

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 450

Polityka ekonomiczna



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska, Aleksandra Śliwka

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych Wydawnictwa
www.pracenaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons

Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-617-6

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
Lyubov Andrushko: Prognozowanie pozyskania drewna w Polsce na podstawie danych GUS / Roundwood production forecasting in Poland, on the basis of the data of the central statistical office.....	13
Tomasz Bernat: Przedsiębiorczość i oczekiwania większych zarobków a ryzyko podjęcia działalności / Entrepreneurship and higher earnings expectations vs. risk of business set up.....	25
Beata Bieńkowska: Spółdzielnie socjalne – szanse i bariery rozwoju przedsiębiorczości społecznej w Polsce / Social cooperatives – opportunities and threats for social entrepreneurship development in Poland.....	35
Wioletta Bieńkowska-Gołasa: Produkcja i wykorzystanie energii elektrycznej na Mazowszu z uwzględnieniem OZE / Production and use of electricity in Mazowsze with the consideration of renewable energy sources.....	46
Agnieszka Biernat-Jarka: Dzierżawa jako sposób zwiększenia powierzchni gospodarstw rolnych w województwie mazowieckim / Leasing as a method of farms' area increase in Mazowsze Voivodeship.....	56
Krystyna Bobińska: Miejsce kraju w rankingach wieloczynnikowych jako podstawa do identyfikacji nieuruchomionych rezerw rozwoju gospodarczego / The place of the country in the multifactoral ratings as a basis for identification of the hidden reserves for economic growth.....	68
Małgorzata Bogusz, Sabina Ostrowska: Wybrane problemy polityki społecznej i zdrowotnej wobec osób starszych na poziomie lokalnym – sztuka partycypacji / Chosen problems of social and health policy for seniors at local level – the capability of participation.....	82
Przemysław Borkowski: Problemy prowadzenia rachunku kosztów i korzyści w inwestycjach infrastrukturalnych / Challenges in optimising cost-benefit analysis in infrastructure projects.....	91
Barbara Chmielewska: Dysproporcje w jakości życia ludności wiejskiej i miejskiej a polityka ich zmniejszania / Disparities in quality of life of rural and urban population vs. policy of its reduction.....	103
Kazimierz Cyran: Postrzeganie marek własnych produktów żywnościowych a perspektywy ich rozwoju / The perception of private labels of food products vs. the prospects for their development.....	114
Sławomir Dybka: Skuteczność promocji w Internecie – perspektywa klienta / Effectiveness of the Internet promotion – customer perspective.....	125
Małgorzata Gasz: Priorytety rozwoju innowacyjności polskiej gospodarki / Priorities of Polish economy innovation development.....	138

Aleksandra Gąsior: Poziom rozwoju transportu jako determinanta procesu restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw / The level of transport as a determinant of the process of large enterprises restructuring	150
Edyta Gąsiorowska-Mącznik: Przedsiębiorczość w strategiach gmin województwa świętokrzyskiego / Entrepreneurship in strategies of municipalities of Świętokrzyskie Voivodeship	161
Jarosław Górecki, Jadwiga Bizon-Górecka: Analiza zachowania inwestorów w odniesieniu do kryterium ceny za roboty budowlane / Behavior of investors and price for construction works.....	172
Artur Grabowski: Wolność prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze sportu profesjonalnego / Freedom of business activity in the area of professional sport.....	182
Sylvia Guzdek: Kooperacja jako główna forma współpracy przedsiębiorstw w międzynarodowych sieciach biznesowych / Cooperation as the main form of cooperation in international networks of business	191
Marcin Halicki: The Foster-Hart measure as a tool for determining the set of risky portfolios that do not expose the investor to the bankruptcy / Miara Foster-Harta jako narzędzie do wyznaczania zbioru ryzykownych portfeli, które nie narażają inwestora na bankructwo.....	205
Mateusz Halka: Wykonawcy robót budowlanych na rynku zamówień publicznych a ich kondycja ekonomiczno-finansowa / Construction contractors on the public procurement market vs. their economic and financial standing	217
Tomasz Holecki, Magdalena Syrkiewicz-Świtała, Agnieszka Bubel, Karolina Sobczyk: Finansowe konsekwencje realizacji dyrektywy transgranicznej w ochronie zdrowia / Financial consequences of the implementation of the cross-border healthcare directive	229
Żaklina Jabłońska: Marketing relacji i CSR jako narzędzia budowania przewagi konkurencyjnej przez franchyzodawców branży gastronomicznej w Polsce / Relationship marketing and CSR as tools for building of competitive advantage by franchisors of foodservice industry in Poland	241
Sławomir Jankiewicz: Wpływ bezpieczeństwa energetycznego na rozwój gospodarczy w Polsce / The impact of energy security to the economic development in Poland	251
Emilia Jankowska: Zróżnicowanie infrastruktury transportowej w kontekście polityki Unii Europejskiej / The diversity of transport infrastructure in the context of the EU policy	260
Bożena Karwat-Woźniak, Paweł Chmieliński: Przemiany w strukturze agrarnej polskiego rolnictwa i wpływ wybranych instrumentów WPR na te procesy / Changes in the agrarian structure of Polish agriculture and the impact of selected CAP measures on these processes	272

Ewa Koloszyz: Światowy rynek mleka – wybrane zagadnienia / World dairy market – selected issues	287
Agnieszka Komor: Wybrane uwarunkowania strukturalne decyzji lokalizacyjnych małych i średnich przedsiębiorstw / Chosen structural conditions of localization decisions concerning small and midium enterprises.....	298
Aleksandra Koźlak, Barbara Pawłowska: Współczesne wyzwania europejskiej polityki transportowej / Current challenges of European transport policy	311
Hanna Kruk, Anetta Waśniewska: Parki krajobrazowe i narodowe jako element rozwoju zrównoważonego na przykładzie gmin województwa wielkopolskiego / National and landscape parks as part of sustainable development. Case study: Wielkopolska Voivodeship communes	323
Anna Krzysztofek: Dyrektywa 2014/95/UE oraz wynikające z niej zmiany / Directive 2014/95/EU, and changes resulting from it	334
Władysława Łuczka: Ekologiczna gospodarka żywnościowa w województwie wielkopolskim w okresie integracji z Unią Europejską / Ecological food economy in Wielkopolska Voivodeship in the time of accession into the European Union	347
Aleksandra Majda: The analysis of succession strategy, success determinants in Polish family business – case study / Analiza determinant sukcesu strategii sukcesyjnej w polskich przedsiębiorstwach rodzinnych – studium przypadku.....	357
Janusz Majewski: Problem wyceny zapyłania jako usługi środowiskowej / The problem of the valuation of pollination as environment service	369
Arkadiusz Malkowski: Ruch graniczny jako czynnik rozwoju regionu przygranicznego na przykładzie pogranicza zachodniego Polski / Border traffic as a factor in the development of border regions on the example of the borderland of Western Poland.....	378
Grażyna Michalczuk, Agnieszka Zalewska-Bochenko: Platforma e-PUAP jako przykład elektroniczacji usług administracji publicznej dla ludności / e-PUAP as an example of electronic services of public administration for the citizens	390
Danuta Mierzwa, Małgorzata Krotowska: Czynniki ekonomiczno-społeczne integracji poziomej rolników – raport z badań / Economic and social factors of horizontal integration of farmers – study report	399
Karolina Olejniczak: Czynniki rozwoju obszarów funkcjonalnych w świetle badań empirycznych / Factors of functional areas development in the light of empirical research	410
Dorota Pasińska: Polski rynek drobiu po wstąpieniu do Unii Europejskiej / Polish poultry market after the accession to European Union	421
Ewa Polak, Waldemar Polak: Wskaźniki dotyczące zdrowia i opieki zdrowotnej jako mierniki jakości życia w Polsce na tle wybranych państw /	

