

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2006

dynamika • wskaźniki • prognozy

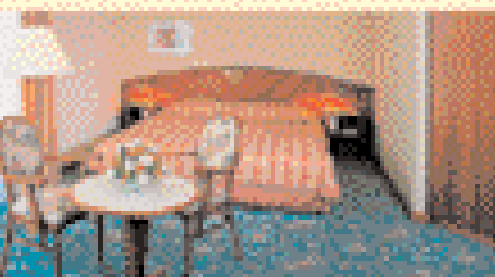
WIADOMOŚCI
TURYSTYCZNE


INSTYTUT TURYSTYKI

actia
FORUM



w centrum
miasta



dla zmęczonych
wypoczynek



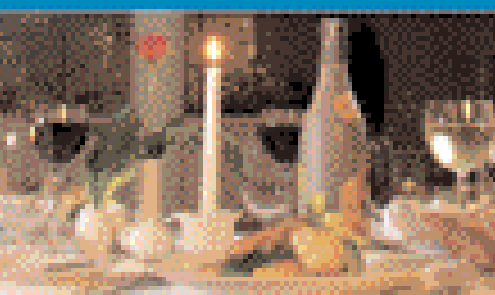
chwila
czystej rozkoszy



wesele razem



dla zmęczonych
relaks

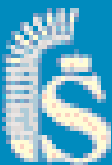


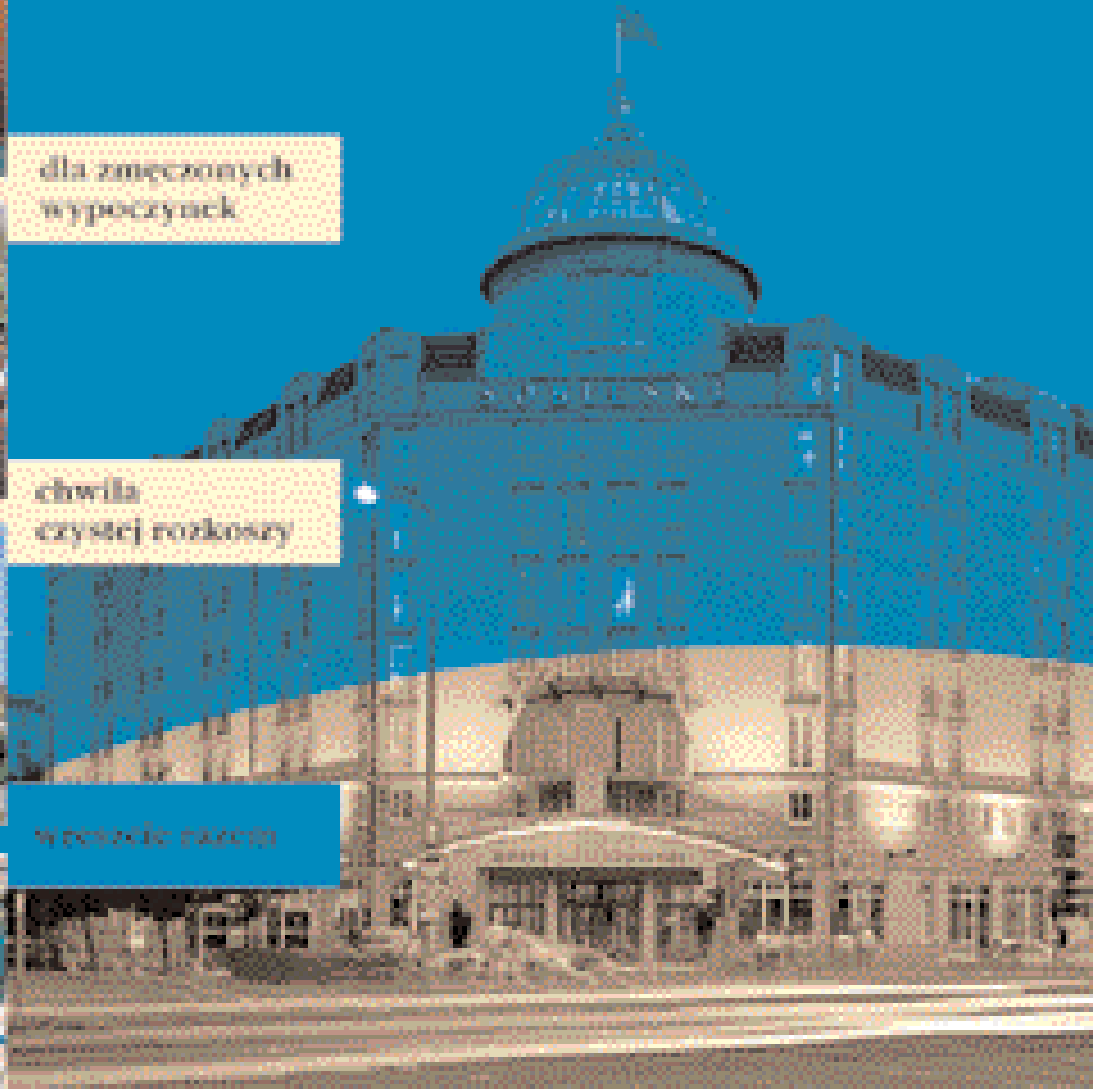
wykwintne
potrawy



wieczorne
wspomnienia

POZNAJ NASZ STYL

 **HOTEL**
★★★★
SOBIESKI



Zapraszamy
do skorzystania z naszych usług.

Gwarantujemy Państwu
komfort i wygodę.

Plac Artura Zawady 1, 02-025 Warszawa
TEL: +48 022 579 1000; FAX: 659 8828
E-mail: hotel@sobieski.com.pl
<http://www.sobieski.com.pl>

Hotel Jan 20 Sobieski należy do programu marketingowego
Polska Prezenta Polska G. Kowalski
Kierownictwo: miroslaw.sobieski@sobieski.com.pl

INSTYTUT TURYSTYKI W WARSZAWIE

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2006

dr Tomasz Dziedzic

Instytut Turystyki w Warszawie

Raport „Rynek lotniczy 2006” jest współfinansowany
przez firmę Actia Forum Sp. z o.o.

Warszawa, wrzesień 2006



INSTYTUT TURYSTYKI

Raport opracowano w Instytucie Turystyki
02-511 Warszawa, ul. Merlina 9a
tel. (22) 844 63 47, fax (22) 844 12 63
e-mail: it@intur.com.pl, www.intur.com.pl
dyrektor dr Krzysztof Łopaciński

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Wydawca: Eurosystem - Jarosław Śleszyński
02-034 Warszawa, ul. Wawelska 78 ap. 30
tel. (22) 822 20 16, fax (22) 823 78 83
e-mail: eurosys@pro.onet.pl, www.eurosys.pl
Skład i łamanie: Impuls



**zawsze
bezpiecznie**

