

Rola tanich linii lotniczych w obsłudze ruchu turystycznego
The role of low-cost airlines to handle tourist traffic

Головач Э.П., профессор, доктор технических наук,
УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест

Golovach E.P., Professor, Doctor of Technical Sciences,
Brest State Technical University, Brest

Anotacja

Transport jest silnie powiązany z turystyką, natomiast jego rozmiar i rozwój są również czynnikiem rozwoju turystyki w skali globalnej. Brak dostępu do środków transportu w znacznym stopniu ogranicza możliwość korzystania z wyjazdów turystycznych oraz hamuje ich wzrost. Pojawienie się tanich linii lotniczych w regularnych przewozach pasażerskich w pewnym stopniu zrewolucjonizowało podróżowanie. Ekspansja tanich linii lotniczych na rynek pozytywnie wpłynęła na zwiększenie się ruchu turystycznego. W referacie zostali określone mocne i słabe strony tanich linii lotniczych oraz kierunki ich rozwoju.

Annotation

Transport is strongly related to tourism, while its size and development is also a factor in the development of tourism on a global scale. Lack of access to transport significantly reduces the possibility of using tourist trips and inhibits their growth. The emergence of low-cost airlines in scheduled passenger flights has revolutionized traveling in a certain extent. The expansion of low-cost airlines to the market had a positive effect on the increase in tourist traffic. The strengths and weaknesses of the low-cost airlines and their directions of development had been defined in the paper.

Słowa kluczowe: ruch turystyczny, transport, transport lotniczy, tanie linie lotnicze.

Keywords: tourism, transport, air transport, low cost airlines

Dużego znaczenia transportu można dopatrywać się już w starożytnych czasach, kiedy ludzie przemieszczali się z miejsca na miejsce prowadząc wymianę handlową bądź w celu odwiedzenia miejsc kultu religijnego. Jako środek transportu używano wówczas głównie zwierząt. Obecny stan różnych gałęzi współczesnego transportu spowodowany jest bardzo dynamicznym etapem rozwoju zapoczątkowanym dopiero na przełomie XIX i XX wieku. Wybór turysty, z jakiego środka transportu najlepiej skorzystać, jest uzależniony od następujących kryteriów [1, s. 37 – 43]:

- cele i rodzaje podróży turystycznej (cele wypoczynkowe, służbowe, zdrowotne, religijne, podróże krótkoterminowe, długoterminowe),
- cechy jakościowe środka transportu (m.in. szybkość, komfort, bezpieczeństwo, niezależność, bezpośredniość, zakres usług),
- odległość i położenie geograficzne miejsca docelowego podróży,
- koszty podróży.

Warto zauważyć, iż turyści odbywający podróż do określonego miejsca, korzystają zazwyczaj z więcej niż jednego środka transportu. Analizując wzajemne relacje transportu i turystyki można wygenerować kilka zasadniczych wad i zalet poszczególnych środków transportu mających kluczowe znaczenie dla turystyki (Tab.1.)