Indices referring to health care as the measure of life quality in Poland in comparison to selected countries.....	433
Adriana Politaj: Zakłady aktywności zawodowej oraz zakłady pracy chronionej jako pracodawcy osób niepełnosprawnych w Polsce / Vocational development centres and sheltered workshops as employers of handicapped persons in Poland	446
Iwona Pomianek: Klasyfikacja gmin miejsko-wiejskich w Polsce według poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego / Classification of semi-urban communes in Poland by the level of socio-economic development	458
Zdzisław W. Puślecki: Current re-shaping of international business / Obecne zmiany kształtu biznesu międzynarodowego	471
Magdalena Ratalewska: Rozwój sektora kreatywnego gier komputerowych w Polsce / The development of the creative industries sector of computer games in Poland.....	491
Jarosław Ropęga: Czynniki niepowodzeń gospodarczych małych przedsiębiorstw w aspekcie nowego paradygmatu cywilizacyjnego / Failure factors of small enterprises in the context of new paradigm of civilization ...	501
Robert Rusielik: Wykorzystanie alternatywnych indeksów produktywności do pomiaru efektywności rolnictwa w Polsce / Alternative productivity indexes for measuring agricultural efficiency in Poland.....	514
Izabela Serocka: Znaczenie czynników lokalizacji przedsiębiorstw a aktywność władz lokalnych gmin województwa warmińsko-mazurskiego / The importance of business location factors vs. the activity of Warmia and Mazury Voivodeship local authorities.....	524
Katarzyna Smędzik-Ambroży, Joanna Strońska-Ziemiann: Rozwój lokalny na obszarach wiejskich o zróżnicowanym rolnictwie (przypadek podregionu pilskiego na tle sytuacji w Wielkopolsce) / Local development in rural areas with diversified agriculture (the case of pilski subregion on the background of the situation in Wielkopolska).....	538
Karolina Sobczyk, Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Michał Wróblewski: Wykorzystanie środków publicznych w walce z wykluczeniem cyfrowym na poziomie samorządowym / Public funds use against digital exclusion at the level of self-government	550
Michał Świtłyk: Efektywność techniczna gospodarstw mlecznych w Polsce w latach 2009-2011 / Technical efficiency of dairy farms in Poland in 2009-2011.....	561
Dariusz Tłoczyński: Konkurencja pomiędzy przewoźnikami Ryanair i Wizz Air jako element rozwoju polskiego rynku usług transportu lotniczego / Competition between Ryanair and Wizz Air as an element of development of Polish air transport market	570

Weronika Toszewska-Czerniej: Productivity of service delivery process as a factor affecting the level of differentiation / Produktywność procesu usługowego jako czynnik kształtujący poziom zróżnicowania	584
Roman Tylżanowski: Stymulatory procesów transferu technologii w przedsiębiorstwach przemysłowych wysokiej techniki w Polsce / Stimulators of technology transfer processes in high-tech manufacturing sector in Poland	594
Małgorzata Wachowska: Czas pozyskiwania cudzych idei przez przemysł. Doświadczenia Polski / Adoption time of others' ideas by industry. Experience of Poland	606
Agnieszka Werenowska: Kierunki zmian na rynku niskokosztowych linii lotniczych / Directions of changes in the market of low-cost airlines.....	616
Barbara Wieliczko: Wspólna Polityka Rolna a zarządzanie ryzykiem w rolnictwie / Common agricultural policy vs. risk management in agriculture	626
Artur Wilczyński: Progi rentowności w gospodarstwach mlecznych w latach 2013-2020 / Break-even point analysis for dairy farms in 2013-2020	633
Jarosław Wołkonowski: Handel zagraniczny Litwy w latach 2012-2015 a sankcje gospodarcze przeciw Rosji / Lithuanian foreign trade in the years 2012-2015 vs. economic sanctions against Russia	644
Arkadiusz Zalewski: Uwarunkowania regionalnego zróżnicowania poziomu nawożenia mineralnego w Polsce / Determinants of regional differences of level of mineral fertilization in Poland.....	658
Anna Zielińska-Chmielewska, Mirosław Walawski: The use of futures rapeseed contracts exemplified by a trading company in Poland / Zastosowanie kontraktów <i>futures</i> na rzepak przez przedsiębiorstwa handlowe w Polsce	669

Wstęp

Z wielką przyjemnością oddajemy w Państwa ręce publikację pt. *Polityka ekonomiczna*, wydaną w ramach Prac Naukowych Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Opracowanie składa się z 58 artykułów (w tym 5 w języku angielskim), w których Autorzy prezentują wyniki badań dotyczących zagadnień związanych z funkcjonowaniem współczesnych systemów gospodarczych w zakresie polityki gospodarczej. Tematyka podjęta w artykułach jest stosunkowo szeroka – mieści się w czterech obszarach problemowych. Pierwszy przedstawia rozważania związane z polityką innowacyjną, wolnością prowadzenia działalności gospodarczej oraz formami współpracy przedsiębiorstw. Drugi obszar dotyczy polityki transportowej, w tym infrastruktury i konkurencji. Trzeci obejmuje opracowania z zakresu polityki społecznej i zdrowotnej państwa – na poziomie zarówno krajowym, jak i lokalnym. Czwartą grupę stanowią artykuły dotyczące rolnictwa, w tym szczególnie wspólnej polityki rolnej i przemian w strukturze agrarnej.

Publikacja przeznaczona jest dla pracowników naukowych szkół wyższych, specjalistów zajmujących się w praktyce problematyką ekonomiczną, studentów studiów ekonomicznych oraz słuchaczy studiów podyplomowych i doktoranckich.