SIGNAL IDUNA Polska jest wiodącym partnerem ubezpieczeniowym rynku turystycznego w Polsce. W trosce o bezpieczeństwo naszych kontrahentów wprowadziliśmy na rynek PROGRAM HOTEL. To ochrona ubezpieczeniowa uwzględniająca specyfikę działalności i szczególne wymagania branży hotelarskiej:

- ▶ ubezpieczenia mienia od ognia i innych zdarzeń losowych
- ▶ ubezpieczenia mienia od kradzieży z włamaniem i od rozboju
- ▶ ubezpieczenia sprzętu elektronicznego od wszystkich ryzyk
- ▶ ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej osób prowadzących hotele.

Program zapewnia również możliwość skorzystania na specjalnych warunkach z ubezpieczeń dodatkowych:

- ubezpieczenie komunikacyjne floty samochodowej
- grupowe ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków

Dla naszych Partnerów przygotowaliśmy również pierwsze w Polsce prywatne **UBEZPIECZENIE ZDROWOTNE** obejmujące organizację i finansowanie usług ambulatoryjnych i leczenia szpitalnego.

www.zdrowotne.pl ■

Spis treści

Wprowadzenie	6
---------------------------	----------

CZĘŚĆ I RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT

1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej	7
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata	7
1.2. Wyniki finansowe	7
2. Główni przewoźnicy światowi	9
2.31 Wielkości przewozów pasażerskich	9
2.2. Wyniki finansowe	10
2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – low cost carriers)	
3. Porty lotnicze	12
4. Trendy, tendencje i prognozy	13
4.1. Zakres liberalizacji rynku i jej niektóre skutki	13
4.2. Nowe samoloty	13
4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego	14

