, P. Kozłowski, M. Nędza, *Podstawy transportu lotniczego*, Wydawnictwo WSE w Krakowie, WSiLiZ w Rzeszowie i WSZiA w Zamościu, Kraków–Rzeszów–Zamość 2012, s. 13–16.

- rozwoju sektora turystyki, poprzez oferowanie nowych destynacji podróży oraz związanych z wykonywaniem pracy, czy też celami naukowymi;
- zwiększenia efektywności łańcucha dostaw, skracanie czasu podróży i skracanie czasu dostawy zasobów;
- wzrostu inwestycji, gdyż połączenia lotnicze warunkują możliwość napływu kapitału zagranicznego do Polski w postaci bezpośrednich inwestycji zagranicznych;
- wzrostu innowacji przejawiających się w postaci kooperacji biznesowej przedsiębiorstw lokalnych z zagranicznymi;
- poprawy standardu życia, integracji społeczeństwa, a także ułatwienia pomocy humanitarnej w razie nastąpienia nieprzewidywalnych klęsk.

Transport lotniczy realizuje zatem zadania społeczne i ekonomiczne względem systemu wsparcia logistycznego Polski. Odpowiadając za ich realizację, niewątpliwie jest również, że lotniczy system transportowy spełnia funkcje obsługowe i integracyjne logistyki, a w konsekwencji tego można interpretować go jako nieodłączny element systemu wsparcia logistycznego Polski.

## **2. Czynniki wyboru transportu lotniczego jako procesu logistycznego zasobów ludzkich**

Chcąc realizować procesy podstawowe, jakimi są wykonywanie pracy zawodowej, działalność naukowa czy też odwiedziny bliskich, człowiek potrzebuje zaistnienia szeregu procesów wspierających, które pozwolą na przemieszczanie się do miejsc, w którym wspomniane procesy podstawowe mogą być realizowane. Mając możliwość poruszania się wieloma różnymi środkami transportu, jedną z fundamentalnych decyzji, przed jakimi stoi społeczeństwo, jest wybór jednego z nich. Każdą osobę charakteryzuje pewne zachowanie transportowe, czyli „szczególny rodzaj zachowań konsumenckich [...], które można zdefiniować jako kompleks działań oraz czynności, których celem jest zaspokajanie potrzeb przewozowych według odczuwanego systemu preferencji związanych z procesem transportowym”<sup>11</sup>. Zachowania transportowe klientów poznaje się za pomocą analiz profili potencjalnych pasażerów, a także analiz danych uzyskanych w ramach usług wykonanych przez porty lotnicze w przeszłości. Profile klientów wskazują profil usług transportowych, na jakie skłonni są zdecydować się klienci, bądź też z jakich pakietów usług korzystali podczas swoich poprzednich podróży. Segmentacja klientów, oparta na złożonych schematach ich decyzji transportowych, pozwala uwzględnić obecne oraz przewidzieć możliwe do zaistnienia

---

<sup>11</sup> *Przemiany na rynku pasażerskich usług transportowych*, red. K. Hebel, D. Tłoczyński, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2021, s. 55.

czynniki, które wpływają bądź też wpłyną w przyszłości na zachowania klientów. Istnieje ich wiele, a dzieli się je przede wszystkim na czynniki ekonomiczne oraz pozaekonomiczne, natomiast dalszy podział klasyfikuje je kolejno na czynniki wewnętrzne oraz zewnętrzne. Zostały one przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Klasyfikacja czynników wpływających na zachowania klientów

Ekonomiczne		Pozaekonomiczne	
wewnętrzne	zewnętrzne	wewnętrzne	zewnętrzne
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poziom i źródła dochodów,</li> <li>• kredyty,</li> <li>• oszczędności,</li> <li>• poziom konsumpcji,</li> <li>• dotychczasowy poziom i struktura spożycia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• podaż,</li> <li>• poziom i relacje cen,</li> <li>• infrastruktura handlowo-usługowa,</li> <li>• polityka sprzedaży.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demograficzne (płeć, wiek etc.),</li> <li>• społeczno-zawodowe (np. poziom i rodzaj wykształcenia),</li> <li>• społeczne (np. rodzina),</li> <li>• psychologiczne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geograficzno-przyrodnicze (np. klimat, miejsce zamieszkania),</li> <li>• cywilizacyjno-kulturowe (kultura i subkultura).</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Suchanek, *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2019, s. 28–29.