Tabela 1 – Wady i zalety wybranych środków transportu

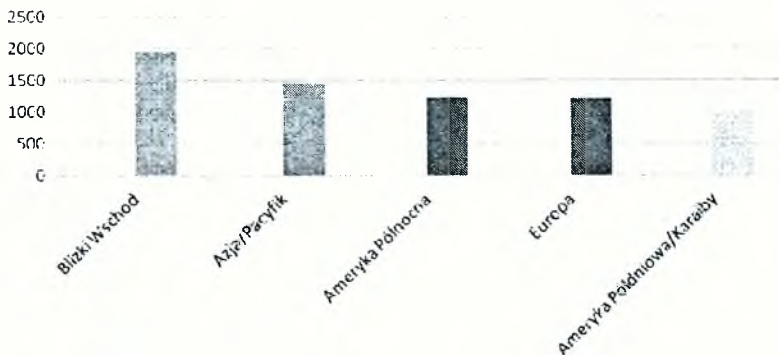
<i>Srodek transportu</i>	<i>Zalety</i>	<i>Wady</i>
Autokar	<ul style="list-style-type: none"> - najtańszy ze wszystkich środków transportu w przeliczeniu na jednego pasażera, - możliwość dowolnego kształtowania imprezy w czasie, - możliwość korygowania w trakcie imprezy założonego programu, bez ponoszenia dodatkowych kosztów, - zapewnia zarówno transport do miejsca docelowego, jak i na obszarze recepcji turystycznej, - wyklucza konieczność transferów, - możliwość poznania mijanego krajobrazu, - dogodne warunki do integracji uczestników imprezy, - bagaż załadowany w miejscu wyjazdu przewożony jest do miejsca docelowego. 	<ul style="list-style-type: none"> - wydłużenie czasu imprezy (czas pracy kierowców, postoje, wzmożony ruch na drodze, ograniczenia prędkości), - ograniczenie wielkości przewożonego bagażu, - możliwość wystąpienia nieprzewidzianych awarii, - konieczność przekraczania wielu granic w turystyce zagranicznej, - niedogodności wynikające z długości trwania podróży.
Pociąg	<ul style="list-style-type: none"> - prędkość podróżowania, - sprawne odprawy graniczne, - dość wysoki komfort podróżowania, - możliwość zamawiania posiłków, - możliwość korzystania z miejsc do spania, - możliwość poznania mijanego krajobrazu, - możliwość przewozu środków transportu (rower, samochód) 	<ul style="list-style-type: none"> - ograniczenia wynikające z rozkładu jazdy, zarówno co do czasu, jak i kierunków, - zmiana terminów w trakcie imprezy powoduje dodatkowe koszty i uzależniona jest od możliwości zmiany rezerwacji, - konieczność korzystania z dodatkowego transportu przy transferach i realizacji programu.
Samolot pasażerski	<ul style="list-style-type: none"> - szybkość podróży, - wygoda podróżowania, - duże bezpieczeństwo podróżowania, - gwarantowane wyżywienie w trakcie podróży, - różnorodny standard, - malejące ceny biletów lotniczych (polityka cenowa przewoźników nisko kosztowych). 	<ul style="list-style-type: none"> - wysoka cena przelotu (z wyjątkiem przewoźników nisko kosztowych), - konieczność dotarcia do lotniska, które nie zawsze znajduje się w miejscu zamieszkania klienta, - wydłużający się czas odprawy pasażerów podyktowany względami bezpieczeństwa, - konieczność przenoszenia bagażu przy transferach, - konieczność korzystania z dodatkowego transportu przy transferach i realizacji programu.

Źródło: [2, s. 15]

Z punktu widzenia turystyki najważniejszą rolę pełnią przewozy dalekobieżne i zaliczające się do nich przewozy międzynarodowe, między aglomeracyjne i międzyregionalne. W lotnictwie cywilnym można wyróżnić dwa zasadnicze segmenty podróży: klientów biznesowych oraz turystycznych. Każdy z nich wymaga zastosowania specjalnych, niepowtarzalnych rozwiązań oraz strategii marketingowych. Strategia obsługi segmentu biznesowego skłania przewoźników do ustalania znacznie wyższych cen za usługi, ale jednocześnie oferowania zdecydowanie większej ilości udogodnień, komfortu i jakości świadczeń. Odwrotna sytuacja jest w przypadku segmentu turystycznego, gdzie główną rolę przy wyborze linii lotniczej pełni cena biletu oraz oferowana sieć połączeń [3, s. 48-49]. Głównym celem referatu jest

określenie roli, jaką pełnią tanie linie lotnicze w przewozach pasażerskich oraz w całości ruchu turystycznego.