CZĘŚĆ II RYNEK LOTNICZY – POLSKA

1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej	15
2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)	16
2.1. Linie zagraniczne	16
2.2. Działalność PLL LOT	16
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)	18
4. Oferowane wielkości przewozowe i kierunki w 2006 r.	23
5. Ruch czarterowy	27
6. Polskie porty lotnicze	29
6.1. Ruch w poszczególnych segmentach	30
6.2. Ruch według portów	30
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach	31
7. Perspektywy i prognozy	33
7.1. Wzrost ruchu	33
27. Infrastruktura	34

Wstęp

Instytut Turystyki i redakcja „Wiadomości Turystycznych” publikują kolejną edycję raportu „Rynek lotniczy”. Choć od poprzedniego wydania minął tylko rok, był to okres gwałtownych przeobrażeń w lotnictwie pasażerskim na świecie i w Polsce. Odnoszą się one do sfery organizacji i zasięgu rynku, zagadnień finansowych, technicznych, logistycznych, które w sumie mają tak istotny wpływ na obecną rzeczywistość, że można je nazwać zmianami cywilizacyjnymi.

Z jednej strony wielomiliardowy deficyt u przewoźników lotniczych i – będące ważną jego przyczyną – galopujące ceny paliwa oraz zagrożenie terroryzmem. Z drugiej, niespotykany wcześniej gwałtowny wzrost ruchu w wielu krajach na Dalekim i Bliskim Wschodzie, a także w Europie Środkowo-Wschodniej (w tym w Polsce), duszące się od nadmiaru pasażerów lotniska (przede wszystkim europejskie), upowszechnienie w społeczeństwach podróży lotniczej, ofensywa tzw. tanich przewoźników i zapowiedź superjumbo. Wszystkie te składniki to wybijające się elementy, charakterystyczne dla rynku lotniczego 2006 r. Absolutna większość z nich dotyczy bezpośrednio lub pośrednio polskiego pasażera (także potencjalnego), przewoźników lotniczych operujących w Polsce, polskie porty lotnicze, władze centralne i samorządowe, i to nie tylko te odpowiedzialne za transport. Powyższym zagadnieniom poświęcone są – podzielone na część światową i polską – rozdziały niniejszego Raportu.

W bieżącej edycji Raportu największą uwagę skupiono na spektakularnie rosnącym w naszym kraju segmencie przewozów tzw. tanich linii lotniczych, ich aktualnej ofercie i planom rozwoju. Prezentowany jest też nowy rozdział dotyczący cudzoziemców w polskich portach lotniczych. Na podjęcie tej tematyki zdecydowaliśmy się w związku z szybkim wzro-

stem liczby cudzoziemców przekraczających granicę Polski na lotniskach, a szczególnie w portach regionalnych. W tych ostatnich, przyjazdy pasażerów zagranicznych wzrosły w 2005 r. o 90%, a w Warszawie zaledwie o 7% w stosunku do 2004 r.

Przy tak dynamicznym wzroście ruchu lotniczego i znaczenia komunikacji lotniczej, z jakim mamy do czynienia obecnie oraz będziemy mieli w najbliższych latach (zgodnie z wszelkimi prognozami krajowymi i zagranicznymi), wąskim gardłem staje się infrastruktura. Konieczność dostosowania infrastruktury nawigacyjnej, naziemnej (dla pasażerów i samolotów) oraz w bliskich i dalszych strefach lotnisk, jest warunkiem koniecznym w miarę sprawnego funkcjonowania komunikacji lotniczej (nie mówiąc o jej zrównoważonym i harmonijnym rozwoju). Stąd niemoc decyzyjna wykazywana od wielu lat przez administrację państwową w sprawie nowego centralnego portu lotniczego i uruchomienia lotniska w Modlinie już jest – i będzie coraz bardziej – odczuwalną barierą dla rynku lotniczego w Polsce. W tym kontekście stawianie obu powyższych przedsięwzięć w opozycji do dalszego rozwoju portów regionalnych wydaje się być fałszywą alternatywą, szczególnie przy stosunkowo korzystnych warunkach pozyskiwania środków na inwestycje, jakie są obecnie i będą w najbliższych latach; a nie obejmują one wyłącznie środków UE, ale także fundusze krajowych i zagranicznych inwestorów prywatnych.