Artykuły składające się na niniejszy zbiór były recenzowane przez samodzielnych pracowników naukowych uniwersytetów, w większości kierowników katedr polityki ekonomicznej. W tym miejscu chcielibyśmy serdecznie podziękować za wnikliwe i rzetelne recenzje, często inspirujące do dalszych badań. Oddając powyższą publikację do rąk naszych Czytelników, wyrażamy nadzieję, że ze względu na jej wszechstronny charakter spotka się ona z zainteresowaniem i przyczyni do rozpoczęcia inspirujących dyskusji naukowych.

Jerzy Sokołowski, Grażyna Węgrzyn

Dariusz Tłoczyński

Uniwersytet Gdański

e-mail: dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

KONKURENCJA POMIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI RYANAIR I WIZZ AIR JAKO ELEMENT ROZWOJU POLSKIEGO RYNKU USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO

COMPETITION BETWEEN RYANAIR AND WIZZ AIR AS AN ELEMENT OF DEVELOPMENT OF POLISH AIR TRANSPORT MARKET

DOI: 10.15611/pn.2016.450.49

JEL Classification: L93 i R40

Streszczenie: Rynek transportu lotniczego jest najszybciej rozwijającym się subrynkiem transportowym. Oczekiwania pasażerów korzystających z usług transportu lotniczego powodują formułowanie nowych wyzwań, które to podmioty sektora lotniczego starają się zrealizować. Jednym z czynników kształtujących rozwój rynku jest konkurencja. Może ona być analizowana na różnych płaszczyznach, w odniesieniu do specyficznych sposobów oddziaływania na rynek. Zawsze skutkiem konkurencji jest uatrakcyjnienie oferty dla klienta – pasażera korzystającego z usług przewoźników lotniczych. Stąd też istnieje konieczność prowadzenia badań na problematyką rywalizacji na rynku usług transportu lotniczego. Głównym celem artykułu jest analiza procesów konkurencyjnych zachodzących na rynku przewozów niskokosztowych. W tym celu omówiono najistotniejsze determinanty wyboru przewoźników Ryanair i Wizz Air oraz określono kierunki rozwoju przewoźników niskokosztowych w Polsce.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, konkurencja, przewoźnicy niskokosztowi, Wizz Air, Ryanair.

Summary: Air transport market is the fastest growing segment of transport. Expectations of air passengers form new challenges for air carriers which they are trying to implement. One of the factors influencing the development of this market is competition. It may be analyzed at various levels in relation to specific ways of influencing the market. Always the effect is a more attractive offer for the customer – the passenger of air transport. Therefore, air carriers should conduct research on issues of competition in the market for air transport services. The main aim of this article is to analyze the competitive processes in the low-cost air transport market. The most important determinants of the choice of Ryanair and Wizz Air are discussed as well as the directions for the development of low-cost carriers in Poland are determined.

Keywords: air transport, competition, low cost carrier, Ryanair, Wizz Air.

1. Wstęp

Rynek transportu lotniczego jest najszybciej rozwijającym się subrynkiem na rynku usług transportowych. Oczekiwania strony popytowej w odniesieniu do realizacji usług transportu lotniczego kształtują nowe wyzwania, które podmioty sektora lotniczego starają się zrealizować. Ponadto innowacyjność, dostęp do *know-how*, postępująca globalizacja, bezpieczeństwo przyczyniają się do szybkiego rozwoju rynku usług transportu lotniczego, który jest jednym z priorytetów wzrostu gospodarczego. Rozwój ten zależy również od efektywnego prowadzenia różnorodnych programów na płaszczyźnie światowej. Zatem przemiany na rynku usług transportu lotniczego są ważnym instrumentem wyrównującym szanse społeczno-ekonomiczne i cywilizacyjne państw, regionów i kontynentów [Ruciński 2009].

Jednym z czynników kształtujących rozwój rynku jest konkurencja. Może ona być analizowana na różnych płaszczyznach, w odniesieniu do specyficznych sposobów oddziaływania na rynek. Zawsze jej skutkiem jest uatrakcyjnienie oferty dla klienta – pasażera korzystającego z usług przewoźników. Stąd też istnieje konieczność prowadzenia badań na problematykę rywalizacji na rynku usług transportu lotniczego.

Głównym celem artykułu jest analiza procesów konkurencyjnych zachodzących na rynku przewozów niskokosztowych. W tym celu omówiono najistotniejsze determinanty wyboru przewoźników Ryanair i Wizz Air oraz określono kierunki rozwoju przewoźników niskokosztowych w Polsce.

2. Konkurencja na rynku usług transportowych

Konkurencja jest nie tylko formą regulacji zasobów w gospodarce, jak to podkreślają D.R. Kamerschen i współautorzy [Kamerschen, McKenzie, Nardinelli 1991] oraz M.J. Stankiewicz [2005], ale także procesem rywalizacji podmiotów występujących po stronie popytu i podaży o najkorzystniejszą alokację środków produkcji i kapitałowych, jak to określa Bernard&Colli [Bernard&Colli 1984; Syrek 1994], przy użyciu dostępnych środków oddziaływania na rynek. Zadaniem konkurencji jest zastosowanie skutecznych działań przyczyniających się do realizacji określonych celów przed podmioty rynkowe, a także „utrudnianie (a nawet niekiedy uniemożliwienie) osiągnięcia takich samych celów przez innych” [Syrek 1994].

Na rynku usług transportowych dochodzi do konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej. Przedsiębiorstwa transportowe rywalizują o udziały w rynkach i uzyskanie na nich przewagi konkurencyjnej.

Konkurencja międzygałęziowa występuje pomiędzy rynkami, na których są oferowane produkty substytucyjne zaspokajające tego samego rodzaju potrzeby lub kreujące nowe. Konkurencja międzygałęziowa występuje także między branżami zabiegającymi o dostęp do tych samych czynników produkcji. W tym przypadku

konkurencja rozgrywa się pomiędzy grupami przedsiębiorstw dbającymi o interes swojego sektora [Burnewicz (red.) 1993].

Ważnym czynnikiem wyboru gałęzi jest też czas przemieszczania, tj. czas podróży pasażera lub dostawy ładunku na miejsce przeznaczenia i cena transportu. Użytkownik transportu ma swobodę wyboru transportu tańszego, lecz wolniejszego, lub droższego i szybszego. Ten drugi wariant spełnia transport lotniczy, jak również ujawnia się zjawisko substytucji pomiędzy odległością czasową oraz ekonomiczną [Piskozub (red.) 1979].

Substytucyjność międzygałęziowa wynika też z niezawodności przewozu środkami poszczególnych gałęzi. Niektóre ładunki cechuje wrażliwość i zwiększona lub mniejsza podatność na szkody powstałe w procesie przemieszczania, generujące alternatywne koszty przewozu [Kozłak 2002]. W tym przypadku transport lotniczy zapewnia szybki i niezawodny przewóz pasażerów oraz ładunków, zmniejszając koszty utraconych korzyści.