Poza wymienionymi w tabeli 2 czynnikami, na zachowania klientów mają też o podłożu psychologicznym, zróżnicowane każdej osoby, czyli<sup>12</sup>:

- motyw działania, zwyczaje, nawyki;
- osobowość, struktura procesu uczenia się;
- przyjmowane postawy, sposób postrzegania świata;
- informacja prywatna.

Analiza<sup>13</sup> poszczególnych segmentów klientów oraz komunikacja z nimi pozwala na<sup>14</sup>:

- kształtowanie usługi lotniczej, np. nowych połączeń lotniczych, nowego pakietu usług;
- kształtowanie ceny oferowanych usług;
- informowanie dostępności usług, np. wybór dnia kursu linii lotniczej, godziny;
- kształtowanie wizerunku przedsiębiorstwa lotniczego.

Identyfikacja zachowań transportowych jest zatem niezbędna w celach kreowania oferty przewozowej, która w pełni zaspokoi potrzeby przewozowe społec-

<sup>12</sup> M. Suchanek, *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2019, s. 28–29.

<sup>13</sup> Przykładowo: metody porównań, analiza jakościowa, analiza przyczynowa etc.

<sup>14</sup> D. Toczyński, *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016, s. 166.

czeństwa, a także jest immanentnym czynnikiem kształtowania polskiego systemu transportowego.

### **3. Ocena kryteriów wyboru transportu lotniczego przez pasażerów Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy**

Dążąc do obsłużenia możliwie jak największej liczby pasażerów, porty lotnicze chcą świadczyć usługi, które sprostają preferencjom transportowym pasażerów. Dlatego też konstruowane są badania, które pozwolą na określenie kryteriów, jakimi kierują się pasażerowie przy wyborze transportu lotniczego jako procesu wpierającego ich procesy podstawowe, jak np. wykonywanie czynności zawodowych, działalność naukową, odwiedziny bliskich czy też przykładowo wykonywanie hobby jakim jest podróżowanie.

Celem badań w ramach niniejszej pracy było zbadanie najważniejszych kryteriów wyboru pasażerskiego transportu lotniczego jako komponentu systemu wsparcia logistycznego Polski. W celu wykonania badań posłużono się narzędziem badawczym w formie kwestionariusza ankiety. Badanie odbyło się w trzech okresach:

- w kwietniu 2020 roku – 140 osób;
- od grudnia 2020 roku do stycznia 2021 roku – 218 osób;
- w okresie od grudnia 2021 roku do stycznia 2022 roku – 70 osób.

Przeprowadzone badanie ankietowe było anonimowe i zostało skierowane głównie do osób, które miały okazje podróżować transportem lotniczym i skorzystały w tym celu z usług oferowanych przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

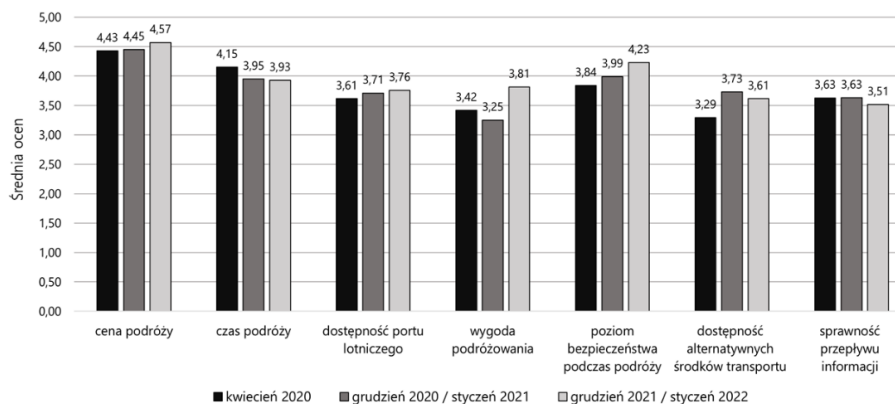
Sposób oceny czynników, jakie respondenci biorą pod uwagę przy wyborze transportu lotniczego w celach przemieszczania się, został określony w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza czynnik najmniej istotny, 2 – czynnik mało istotny, 3 – czynnik istotny, 4 – czynnik bardzo istotny, a 5 – czynnik najbardziej istotny. W kwestionariuszu znalazło się siedem następujących czynników:

1. cena podróży,
2. czas podróży,
3. dostępność portu lotniczego,
4. wygoda podróżowania,
5. poziom bezpieczeństwa podczas podróży,
6. brak alternatywnego środka transportu na danej trasie,
7. sprawność przepływu informacji do klienta.

Struktura odpowiedzi pozyskanych od respondentów pozwoliła na obliczenie średniej arytmetycznej, która stanowi średni poziom istotności poszczególnych kryteriów, jakimi kierują się osoby przy wyborze transportu lotniczego



w ramach realizacji procesów podstawowych. Została ona przedstawiona na rysunku 4.



Rysunek 4. Istotność czynników mających wpływ na wybór transportu lotniczego przez respondentów

Źródło: Badania własne.

Z przedstawionych na rysunku 4 średnich ocen wynika, że najbardziej istotnym czynnikiem mającym wpływ na wybór transportu lotniczego we wszystkich okresach jest cena. W ostatnim okresie zauważalny jest także wzrost jego istotności. Jest to prawdopodobnie efektem wzrostu cen biletów lotniczych wywołanym odmrażaniem ruchu lotniczego po pierwszym całkowitym lockdownie oraz zapowiadanych wzrostom opłat lotniskowych w 2022 roku<sup>15</sup>. Na drugim miejscu respondenci wskazali poziom bezpieczeństwa. Jest to zauważalny wzrost względem poprzednich okresów, ponieważ zastąpił on miejsce czasu podróży jako drugiego najważniejszego kryterium wyboru. W przekonaniu autora wynik ten może być uwarunkowany trwającą pandemią COVID-19, która wymaga podjęcia dodatkowych środków bezpieczeństwa, takich jak przykładowo wykonywanie testów antygenowych, bądź PCR, w celach uniknięcia infekcji wirusem. Czas podróży okazał się być mniej istotny w porównaniu do ceny oraz poziomu bezpieczeństwa, jednak nadal uznać go można za czynnik istotny pomimo spadku w porównaniu do poprzednich okresów. Zauważalne jest, iż istotność wygody podróżowania znacząco wzrosła w ostatnim okresie, wyprzedzając w kolejności dostępność portu lotniczego. Prawdopodobnie jest to efektem zwiększenia komfortu podróży ze względu na panujące obostrzenia i ograniczanie przepustowości połączeń lotniczych poprzez udostępnianie podróżnym tylko 50% miejsc w stat-

<sup>15</sup> Bankier.pl, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Oplaty-lotniskowe-wzrosna-nawet-o-70-proc-za-nimi-podrozeja-bilety-8176045.html> [dostęp: 09.01.2022].

kach powietrznych. Dostępność portu lotniczego charakteryzuje się małą dynamiką zmian w porównaniu do poprzednich okresów. Dostępność danych portów lotniczych, a także sprawność przepływu informacji okazały się być znacząco mniej istotnymi kryteriami w porównaniu do ceny oraz poziomu bezpieczeństwa podczas podróży. Pierwszy z wymienionych czynników charakteryzuje się zauważalnym wzrostem względem kwietnia 2020 roku, natomiast spadkiem względem okresu od grudnia 2020 roku do stycznia 2021 roku. Drugi z nich wyznacza się minimalnym spadkiem względem dwóch poprzednich okresów.