Instytut Turystyki i redakcja „Wiadomości Turystycznych” oddając tegoroczną edycję Raportu (dzięki wsparciu sponsorów i reklamodawców) mają nadzieję, że spełni ona oczekiwania czytelników w jeszcze większym stopniu niż wydania poprzednie.

Tomasz Dziedzic
Instytut Turystyki

Część I

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT

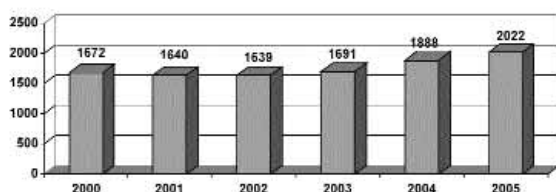
1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

Rozwój transportu lotniczego – w tym szczególnie pasażerskiego – w coraz większym stopniu uzależniony jest od różnorodnych pozalotniczych czynników i zjawisk. Jednocześnie w coraz większym stopniu oddziałuje na to, co dzieje się w innych branżach. Po kryzysowych latach 2001-2003 przypuszczano, że w 2004 r. nastąpi wyjście branży ponad „czerwoną kreskę” deficytu i przekroczenie rekordowych przewozów wykonanych w 2000 r. Udało się to połowicznie. To znaczy liczba przewiezionych pasażerów faktycznie była najwyższa w historii, ale branża jako całość w układzie światowym pozostawała na minusie. Optimizm prognostyków przesunął się na kolejny rok. I podobnie, jak w 2004 r., przewozy w 2005 r. okazały się rekordowe, natomiast bilans w skali globalnej ujemny – przy bardzo zróżnicowanej sytuacji regionalnej. Ogólnie jednak można uznać, że transport lotniczy na świecie znalazł się w fazie wyraźnego trendu rosnącego.

1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata

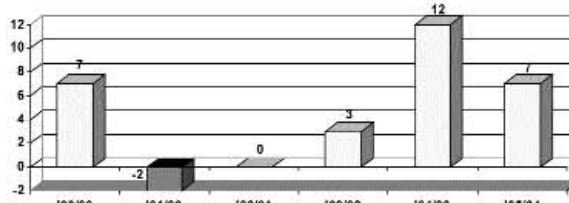
W połączeniach rozkładowych lotnicze przewozy na świecie w 2005 r. przekroczyły po raz pierwszy w dziejach poziom 2 mld pasażerów. Oznacza to wzrost o 45% w stosunku do 1996 r. i o 7,1% więcej niż w 2004 r. [1] Wprawdzie dynamika tego wzrostu w 2005 r. była wyraźnie mniejsza niż w 2004 r., ale należała do jednych z najwyższych w ostatnim dziesięcioleciu. Jeśli zaś rozpatrywać bezwzględną wartość wzrostu przewozów, można zauważyć, że w 2005 r. wyniosła ona 140 mln pasażerów, a w rekordowym pod względem dynamiki 2004 r. 200 mln. Wielkości przewozów w latach 2000-2005 przedstawia rys. 1, a dynamikę zmian rok do roku rys. 2.

Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2005, w mln pasażerów



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO, World Airlines Improve Operating Profits in 2005 Despite Fuel Increases, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1996-2005, www.icao.int.

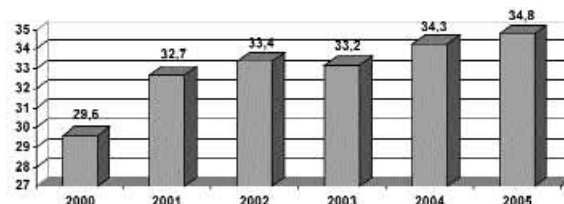
Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2005 (w %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO, World Airlines Improve Operating Profits in 2005 Despite Fuel Increases, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1996-2005, www.icao.int.

Istotnym rysem ostatnich lat jest silniejszy wzrost wielkości przewozów międzynarodowych niż krajowych. W 1996 r. te pierwsze stanowiły 29,6% ogólnej wielkości przewozów regularnych, w 2005 r. 34,8%. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2005 przedstawia rys. 3. Oznacza to, że przewozy zagraniczne rozwijały się bardziej dynamicznie od wewnętrznych i coraz silniej wpływają na sytuację w całym transporcie pasażerskim.