Znaczenie wybranych gałęzi transportu w przewozach pasażerskich różni się w poszczególnych krajach [Mańkowska 2015; Mańkowska 2013], ale także w segmencie przewozów wewnątrz krajowych i międzynarodowych. Na polskim rynku głównymi konkurentami w stosunku do usługi lotniczej jest oferta transportu kolejowego (pociągi TLK, Express InterCity oraz Express InterCity Premium), transportu autobusowego (Polski Bus) oraz możliwość wykorzystania transportu własnego.

Konkurencja wewnątrzgałęziowa występuje pomiędzy przedsiębiorstwami transportu lotniczego jako podmiotami wytwarzającymi usługi o tych samych cechach. Do rywalizacji dochodzi najczęściej pomiędzy przedsiębiorstwami funkcjonującymi na rynku, a tymi, które dopiero wchodzi na rynek, rozpoczynając działalność [Kozłak 2007]. Przedsiębiorstwa transportu lotniczego rywalizują nie tylko o klienta – pasażera, ale także o udział w rynku, o dostęp do nowych rynków, o obszar wpływu, tzw. *catchment area*.

W odniesieniu do rynku usług lotniczych (konkurencji wewnątrzgałęziowej) należy wskazać na trzy płaszczyzny rywalizacji, tj. pomiędzy:

- przewoźnikami,
- portami lotniczymi,
- podmiotami wspierającymi działalność transportu lotniczego [Tłoczyński 2016].

Na przewozowym rynku wewnątrzgałęziowym dochodzi do konkurencji pomiędzy przewoźnikami tradycyjnymi, pomiędzy przewoźnikami niskokosztowymi oraz pomiędzy przewoźnikami tradycyjnymi a niskokosztowymi.

3. Oferta usług przewoźników niskokosztowych

Usługa lotnicza jest efektem świadczenia pracy przez usługodawcę i jako efekt działalności produkcyjnej stanowi jej przedmiot obrotu rynkowego [Rucińska, Ruciński, Wyszomirski 2004]. Usługę lotniczą należy postrzegać przez jej: cechy zewnętrzne (formalne), podstawową wartość użytkową, czyli możliwość szybkiego

pokonania przestrzeni powietrznej, oraz użyteczność całkowitą, tj. wartości dodanych i pożądaných przez pasażerów linii lotniczych [Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012].

Przedsiębiorstwa lotnicze coraz powszechniej oferują pakiety usług, wywołując tzw. efekt synergiczny, co oznacza, że poszczególne elementy usługi lotniczej przedstawiają łącznie większą korzyść dla usługobiorcy (wartość dodaną) aniżeli oferowane oddzielnie [Głowacki, Kossut, Kramer 1984]. Na atrakcyjność usługi lotniczej wpływają:

- wysoka jakość jej świadczenia,
- satysfakcjonująca cena,
- sieć dogodnych połączeń,
- oferowany rozkład lotów i skoordynowane w czasie przyloty i odloty w różnych relacjach,
- rodzaj eksploatowanych samolotów,
- dostępność do zróżnicowanych pod względem poziomu jakości warunków podróży,
- kompleksowa i sprawna obsługa usługobiorców w portach lotniczych [Czownicki, Kaliński, Marciszewska 1992],

a także:

- catering na pokładzie samolotów,
- zapewnienie odpowiedniej rozrywki na pokładzie samolotów (trasy długodystansowe) i w portach lotniczych (kąpiki zabaw dla dzieci),
- sprzedaż w salonach wolnocłowych, na pokładach samolotów,
- możliwość przewiezienia bagażu¹,
- umowy bilateralne, sojusze,
- inne udogodnienia [Wensveen 2007].

Cechy usługi lotniczej wynikają z zsynchronizowania możliwości przewoźników, portów lotniczych z uwarunkowaniami makro- i mikrootoczenia rynkowego.

Obecnie na rynku usług transportu lotniczego funkcjonują dwa główne biznesowe modele przewozów pasażerów regularnym transportem lotniczym. Coraz częściej analitycy lotniczy mówią o modelu hybrydowym, łączącym wybrane cechy przewoźników niskokosztowych i tradycyjnych [*Tropical Report...* 2008].

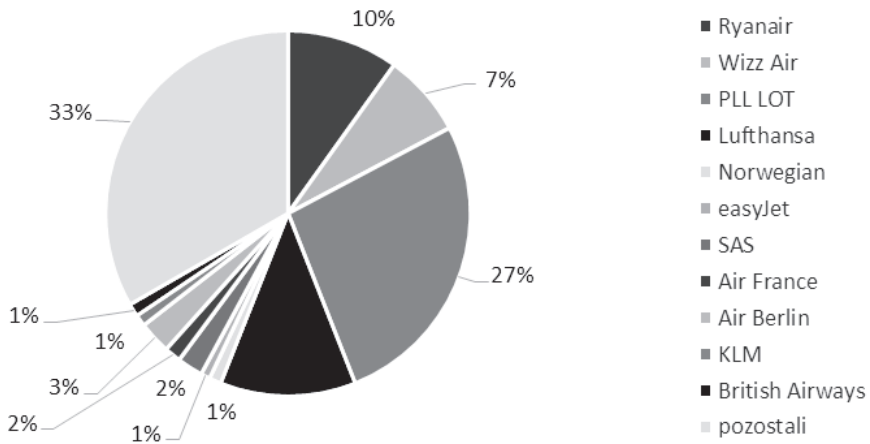
Przedstawione cechy są instrumentami wyróżniającymi usługi przewoźników niskokosztowych na tle konkurencji. Podział na segment tradycyjnych i niskokosztowych przewoźników oraz rosnąca konkurencja w ujęciu międzygałęziowym i na rynku lotniczym powoduje konieczność dostosowywania usług lotniczych do preferencji pasażerów.

W 2014 r. przewoźnicy funkcjonujący na polskim rynku oferowali 409 tys. połączeń lotniczych, tj. prawie 500 mln miejsc.

¹ Przewoźnicy lotniczy mogą nakładać limity ilościowe i wagowe na bagaż podręczny i rejestrowany.

W 2014 r. na polskim rynku Ryanair oferował 40 494 połączeń lotniczych, co stanowiło 10% udziału w rynku, Wizz Air zaś 30 116, tj. 7% udziału. W analogicznym okresie podaż miejsc wyniosła ok. 7,5 mln w przypadku irlandzkiego przewoźnika, natomiast Wizz Air zaoferował ok. 5,4 mln².