Podsumowując przy wyborze transportu lotniczego jako środka transportu, podróżujący kierują się przede wszystkim takimi kryteriami, jak: cena, poziom bezpieczeństwa oraz czas podróży. Potwierdzałoby to, że nie ma podstaw do odrzucenia hipotezy, iż czynniki ekonomiczne są jednymi z najważniejszych. Jednak zauważalne jest, że kryteria psychologiczne są niewiele mniej ważne od ekonomicznych. Co więcej, opierając się na badaniach z różnych okresów, można stwierdzić, że zachowania transportowe klientów Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy nie uległy znaczącej zmianie w trzech badanych okresach. Zauważalne jest, że istotność ceny oraz poziomu bezpieczeństwa charakteryzuje tendencja wzrostowa. W kontekście hipotezy badawczej oznaczałoby to jej słuszność również dla potencjalnych badaniach w przyszłych okresach. Wynik ten, zdaniem autora, może być determinowany przez trwającą pandemię COVID-19, która znacząco pogorszyła sytuację makroekonomiczną w kraju. Dlatego też, kluczowe dla rozwoju Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy, wydaje się być utrzymanie stałej elastyczności usług, która pozwoli na zaspokojenie zmieniających się potrzeb przewozowych.

## Bibliografia

- Bankier.pl, *Oplaty lotniskowe wzrosną nawet o 70 procent. Za nimi podróżują bilety* [dostęp: 09.01.2022].
- Chaberek M., *Ład logistyczny w gospodarowaniu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020.
- Chakuu S., Kozłowski P., Nędzka M., *Podstawy transportu lotniczego*, Wydawnictwo WSE w Krakowie, WSiZ w Rzeszowie i WSZiA w Zamościu, Kraków–Rzeszów–Zamość 2012.
- Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.
- Przemiany na rynku pasażerskich usług transportowych*, Hebel K., Tłoczyński D., Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2021.
- Suchanek M. *Decyzje transportowe mieszkańców w zakresie codziennych podróży a jakość życia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2019.
- System Logistyczny Polski. Uwarunkowania techniczno-technologiczne komodalności transportu*, red. Jacyna M., Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012.

- Szymonik A., Nowak I., *Współczesna logistyka*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2018.
- Tłoczyński D., *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016.
- Weiland D., Wierzbowski P., *Logistyka informacji w gospodarce 4.0*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020.
- Żak J., Lewczuk K., Kłodawski M., Jachimowski R., Jacyna I., *Funkcje i zadania systemu logistycznego Polski a komodalność transportu*, „Logistyka” 2011, nr 4.

### **Streszczenie:**

Polskie porty lotnicze pełnią kluczową funkcję w systemie wsparcia logistycznego kraju. Chcąc obsłużyć możliwie największą liczbę pasażerów powinny one poszukiwać innowacyjnych rozwiązań. Dlatego też, istotne jest by porty lotnicze dokonywały badań kryteriów wyboru pasażerskiego transportu lotniczego w celach realizacji procesów podstawowych realizowanych przez społeczeństwo. Opierając się na nich, istnieje możliwość poznania zachowań transportowych pasażerów, co pozwoliłoby na wprowadzenie zmian w strukturach organizacyjnych portów lotniczych, które skuteczniej zaspokajały ich potrzeby transportowe.

**Słowa kluczowe:** logistyka, system wsparcia logistycznego, transport lotniczy, zachowania transportowe, kryteria wyboru pasażerskiego transportu lotniczego

## **CRITERIA FOR THE SELECTION OF PASSENGER AIR TRANSPORT AS PART OF POLAND'S LOGISTICS SUPPORT SYSTEM**

### **Summary**

Polish airports play a key role in the country's logistic support system. In order to serve as many passengers as possible, they should look for innovative solutions. Therefore, it is essential that airports research the criteria for selecting passenger air transport in order to implement basic processes carried out by society. Based on them, it is possible to learn about the transport behavior of passengers, which would allow for changes in the organizational structures of airports to meet their transport needs more effectively.

**Keywords:** logistics, logistics support system, air transport, travel behaviour, criteria for the selection of passenger air transport