Rys. 3. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2005 (w %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO, World Airlines Improve Operating Profits in 2005 Despite Fuel Increases, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1996-2005, www.icao.int.

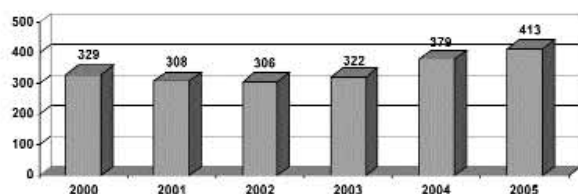
Wzrost przewozów międzynarodowych (regularnych) w 2004 r. o 15%, a w 2005 r. o 9% wskazuje, że była to dynamika wyższa niż wzrost międzynarodowego ruchu turystycznego (wg WTO w 2004 r. wyniosła ona 9,9%, a w 2005 r. 5,5% [2]). Oznacza to tym samym, że udział transportu lotniczego w turystyce zagranicznej wzrósł, a samolot staje się coraz częściej wykorzystywanym środkiem transportu przy podróżach zagranicznych. Inną ilustracją tej tendencji jest relacja pomiędzy liczbą podróży międzynarodowych, a liczbą pasażerów samolotów w ruchu międzynarodowym. O ile w 2000 r. turystów takich było 689 mln, a pasażerów 542 mln (co oznacza, że nieco mniej niż 39% przy podróżach zagranicznych korzystano z samolotu), to w 2004 r. odpowiednie wielkości wynosiły 766 mln podróży i 647 mln pasażerów (42% podróży z wykorzystaniem samolotu), a w 2005 r.: 808 mln podróży i 704 mln pasażerów (prawie 44% podróży odbyło samolotem). [3]

1.2. Wyniki finansowe

Zmiany wielkości ruchu pasażerskiego w pewnym zakresie znajdowały swoje odbicie w zmianach przychodów linii lotni-

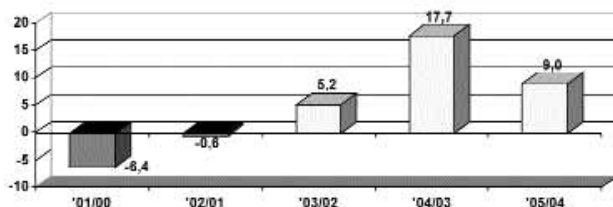
czych. Według danych IATA w 2005 r. całkowite przychody przewoźników lotniczych wyniosły 413 mld USD i było to o 34 mld USD (9%) więcej niż w 2004 r. [4] Należy dodać, że dynamika ta była o 2 punkty proc. wyższa niż wzrost przewozów ogółem w 2005 r. Wielkości przychodów ogółem w latach 2000-2005 przedstawia rys. 4., a dynamikę zmian rys. 5.

Rys. 4. Przychody ogółem linii lotniczych w latach 2000-2005 w mld USD



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics, June 2006, www.iata.org.

Rys. 5. Zmiana wielkości przychodów linii lotniczych rok do roku w latach 2000-2005 (w %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics, June 2006, www.iata.org.

Wpływy z przewozów pasażerskich od wielu lat stanowią podstawowe źródło przychodów. W obecnej dekadzie wartość ta sięga ok. 80%. W 2005 r. wynosiła 79%, wpływy z przewozów cargo 12%, a pozostałe rodzaje działalności 9% [5].

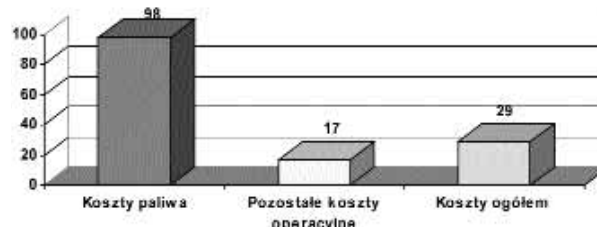
W 2005 r. (podobnie, jak w 2004) przewoźnicy wypracowali w skali globalnej zysk operacyjny w wysokości 4,3 mld USD, tj. na poziomie 1% wartości przychodów. Jednakże, nie przełożyło się to na zysk netto i linie poniosły w sumie stratę w wysokości 3,2 mld USD. Należy dodać, że była ona o ponad 2 mld USD mniejsza niż w 2004 r., kiedy wyniosła 5,6 mld USD [6]. Wynik operacyjny i wynik netto w latach 2000-2005 przedstawia tab. 1.