Największą podaż Ryanair oferował z portu lotniczego w Modlinie – prawie 100%, następnie z portów Krakowie i Wrocławiu. Wizz Air najwięcej połączeń oferował z Lotniska Choina w Warszawie, z Gdańska oraz z Katowic. O ile irlandzki przewoźnik operował w każdym regionalnym porcie lotniczym, o tyle węgierski Wizz Air tylko z wybranych portów lotniczych, gdzie obszary oddziaływania (*catchement area*) nie pokrywały się.



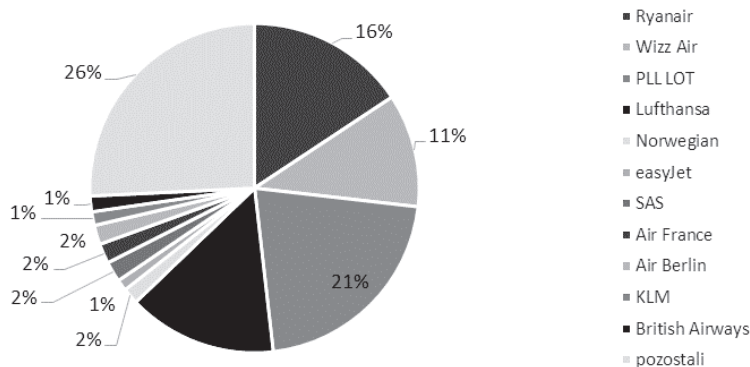
Rys. 1. Udział wybranych przewoźników w oferowanej liczbie połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IATA.

Ryanair największą podaż usług przewozowych oferował do Londynu Stansted, a Wizz Air do Londynu Luton – po ok. 22% swoich połączeń. Należy zauważyć, że na wszystkich trasach, z wyjątkiem aglomeracji londyńskiej oraz Barcelony, rynek został podzielony pomiędzy dwóch operatorów. Istnieją połączenia, na których dominuje Wizz Air, oraz takie, na których dominuje Ryanair.

Każdy przewoźnik dąży do maksymalnego wykorzystania swojej floty. Wiąże się to z odpowiednią długością trasy przelotu, zarządzaniem siatką połączeń oraz zasobami ludzkimi. Analizę efektywności zaangażowania kapitału przeprowadza się, obliczając zysk przypadający na 1 miejsce w samolocie.

² Dotyczy połączeń z polskich portów lotniczych i do polskich portów lotniczych.



Rys. 2. Udział wybranych przewoźników w oferowanej liczbie miejsc na polskim rynku usług transportu lotniczego w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IATA.

Tabela 1. Podaż usług lotniczych Ryanair i Wizz Air z polskich portów lotniczych w 2014 r.

Port lotniczy	Ryanair			Wizz Air			Wszyscy przewoźnicy operujący w porcie lotniczym		
	liczba połączeń	liczba destynacji	podaż miejsc w tys.	liczba połączeń	liczba destynacji	podaż miejsc w tys.	liczba połączeń	liczba destynacji	podaż miejsc w tys.
Bydgoszcz	692	6	131	-	-	-	1 829	7	221
Gdańsk	2 336	14	441	4 895	27	881	29 317	56	3 356
Katowice	717	7	135	3 865	25	696	11 135	35	1 543
Kraków	5 102	32	964	-	-	-	30 417	65	3 796
Lublin	201	2	38	260	2	47	1 521	10	172
Łódź	603	5	114	-	-	-	1 067	7	152
Modlin	6 218	32	1 175	-	-	-	6 251	33	1 180
Poznań	1 201	9	227	941	9	169	10 826	26	1 043
Rzeszów	1 037	8	196	-	-	-	4 411	12	470
Szczecin	353	3	67	233	3	42	1 899	8	213
Warszawa	-	-	-	4 009	26	722	118 033	99	12 837
Wrocław	3 214	23	607	855	6	154	20 279	38	2 130
Razem	21 674	47	4 096	15 058	42	2 710	236 985	144	27 114

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IATA.

Dane te jednak mają charakter poufny. Kolejnym współczynnikiem określającym poziom efektywności zaangażowania kapitału jest współczynnik wykorzystania

nia miejsc w samolocie (*load factor*). W 2014 r. wyniósł on dla Ryanair – 85%, a dla Wizz Air – 83%.

Tabela 2. Oferowana podaż przewoźników Ryanair i Wizz Air do wybranych portów lotniczych w 2014 r.

Destynacja	Ryanair		Wizz Air	
	liczba połączeń	podaż miejsc w tys.	liczba połączeń	podaż miejsc w tys.
Londyn*	4995	944	3310	596
Barcelona**	433	82	427	77
Manchester – Liverpool	1159	219	234	42
Sztokholm – Arlanda	511	67	925	167
Mediolan – Bergamo	655	124	408	73
Dortmund	205	39	1125	205

* Ryanair oferuje połączenie do Stansted i Luton, Wizz Air do Luton; ** Ryanair oferuje połączenia do Barcelony i Girony.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IATA.

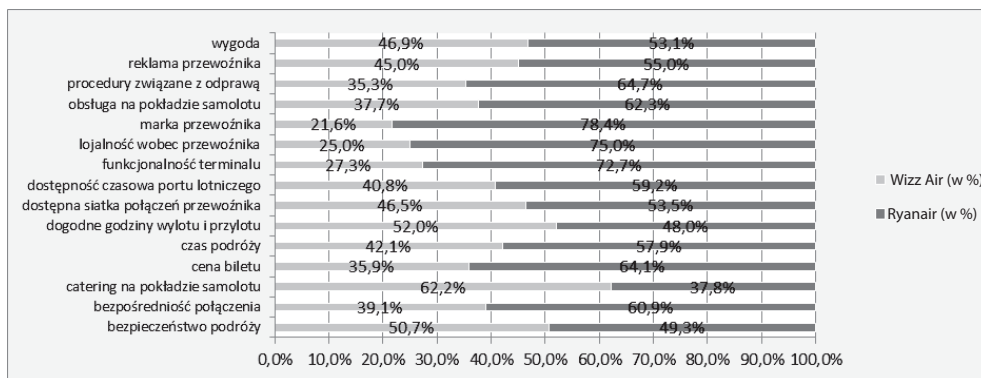
4. Ocena konkurencji pomiędzy Ryanairem a Wizz Air przez pasażerów korzystających z polskich portów lotniczych

Na podstawie badań przeprowadzonych w polskich portach lotniczych metodą wywiadu osobistego, przy wykorzystaniu kwestionariusza ankietowanego, na próbie 2428 osób, tj. 0,01% liczby pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w 2012 r., zanalizowano konkurencję na rynku gałęziowym. Przeprowadzając badania, dokonano warstwowania próby, opierając się na liczbie pasażerów oraz uwzględniając specyfikę ruchu lotniczego w każdym porcie. Badaniami objęto co czwartego pasażera w wieku 18-80 lat, w każdym badanym porcie, udającego się w momencie prowadzenia badań do kontroli bezpieczeństwa.