W XX w. dzięki rozwojowi techniki nastąpił szybki rozwój transportu lotniczego, a lotnictwo komunikacyjne stało znaczącą gałęzią światowej gospodarki. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2011 r. na lotniskach całego świata zatrudnionych było około 4, 7 mln osób. Kolejne 1, 5 mln pracowało w liniach lotniczych. W 2011 r. linie lotnicze na całym świecie przewiozły 2,7 mld. pasażerów (w 2010 – 2291 milion. pasażerów), co oznacza wzrost o około 5,6% w porównaniu do 2010 r.) [4]. Rysunek 1 pokazuje przeciętną długość lotu dla poszczególnych regionów świata.



Rysunek 1 – Przeciętna długość lotu dla różnych regionów świata

Źródło: opracowanie własne na podstawie [10]

Współczesne linie lotnicze są przedsiębiorstwami, które funkcjonują w konkurencyjnym otoczeniu, poddane licznym procedurom i uzależnione od monopolistycznych dostawców paliw oraz oceniane przez pasażerów. Postęp techniczny spowodował wzrost liczby samolotów, zwiększył szybkość i bezpieczeństwo podróży liniami lotniczymi, komfort przelotu, dostępność oraz obniżenie kosztów tego typu podróży.

Jak pokazuje analiza transport lotniczy i jego rozwój stał się obecnie jednym z najważniejszych czynników zwiększenia ruchu turystycznego [5, s. 137-138]. Punktem przełomowym okazały się lata sześćdziesiąte XX wieku, gdy zaczęto wprowadzać do eksploatacji silniki odrzutowe, co zwiększyło możliwości pokonywania dystansu podróżowania i skróciło czas podróży, przez co transport lotniczy stał się najważniejszym i najbardziej lubianym sposobem podróżowania.

Kolejnym bardzo ważnym etapem w rozwoju lotnictwa pasażerskiego i towarowego było wprowadzenie na początku lat siedemdziesiątych samolotów szerokokadłubowych. Maszyny szerokokadłubowe oprócz ogromnych rozmiarów i pojemności, co czyniło je opłacalnymi, posiadały zwykle dwa przejścia między rzędami, pozwalające zmieścić nawet 10 foteli w jednym rzędzie. Dodatkowo wprowadzone z biegiem czasu zmiany konstrukcyjne pozwalające zmniejszyć zużycie paliwa na trasach wpłynęły znacząco na obniżenie kosztów przewozów towarów i osób. Wszystkie te zmiany wywołały pewnego rodzaju „boom” na usługi lotnictwa pasażerskiego. Ludzie mogli za relatywnie niską cenę w porównaniu do lat wcześniejszych docierać do miejsc oddalonych o tysiące kilometrów i dotychczas niedostępnych [6, s. 89].

Istotnym elementem wpływającym na rozwój lotnictwa cywilnego była wprowadzona w 1978 roku liberalizacja amerykańskiego rynku lotniczego [7, s. 29, 31]. Zostały zniesione różnego rodzaju akty prawne uniemożliwiające wejście na rynek innych przewoźników oraz zlikwidowano krajową władzę lotnictwa cywilnego: *Civil Aeronautics Board (CAB)*. Skutkowało to powstaniem nowych, licznych przewoźników oraz rozpoczęciem swoistej wojny cenowej między nimi. Na wzroście liczby przewoźników lotniczych oraz na nowych inicjatywach taryfowych skorzystali głównie pasażerowie, mogący za coraz niższe koszty udać się w daleką podróż. Liberalizacja lotnictwa oraz deregulacja działalności w zakresie przewozów lotniczych stała się również inspiracją do wejścia na rynek przewoźników niskokosztowych (*LCCs*). Znacznie różniący się zarówno pod względem marketingowym jak i organizacyjnym nowy segment, oferował ceny biletów niespotykane dotychczas. Koszty nie obejmowały jednak posiłków na pokładzie, rezerwacji miejsc bądź pełnej obsługi bagażowej, jednak dla wielu segment przewoźników niskokosztowych i tak stał się świetną alternatywą podróżowania.