Jak wynika z danych tab. 1, łączna strata netto przewoźników lotniczych w latach 2001-2005 sięgnęła sumy prawie 41 mld USD, mimo wzrastającego ruchu, przychodów i poprawiającego się wyniku operacyjnego. Nie uchroniły przed tym branży także zakrojone na szeroką skalę posunięcia oszczęd-

nościowe i poprawa efektywności sprzedaży (o czym w dalszej części). Jedną z przyczyn są rosnące koszty paliwa. Inną – bardzo zróżnicowana sytuacja w poszczególnych regionach świata. Obok Europy oraz Dalekiego Wschodu i Pacyfiku, gdzie notowane są dodatnie wyniki wpływ na rezultaty globalne ma trudna sytuacja na rynku Ameryki Północnej, a także stagnacja w regionie Ameryki Południowej i Karaibów.

Udział kosztów paliwa z poziomu 13-14% kosztów operacyjnych w latach 2000-2003 wzrósł do wysokości 16% w 2004 r. i 22% w 2005 r., a wolumen wydatków z ok. 40-45 mld USD do 91 mld USD w 2005 r., tj. o ok. 100%. Natomiast wszystkie pozostałe – poza paliwem – koszty operacyjne w latach 2000-2005 wzrosły o niecałe 17%. Dynamikę kosztów w podziale na wydatki ogółem, paliwowe i pozostałe przedstawia rys. 6.

Rys. 6. Dynamika kosztów operacyjnych ogółem, kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych linii lotniczych w okresie 2000-2005 (w %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics, June 2006, www.iata.org.

Wprowadzie przewoźnicy wprowadzając dopłaty paliwowe do cen biletów starają się częściowo kompensować wzrost kosztów z tego tytułu, ale porównując wzrost przewozów, wzrost wpływów ogółem i wydatków na paliwo trudno zakładać, że pokrywają one w 100% wzrost wydatków na paliwo.

Dodatkowym czynnikiem rzutującym na wzrost kosztów operacyjnych przewoźników w ostatnich latach pozostaje podwyższanie stawek za korzystanie z infrastruktury lotniczej. Według danych IATA w latach 2001-2005 średni koszt opłat pasażerskich (na 1 pasażera) w portach lotniczych na świecie wzrósł o 11%, a w Europie o 13%, natomiast opłaty nawigacyjne (w ujęciu kosztu jednostkowego) wzrosły o 9,4%. Koszty lotniskowe najbardziej wzrosły (od 2001 r.) w Paryżu (CDG) – o 44%, Amsterdamie (AMS) – o 34% i Sztokholmie (ARN) – o 35%. Najdroższymi lotniskami świata w 2005 r. były: Newark (EWR), Toronto (YYZ), Ateny (ATH), Osaka (OSA), Nowy Jork (JFK), Moskwa (SVO), Paryż (CDG), Tokio (HND), Frankfurt (FRA) i Zurych (ZRH), a 15 z 25 najdroższych portów zlokalizowanych jest

Tab. 1. Wynik operacyjny i wynik netto przewoźników lotniczych na świecie w latach 2000-2005 i wynik operacyjny w stosunku do dochodów

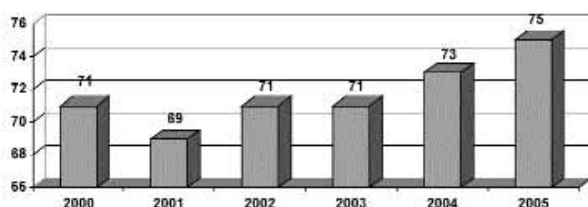
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Wynik operacyjny w mld USD	10,7	-11,8	-4,9	-1,5	3,3	4,3
Wynik operacyjny w stosunku do dochodów (w %)	3,3	-3,8	-1,6	-0,5	0,9	1,0
Wynik netto w mld USD	3,7	-13,0	-11,3	-7,6	-5,6	-3,2
Wynik operacyjny w stosunku do dochodów (w %)	1,1	-4,2	-3,7	-2,3	-1,5	-0,8

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics, June 2006, www.iata.org.

w Europie. Jednak odnotowano także przypadki spadku wielkości opłat lotniskowych przypadających na 1 pasażera na lotniskach w Manchesterze (MAN), Rzymie (FCO) i Birmingham (BHX) [7].