W odniesieniu do analizowanego problemu stwierdzono, że głównymi czynnikami zachęcającymi do wybrania oferty Wizz Air zamiast Ryanair okazały się: dogodne godziny wylotu i przylotu, dostępna siatka połączeń lotniczych, bezpieczeństwo podróży, wygoda. Natomiast głównymi determinantami przewagi Ryanair nad Wizz Air były: czas podróży, bezpośredniość podróży i cena biletu. Należy jednak zauważyć, iż nie wystąpiło zdecydowane oddziaływanie tych czynników na korzyść jednego lub drugiego przewoźnika (rys. 3).

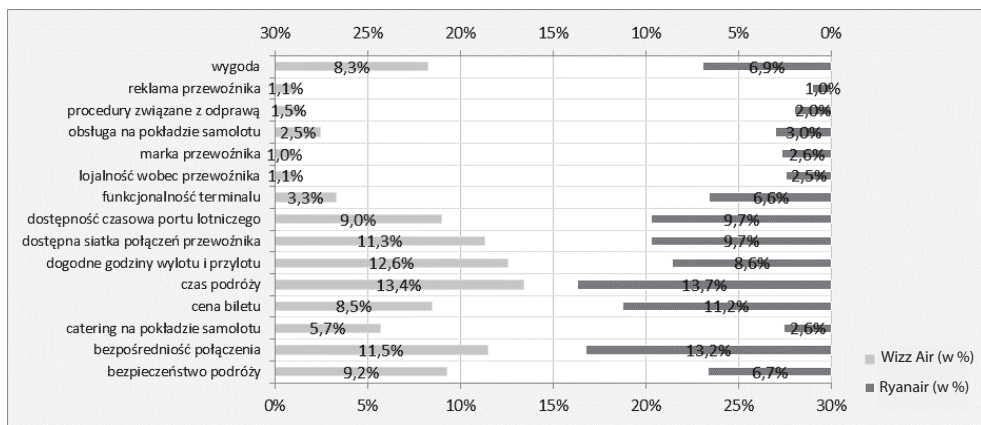
Według przeważającej liczby odpowiedzi, najczęstszym czynnikiem zachęcającym do realizacji podróży z przewoźnikiem Wizz Air był czas podróży, natomiast cena biletu, zdaniem badanych, była czynnikiem zniechęcającym do podróżowania

Wizz Air dla większości pasażerów. W przypadku wyboru przewoźnika Ryanair najczęstszym czynnikiem zachęcającym do realizacji podróży był jej czas i bezpośredniość połączenia, natomiast dogodne godziny wylotu i przylotu, dostępność czasowa portu lotniczego oraz siatka połączeń lotniczych w opinii pasażerów były czynnikiem zniechęcającym do wyboru Ryanair dla większej liczby podróżnych (rys. 4 i 5).



Rys. 3. Czynniki zachęcające do wyboru przewoźnika Wizz Air zamiast Ryanair przez pasażerów korzystających z regionalnych portów lotniczych w 2013 r.

Źródło: własne badania pierwotne.

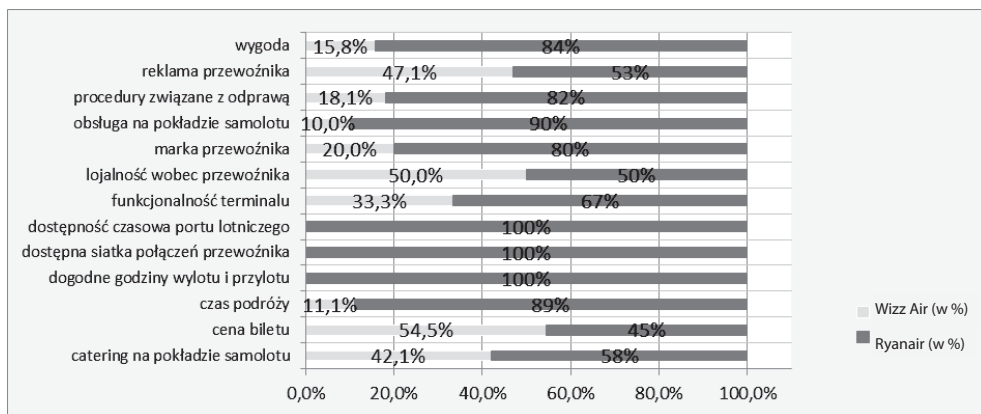


Rys. 4. Czynniki zachęcające do wyboru przewoźnika Wizz Air lub Ryanair przez pasażerów korzystających z regionalnych portów lotniczych w 2013 r.

Źródło: własne badania pierwotne.

Na trasach z polskich portów lotniczych do Londynu głównymi czynnikami wpływającymi na wybór Wizz Air były: dogodne godziny wylotu i przylotu, atrak-

cyjna siatka połączeń lotniczych, czas podróży, cena biletu, bezpieczeństwo podróży oraz czas dojazdu do portu lotniczego. Pasażerowie, którzy wybrali Wizz Air, najczęściej podróżowali w celach turystycznych, służbowych, ale także do pracy na czas określony. Były to osoby w wieku 31-40 i 51-60 lat. Natomiast najistotniejszymi czynnikami wpływającymi na wybór Ryanair były: czas podróży, bezpośredniość oraz w mniejszym zakresie cena biletu.