Śladem amerykańskiego rynku lotniczego podążyły kraje Europejskie, gdzie na podstawie doświadczeń amerykańskich, kilka lat później rozpoczęła się liberalizacja europejska, w wyniku której każdy przewoźnik zarejestrowany w krajach Unii Europejskiej mógł świadczyć usługi turystyczne we wszystkich państwach należących do Unii. Obecnie powyższe uregulowania stanowią podstawę funkcjonowania lotniczych firm przewozowych na europejskim rynku lotniczym. Do najważniejszych przewoźników niskokosztowych w Europie można zaliczyć linie: RyanAir, WizzAir, GermanWings, TUIfly, AirBerlin, EasyJet.

Można zaznaczyć, iż pojawienie się na polskim rynku lotniczym tanich przewoźników nastąpiło wraz z przystąpieniem Polski do Wspólnoty Unii Europejskiej. Przestrzeń powietrzna została otwarta dla przewoźników zagranicznych, spowodowało to zwiększenie się konkurencyjności na rynku oraz stopniowo rosnącą wojnę cenową, co niewątpliwie było zjawiskiem korzystnym dla rozwoju rynku. Analizując obsługę ruchu turystycznego zarówno przez tradycyjne linie jak i przez tanich przewoźników, zauważyć można regularny wzrost operacji lotniczych oraz liczby przewiezionych pasażerów. Polskie porty lotnicze odnotowują wzrost liczby operacji a największą dynamiką wzrostu mogą pochwalić się porty regionalne. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego „...w 2011 roku po raz kolejny polski rynek przewozów odnotował wzrost liczby pasażerów. Polskie porty lotnicze obsłużyły (...) 21,71 mln pasażerów, co jest wzrostem o 6,1% w stosunku do roku poprzedniego [8]. W stosunku do liczby obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych pomiędzy portami lotniczymi w Polsce zachodzą ogromne dysproporcje. Zdecydowanie największy udział w lotnictwie cywilnym generują trzy największe porty w kraju, są to porty w Warszawie, Krakowie i w Katowicach. Wymienione porty obsłużyły w pierwszej połowie 2009 roku ponad 70% całej liczby ruchu pasażerskiego [9, s. 25]. Liczbę obsłużonych pasażerów przez polskie porty lotnicze w 2011 roku przedstawia poniższa tabela [2].

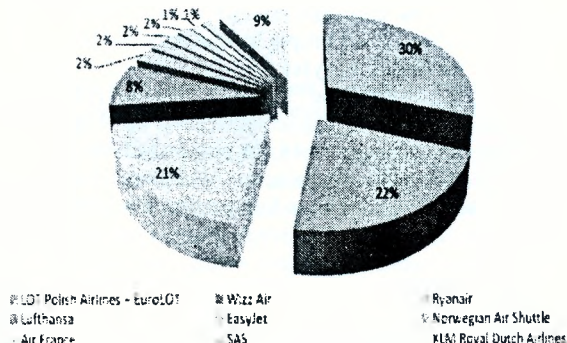
W 2011 roku w międzynarodowym ruchu pasażerskim liczba obsłużonych osób przez polskie porty lotnicze wyniosła 18,4 mln pasażerów co stanowi wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 5%. Obserwując przewozy lotnicze według korzystania z poszczególnych przewoźników, zauważyć można ciągłą dynamikę wzrostu liczby klientów tanich linii lotniczych.

Tabela 2 – Liczba obsłużonych pasażerów przez polskie porty lotnicze w 2011 roku

Nazwa portu lotniczego	Ruch czarterowy	Ruch regularny
Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie	1 444 082	7 878 403
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach	779 581	1 721 403
Port Lotniczy Poznań – Ławica	364 064	1 061 801
Port Lotniczy Wrocław – Strachowice	213 317	1 392 905
Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy Gdańsk – Rębiechowo	182 868	2 266 834
Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice	166 616	2 827 743
Port Lotniczy im. W. Reymonta Łódź – Lublinek	50 378	339 883
Port Lotniczy Szczecin – Goleniów	28 614	229 603
Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka	28 252	459 488
Port Lotniczy im. Ignacego Paderewskiego Bydgoszcz – Szwederowo	21 322	247 038
Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost	324	6 616
Suma	3 279 418	18 431 717

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Otwarcie po 2004 r. przestrzeni powietrznej dla wszystkich firm lotniczych zarejestrowanych na terenie Unii Europejskiej doprowadziło do wejścia na rynek tanich linii lotniczych, udział których na polskim niebie w 2011 r. wyniósł 43% (rys. 2).