Jednym z kluczowych czynników poprawy efektywności linii lotniczych był i pozostaje wskaźnik wypełnienia miejsc w samolocie (*passenger load factor* – PLF, albo LF). Zmieniające się wartości tego wskaźnika w latach 2000-2005 przedstawia rys. 7. Innym istotnym źródłem obniżki kosztów i kosztów jednostkowych były zmiany w systemach dystrybucji. Wzrost wartości wskaźnika LF dotyczył wszystkich głównych obszarów i kierunków aktywności lotniczej. W 2005 r. na najniższym poziomie kształtował się on na połączeniach wewnątrz-europejskich (ok. 67%), w Azji Wschodniej i regionie Pacyfiku sięgnął ok. 80%, a trasach północnego Atlantyku ponad 82%. Wszędzie były to wartości wyraźnie wyższe niż rok wcześniej [8].

Rys. 7. Wartość wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2005 (w %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO, *World Airlines Improve Operating Profits in 2005 Despite Fuel Increases, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1996-2005*, www.icao.int.

W efekcie większa efektywność i redukcje lub eliminacja kosztów spowodowały, że dla wielu przewoźników pozapaliwowe koszty jednostkowe na pasażera w latach 2001-2005 zmniejszyły się; i tak dla AF-KLM były one niższe o 7%, dla Lufthansy o 13%, dla SAS o 15%, a dla Air Canada o 26% [9].

Jak wspomniano wyżej wyniki, finansowe były w ostatnich latach silnie zróżnicowane regionalnie. W 2004 r. ujemny wynik netto był generowany praktycznie w całości przez USA (-10 mld USD przy 300 mln USD deficytu w Afryce i dodatnim wyniku w pozostałych regionach). W 2005 r. przy głównym udziale deficytu w USA, prócz Afryki do grona regionów „pod kreską” dołączyła Ameryka Łacińska. Należy nadmienić, że podstawowym źródłem niekorzystnych wyników finansowych w USA były przewozy wewnętrzne. Regionalną strukturę wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2005 r. przedstawia rys. 8.

Można jednak oczekiwać, że sytuacja na rynku USA ulegnie znaczącej poprawie w 2006 r., na co wskazują wyniki I kwartału. Strata na działalności operacyjnej największych amerykańskich przewoźników zmniejszyła się do niecałych 480 mln USD w porównaniu do prawie 1,7 mld USD w takim samym okresie rok wcześniej.

Może okazać się, że prognoza IATA na 2006 r., przewidująca stratę netto dla całej branży w wysokości 3 mld USD (w tym: dla USA 5,2 mld), okaże się zbyt pesymistyczna i przewoźnicy uzyskają rezultaty istotnie lepsze. IATA przewiduje także, że przychody linii wzrosną do kwoty 448 mld (tj. o 8,5%), w tym wpływy od pasażerów o 9,2%, a wydatki

o 7,8%, mimo zakładanego wzrostu cen paliwa o 23%. Te ostatnie mają sięgnąć poziomu 112 mld USD, tj. 26% ogólnej kwoty kosztów operacyjnych [10]. Na 2006 r. ICAO przewiduje wzrost przewozów pasażerskich mierzony w wykonanych pasażerokilometrach o 6,1% [11], a wyniki po 5 miesiącach 2006 r. publikowane przez IATA wskazują na wzrost o 7%.

Rys. 8. Regionalna struktura wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2005 r. w mld USD



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics, June 2006, www.iata.org.

2. Główni przewoźnicy światowi

2.1. Wielkości przewozów pasażerskich

Pod względem liczby przewiezionych pasażerów największymi liniami na świecie w 2005 r. pozostawały firmy amerykańskie. Do czołówki zaliczały się: American Airlines, Southwest, Delta Airlines, United Airlines i Northwest. Z regionu Europy prym wiodły Air France/KLM, Lufthansa, British Airways oraz Iberia. W regionie Azji i Pacyfiku największymi przewoźnikami pozostawały linie japońskie, ale przewoźnicy z Chin zmniejszali ten dystans w szybkim tempie. Linie z pozostałych regionów świata (regionalni liderzy), mimo niekiedy bardzo dynamicznego wzrostu (np. Emirates z ZEA) pozostawały poza ścisłą czołówką. Ranking głównych przewoźników w 2005 r. przedstawia tab. 2.