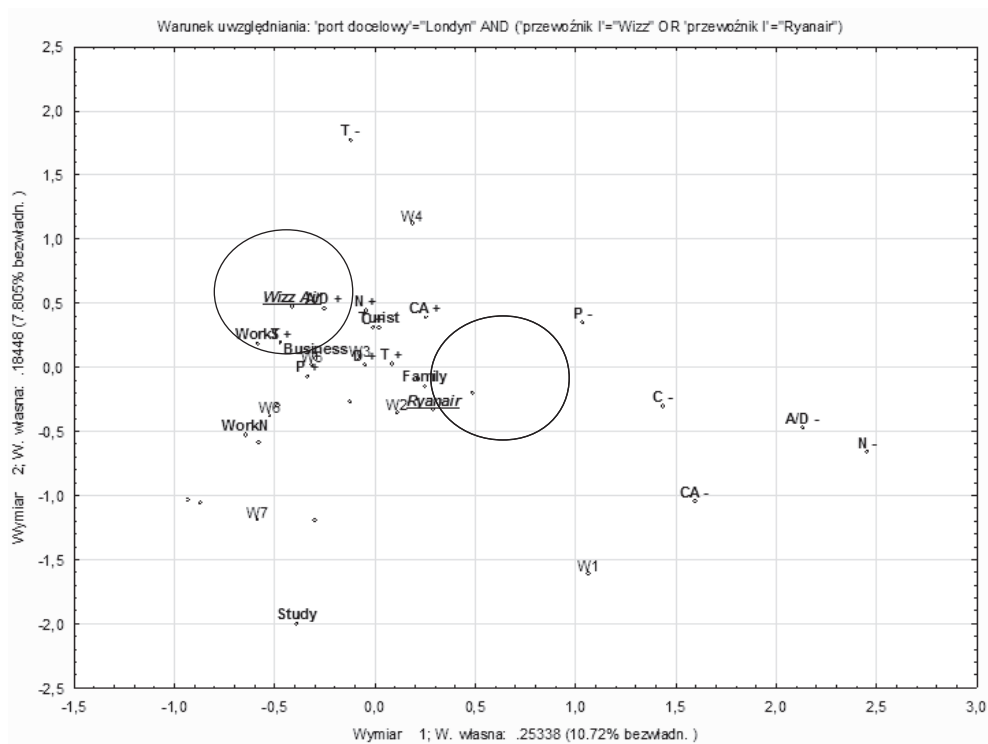


Rys. 5. Czynniki zniechęcające do wyboru przewoźnika Wizz Air zamiast Ryanair przez pasażerów korzystających z regionalnych portów lotniczych w 2013 r.

Źródło: własne badania pierwotne.

Najczęściej Ryanair w przypadku lotów do Londynu był wybierany przez osoby w wieku 21-30 lat, podróżujące w celu spotkania z rodziną. Czynniki zniechęcające nie miały większego wpływu na wybór przewoźnika niskokosztowego. Największy wpływ na wybór Wizz Air w podróżach do Barcelony z portu lotniczego w Gdańsku miały: bezpieczeństwo, siatka połączeń, bezpośredniość połączenia oraz dogodne godziny wylotu i przylotu.

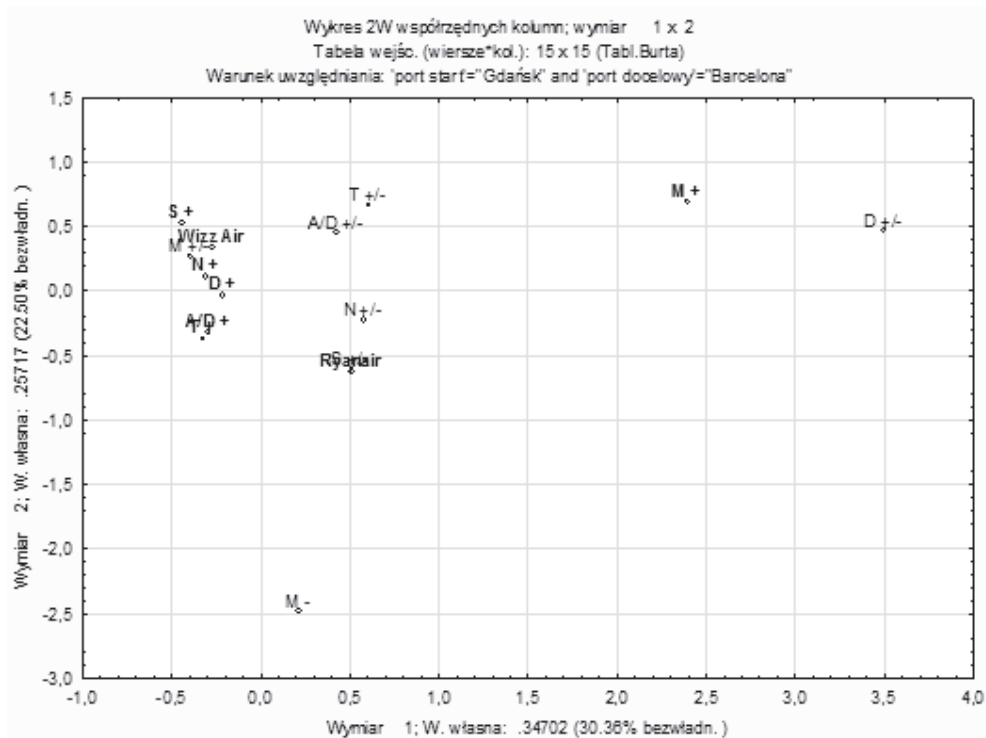
Catering i cena biletu nie miały istotnego wpływu na wybór przewoźnika. Ważny wpływ na wybór Ryanair miały cena biletu oraz dogodne godziny wylotu i przylotu. Pozostałe czynniki nie miały istotnego wpływu na wybór przewoźnika lub miały charakter neutralny.



Legenda: C – wygoda, CA – dostępność czasowa portu lotniczego, N – siatka połączeń, A/D – dogodne godziny wylotu i przylotu, T – czas podróży, P – cena biletu, D – bezpośrednio, S – bezpieczeństwo, W1 – wiek do 20 lat, W2 – wiek 21-30 lat, W3 – wiek 31-40 lat, W4 – wiek 41-50 lat, W5 – wiek 51-60 lat, W6 – wiek 61-70 lat, W7 – wiek powyżej 70 lat, Study – podróż do szkoły na studia, zawody, Turist – podróż turystyczna, Business – podróż służbowa, Family – podróż w celu spotkania się z rodziną, WorkT – wyjazd na czas określony, WorkN – wyjazd na czas nieokreślony. Oznaczenia ze znakiem „+” – zachęcające, ze znakiem „-” – zniechęcające.

Rys. 6. Czynniki wpływające na decyzję o wyborze Ryanair lub Wizz Air w podróżach do Londynu przez pasażerów korzystających z polskich portów lotniczych w 2013 r.

Źródło: własne badania pierwotne.



Legenda: M – catering, N – siatka połączeń, A/D – dogodne godziny wylotu i przylotu, T – czas podróży, D – bezpośrednio, S – bezpieczeństwo. Oznaczenia ze znakiem „+” – zachęcające, ze znakiem „-” – zniechęcające, natomiast +/- – neutralne.

Rys. 7. Czynniki wpływające na decyzję o wyborze Ryanair lub Wizz Air w podróżach do Barcelony przez pasażerów korzystających z portu lotniczego w Gdańsku w 2013 r.

Źródło: własne badania pierwotne.

5. Kierunki rozwoju rynku przewozów niskokosztowych w Polsce

W wyniku zmian zachodzących na rynku, a przede wszystkim dzięki zastosowaniu zróżnicowanych instrumentów konkurencji, rynek usług transportu lotniczego będzie się rozwijał. Analitycy przewidują, że w perspektywie długoterminowej globalny transport lotniczy do 2033 r. będzie notował wzrost o około 5% rocznie. Zatem rozwijać się będzie także segment podróży niskokosztowych. Operatorzy lotniczy, chcąc być konkurencyjni na rynku, będą podejmować działania zmierzające do stworzenia najlepszej oferty na rynku.