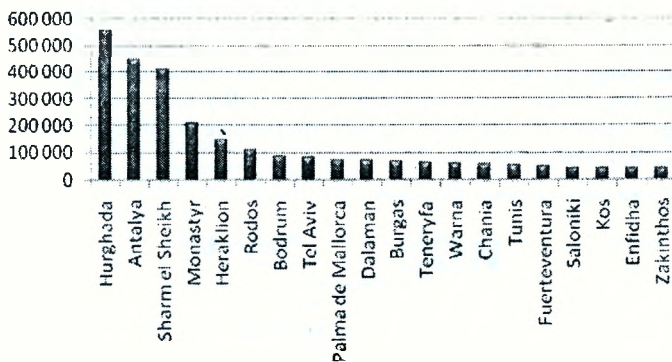


Rysunek 2 – Udział największych przewoźników w międzynarodowym ruchu pasażerskim w 2011 r.
Zródło: [11]

Obecnie, węgierskie linie *WizzAir* są w czołówce liczby przewożonych pasażerów w Polsce. W 2011 roku one obsłużyły 4,2 mln pasażerów [10], jest to wynik znaczący, gdyż całość przewiezionych pasażerów w całym kraju wyniosła wówczas 18,4 mln osób. 21% skorzystało z innego taniego przewoźnika – istniejących od 2005 roku na polskim niebie irlandzkich linii *RyanAir* (miejsce 3) [11].

Analizując dane dotyczące ruchu turystycznego realizowanego w ramach linii czarterowych można zauważyć, iż w 2010 roku najchętniej odwiedzanym państwem był Egipt, do/z którego obsłużono 1.042 tys. pasażerów tj. 32,09% ogółu, następnie Turcja (629 tys. pasażerów) oraz Grecja z liczbą 465 tys. pasażerów. Do najpopularniejszych kierunków/miast można zaliczyć również Hurghada (559 tys. obsłużonych pasażerów), Antalya (444 tys. Pasażerów), Sharm El Sheikh (409 tys. pasażerów) (rys. 3).

Liczba obsłużonych pasażerów na 20 najpopularniejszych kierunkach z/do polskich portów lotniczych w roku 2010



Rysunek 3 – Najpopularniejsze kierunki ruchu według miast

Źródło: opracowanie własne na podstawie [11]

Obserwując rozwój tanich przewoźników na rynku lotniczym, można zauważyć, że tak jak w przypadku pierwszych tanich linii lotniczych – amerykańskich *Southwest Airlines*, tak i obecnie ważnym środkiem osiągnięcia sukcesu jest kilka elementów. Do najważniejszych można zaliczyć strategię niskich taryf dzięki oferowaniu lotów pozbawionych usług dodatkowych, najczęściej z tanich, podrzędnych lotnisk ale przy dużej częstotliwości rejsów. Kolejną mocną stroną jest korzystanie z jednolitej floty samolotów, co oznaczazmniejszenie kosztów eksploatacji maszyn w porównaniu z regularnymi liniami, dysponującymi znacznie większym taborem samolotów. W porównaniu do tradycyjnych linii, zmniejsza się również koszt szkolenia załogi, co niewątpliwie wpływa na osiągnięcie zamierzonego zysku przez tanich przewoźników.

Kolejną mocną stroną są kanały, jakimi przewoźnicy posługują się do dystrybucji biletów. Ograniczenia w dokonaniu rezerwacji wyłącznie poprzez Internet sprawia, że tani przewoźnicy nie muszą utrzymywać stałych, regularnych biur sprzedaży bądź płacić pośrednikom prowizji.

Wśród wielu zalet podróżowania tanimi liniami, można wygenerować kilka wad i zagrożeń, zarówno dla klientów jak i dla przewoźników. W pewnym sensie wadą korzystania z usług tanich linii jest niski komfort podróżowania, przejawiający się poprzez brak bezpłatnych usług świadczonych na pokładzie samolotu. Wszelkiego rodzaju gastronomia jest dostępna tylko za dopłatą stąd tradycyjne linie często określają tanie linie lotnicze jako *No service* bądź *No frills*. To, co dla przewoźnika jest zaletą i jednym z warunków istnienia, dla pasażerów może stanowić słabą stronę. Również fakt nienumerowanych miejsc na biletach może sprawić kłopot. Często obowiązują zasady „*kto pierwszy, ten lepszy*”, więc zdarzają się przypadki nieudostępnienia wykupionego miejsca dla pasażera z powodu zjawiska zwanego *overbooking* czyli sprzedaży większej liczby biletów niż jest w samolocie.

Zagrożeniem tanich przewoźników jest też konkurencja, nie wywodząca się bezpośrednio z branży lotniczej. Duża część oferty tanich linii lotniczych skoncentrowana jest na krótkodystansowych lotach do 1000 km. Wynika stąd zagrożenie choćby ze strony ciagle prężnie rozwijających się szybkich kolei.

Słabą stroną jest również fakt, iż najniższe ceny lotów dotyczą zwykle terminów stosunkowo odległych od momentu realizacji lotu. Można mówić, że usługi tanich linii lotniczych są skierowane w większości do osób, które mogą zaplanować podróż z dużym wyprzedzeniem. Nie bez znaczenia jest czynnik związany z wagą bagażu zabieranego ze sobą na pokład. Klienci innych środków transportu mogą wziąć ze sobą dużo więcej bagażu niż ma to miejsce w przypadku linii lotniczych, w których pasażer musi zapłacić za nadbagaż. Opłaty dodatkowe wybranych linii lotniczych zostały przedstawione na rysunku 4.

Opłaty dodatkowe w tanich liniach lotniczych

OPLATY	WIZZ	RYANAIR	easyJet
Bagaż rejestrowany zgłoszony przy odprawie na lotnisku	136 zł do 32 kg	140 180 zł* za 15 kg 180 220 zł* za 20 kg	160 zł do 20 kg
Bagaż rejestrowany zgłoszony przez internet	68 zł do 32 kg	60 100 zł* za 15 kg 100 140 zł* za 20 kg	80 zł do 20 kg
Pierwszeństwo wejścia na pokład	36 zł na lotnisku 18 zł przez internet	20 zł na lotnisku 16 zł przez internet	49 zł
Dodatkowa przestrzeń na nogi	46 zł na lotnisku 23 zł przez internet		
Płatność przez internet	11 zł przelewem 23 zł kartą płatniczą	24 zł 0 zł - MasterCard Prepaid	45 zł 0 zł - Visa Electron i Carte Bleue

*Wzrost cen do 100% i płatność w opłacie za miejsce w samolocie, w przypadku braku miejsca przy rezerwacji na lotnisku.

Rysunek 4 – Opłaty dodatkowe linii lotniczych Wizzair, Ryanair, Easyjet

Źródło: [12]

Obecnie na rynku tanich przewoźników obserwujemy wojnę cenową. Przewoźnicy dążą do zminimalizowania kosztów eksploatacji maszyn, utrzymania połączeń, sieci sprzedaży, płac załogi itd. Koszty te stanowią ok. 90% wszystkich kosztów, a jedynie 10% to koszty obsługi pasażerów. W związku z tym tylko duży ruch turystyczny oraz szeroka sieć połączeń jest w stanie zapewnić tanim liniom lotniczym rentowność przedsięwzięcia. Większość linii właściwie maksymalizuje eksploatację samolotów poprzez zmniejszenie przestrzeni pomiędzy siedzeniami kosztem większej ilości miejsc itd. Jednak przestrzeń maszyn jest ograniczona, turyści potrzebują coraz więcej komfortu, a co za tym idzie - wzrost kosztów eksploatacji oraz cen biletów. To może skutecznie zahamować rozwój tanich linii lotniczych, na czym z pewnością skorzystają przewoźnicy naziemni.