Ryanair umiejętnie dostosowuje swoją siatkę połączeń lotniczych, szybko reagując na zmiany w otoczeniu rynkowym. Obecnie oferuje on połączenia ze wszystkich

regionalnych portów lotniczych do kilkudziesięciu destynacji położonych w Europie. Jesienią 2016 r. zamierza uruchomić krajowe połączenia z Lotniska Chopina w Warszawie do portów w Gdańsku i Wrocławiu. Realizowana strategia niskich cen wynika z kilku przesłanek:

- 1) oferowana cena dotyczy tylko przelotu, jest wynikiem polityki efektywnego zarządzania przychodami lotniczymi,
- 2) przewoźnik operuje w drugorzędnych europejskich portach lotniczych,
- 3) Ryanair otrzymuje dopłaty od samorządów terytorialnych i realizuje kampanie marketingowe portów lotniczych,
- 4) flota przewoźnika składa się z ok. 300 samolotów jednego typu,
- 5) operator wdrożył program efektywności wykorzystania siatki połączeń, czasu pracy załogi [Tłoczyński 2016].

Główny konkurent Ryanair – węgierski operator Wizz Air – realizuje podobną strategię, ale opartą na różnicowaniu produktu.

Polski rynek przewozów niskokosztowych jest podzielony pomiędzy dwóch dominujących przewoźników (Ryanair i Wizzair). W najbliższym czasie przewiduje się dalszy podział rynku. Dążenie do maksymalizacji zysku w długim okresie będzie się przejawiać w postaci konkurowania o udział w rynku na połączeniach do tych samych regionów, jednak przewoźnicy będą różnicować usługę o inne porty lotnicze, np. Wizz Air operuje w Luton, Liverpool w Barcelonie, a Ryanair w Stansted, Manchester i Gironie.

Należy oczekiwać, że w wyniku umowy niedoskonałej [Kamińska, Kubska-Maciejewicz, Laudańska-Trynka 2002]³ nastąpią nieformalne i często nietrwałe porozumienia co do obsługi portów docelowych. Taki charakter umowy będzie stanowił umowę dżentelmeńską, w ramach której analizowani przewoźnicy niskokosztowi – Ryanair i Wizz Air – uzgodnią wspólne działania w zakresie podziału obsługiwanego rynku. Już dzisiaj Ryanair buduje siatkę lotniczą, skupiając się na zachodniej i południowej części Europy, z wyłączeniem Wielkiej Brytanii, a Wizz Air dominuje na rynkach skandynawskich oraz wschodnich, oferując połączenia do Gruzji, na Ukrainę czy do Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Pozostali przewoźnicy niskokosztowi funkcjonujący na polskim rynku usług transportu lotniczego, mający bardzo mały udział, będą dostosowywać się do warunków cenowych narzuconych przez Wizz Air i Ryanair, jednocześnie oferując zróżnicowany produkt. I tak Norwegian oferuje połączenia do większych portów w Skandynawii, w cenie nieznacznie wyższej niż główni konkurenci.

³ Zmowa niedoskonała obejmuje nieformalne i często nietrwałe porozumienia cenowe i (lub) wielkości świadczonych produkcji czy podziału rynków zbytu.

6. Zakończenie

Mimo umownego podziału rynku, na wybranych trasach przewoźnicy Ryanair i Wizz Air nadal będą konkurować o pasażera. Opierając się na własnych badaniach pierwotnych przeprowadzonych w polskich portach lotniczych, należy stwierdzić, że pasażer, podejmując decyzję o wyborze przewoźnika niskokosztowego, nie uwzględnia marki ani kieruje się lojalnością. Bierze on pod uwagę przede wszystkim indywidualne preferencje w stosunku do wyboru gałęzi transportu. Ryanair i Wizz Air, podejmując rywalizację o pasażera, obok świadczonych usług dodatkowych, wprowadzają ofertę, której celem jest zaoferowanie pasażerowi atrakcyjnej siatki połączeń lotniczych i atrakcyjnych godzin wylotu/przylotu. Takie działania spowodują, że w segmencie przewoźników niskokosztowych dominującą formą rywalizacji będzie konkurencja pozacenowa, przy zachowaniu poziomu cen satysfakcjonującego pasażerów.

Literatura

- Bernard&Colli, 1994, *Słownik ekonomiczny i finansowy*, Wydawnictwo Książnica, Katowice.
- Burnewicz J. (red.), 1993, *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot.
- Czownicki J., Kaliński D., Marciszewska E., 1992, *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Głowacki R., Kossut Z., Kramer T., 1984, *Marketing*, PWN, Warszawa.
- Kamerschen D.R., McKenzie R.B., Nardinelli C., 1991, *Ekonomia*, Fundacja Gospodarcza NSZZ „Solidarność”, Gdańsk.
- Kamińska T., Kubska-Maciejewicz B., Laudańska-Trynka J., 2002, *Teoria podejmowania decyzji przez podmioty rynkowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Kozłak A. 2002, *Harmonizacja warunków konkurencji w transporcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Kozłak A., 2007, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Mańkowska M., 2013, *Ocena potencjału konkurencyjnego żeglugi promowej względem transportu lotniczego w obsłudze ruchu pasażerskiego między Polską a Szwecją*, [w:] *Współczesne problemy lądowo-morskich systemów transportowych*, pod red. J. Dąbrowskiego i T. Nowosielskiego, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Mańkowska M., 2015, *The concept of development of passenger ferry services in the Baltic sea region in terms of the growing interbranch competition*, Conference Proceedings: 17th International Conference on Transport Science. Maritime, Transport and Logistics Science, Slovenia.
- Materiały wewnętrzne IATA.
- Piskozub A. (red.), 1979, *Ekonomika transportu*, WKiŁ, Warszawa.
- Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., 2012, *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Rucińska D., Ruciński A., Wyszomirski O., 2004, *Zarządzanie marketingowe na rynku usług transportowych*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

- Ruciński A., 2009, *Transport lotniczy*, [w:] *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Stankiewicz M.J., 2005, *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*, Dom Organizatora TNOiK, Toruń.
- Syrek M., 1994, *Ekonomia*. Wydawnictwo „Volumen”, Katowice.
- Tłoczyński D., 2015, *Raport lotniczy 2015*, dodatek do „Wiadomości Turystycznych”, listopad.
- Tłoczyński D., 2016, *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Tropical Report. Airline Business Models*, 2008, DLR, Kolonia.
- Wensveen J.G., 2007, *Air transportation. A management perspective*, Ashgate, Farnham.