Ważnym elementem zapobiegającym wstrzymaniu rozwoju tanich linii lotniczych może być wykorzystanie pewnych nowoczesnych technologii, urozmaicenie klas podróżujących, bądź spełnienie specjalnych życzeń potencjalnych turystów, które jeszcze nie zostały zaspokojone.

Wzrost konkurencyjności idący w parze z szybkim rozwojem tych linii wywołał pozytywny skutek zarówno w warunkach podróżowania nimi jak też w malejących cenach biletów. Globalizacja i szeroko rozpowszechniony w dzisiejszych czasach Internet ułatwiają rezerwowanie miejsc, biletów oraz całych wycieczek organizowanych przez biura podróży.

Literatura

1. Kaspar C., *Współzależność między turystyką a środkami transportu*, „Problemy ekonomiczne turystyki”, Departament Ekonomiczny GKKFiT, Warszawa, 2000.
2. Sobczyszczak L., *Rola tanich linii lotniczych w obsłudze ruchu turystycznego*, Praca magisterska, Biata Podlaska, 2012.
3. Czownicki J., D. Kaliński, E. Marciszewska, *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, SGH Warszawa, 1992.
4. http://www.icao.int/publications/Documents/9975_ru.pdf, data odczytu 25.08.2012.
5. Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
6. Meyer B., *Obsługa ruchu turystycznego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2008.
7. Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 1995.
8. http://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/porty_09_11.pdf.
9. Biolkowicz Z., „Dokąd lecimy” *Ruch turystyczny*, sierpień 2009.
10. <http://www.airfleets.net/flottecie/Wizz%20Air.htm>8. Adamów-Białkowicz Z., *Tanio niestety już było*, Rynek turystyczny marzec 2003.
11. http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje/_analiza_ryнку_11.pdf.
12. <http://wyborcza.biz/biznes/51,100896,12601617.html?i=2>.

Bezpieczeństwo i ryzyko podróżowania tanimi liniami lotniczymi **Security and risk of low-cost airline traveling**

Головач Э.П., профессор, д.т.н.,

УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест

Рубахов А.И., профессор, д.э.н., д.т.н.,

Академия Физического Воспитания Юзефа Пилсудского, г. Варшава

Golovach E.P. Professor, Doctor of Science,

Brest State Technical University, Brest

Rubahov A.I., Ph.D., D.Sc.,

Academy of Physical Education of Jozef Pilsudski, Warsaw

Anotacja

Decydując się na podróż samolotem, jednym z najważniejszych czynników jakie potencjalny turysta bieżą pod uwagę jest kwestia bezpieczeństwa. Szczególnego znaczenia ten czynnik nabiera zwłaszcza w dobie nagłaśnianych i szeroko omawianych katastrof lotniczych w różnych częściach świata oraz bankructwie tanich linii lotniczych w ostatnich latach. W referacie zostali omówione czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo i ryzyko podróżowania tanimi liniami lotniczymi. Przedstawione obszary z największą liczbą ofiar wypadków cywilnych statków powietrznych.

Annotation

When you decide to travel by plane, one of the most important factors which potential tourists take into consideration is the issue of safety. This factor takes special importance especially when air catastrophes in different parts of the world and the collapse of low-cost airlines in recent years are publicized and widely discussed. The factors that influence to the safety and risks of low-cost airline traveling had been discussed in the paper. There are presented areas with the highest number of fatalities of civil aircraft.

Słowa kluczowe: ruch turystyczny, tanie linie lotnicze, ryzyko, bezpieczeństwo.

Keywords: tourism, low cost airlines, risk, safety.