Największym przewoźnikiem w regionie Bliskiego Wschodu w 2005 r. pozostawały linie Saudi Arabian (16,9 mln pas.) oraz Emirates ze ZEA (14,0 mln pas.). W Afryce jedyną liczącą się na rynku międzynarodowym firmą jest South African Airlines (7,1 mln pas.), a w Ameryce Łacińskiej brazylijski TAM (19,6 mln pas.) brazylijski Varig (13,0 mln pas.). Ten ostatni przewoźnik został jednak w pierwszej połowie 2006 r. postawiony w stan upadłości, między innymi w wyniku bardziej efektywnych działań konkurencyjnych linii TAM, a ostatnio sprzedany nowym właścicielom [12].

W wynikach podanych w tab. 2 zwraca uwagę przede wszystkim bardzo wysoka wartość wskaźnika LF dla przewoźników z USA, oscylująca na poziomie 78-82%, co jeszcze kilka lat temu była wielkością osiągalną tylko dla przewoźników czarterowych i tzw. tanich linii lotniczych. Drugą cechą charakterystyczną jest wyraźny wzrost (poza nielicznymi wyjątkami) przewozów w tej grupie (największych). Dotyczy to zarówno przewoźników amerykańskich, europejskich, jak i dalekowschodnich.

Tab. 2. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim na świecie w 2005 r.

Lp.	Linie lotnicze	Kraj macierzysty	Liczba pas. ogółem w mln*	Zmiana 05/04 w %	Load factor
1	American Airlines	USA	98,1 (80,5%)	17,9	78,6
2	Southwest	USA	88,5 (100%)	9,0	82,6
3	Delta Airlines	USA	86,1 (90,5%)	-0,9	77,5
4	Air France/KLM	Francja/Holandia	69,2	6,1	80,6
5	United Airlines	USA	66,8 (84,7%)	-5,8	81,5
6	Grupa Japan Airlines	Japonia	58,0	-2,4	67,5
7	Northwest	USA	56,5 (85,7%)	2,0	82,6
8	Grupa Lufthansa	Niemcy	51,3	0,7	75,0
9	All Nippon Airways	Japonia	49,6	2,1	67,8
10	China Southern Airlines	Chiny	44,1	56,4	70,1
11	Continental	USA	42,8 (78,0%)	5,1	79,8
12	US Airways	USA	41,9 (89,0%)	-1,3	75,1
13	British Airways	Wlk. Brytania	35,5	0,0	75,6
14	Grupa SAS	Szwecja/Dania/Norwegia	34,9	8,0	66,5
15	Ryanair	Irlandia	33,4	25,6	85,2
16	Grupa Qantas	Australia	32,7	8,6	76,3
17	Air Canada	Kanada	30,0	9,4	79,5
18	EasyJet	Wlk. Brytania	29,6	21,4	85,2
19	China Eastern	Chiny	29,4	49,5	69,1
20	Air China	Chiny	27,7	13,0	74,2
21	Iberia	Hiszpania	27,4	2,8	77,1
22	Alitalia	Włochy	23,9	7,8	71,5

Źródło: Air Transport World, May/06, Feb/06, Jun/06, Jul/06.

* Dla przewoźników z USA w nawiasie podano udział procentowy pasażerów w ruchu wewnętrznym.

2.2. Wyniki finansowe

Wyniki finansowe przewoźników w 2005 r. pozostawały bardzo zróżnicowane. Nie tylko tych na zbliżonych poziomach sprzedaży, czy pochodzących z tego samego regionu świata, ale także pochodzących z tego samego kraju – jedne z firm potrafiły wypracować dość znaczne zyski inne zaś popadały w straty. Wyniki operacyjne oraz wynik netto dla największych przewoźników zawiera tab. 3.

To, co może szokować to przede wszystkim kolosalna strata w 2005 r. UAL Corp. (właściciela United Airlines) oraz bardzo wysokie (miliardowe) straty innych linii z USA. Na tym tle wyniki największych firm europejskich (AF/KL, LH i BA) ukształtowały się imponująco, szczególnie spółki francusko-

holenderskiej z ponad 1 mld USD zysku netto. Warto też zauważyć relatywnie duże straty większości największych przewoźników chińskich (z wyjątkiem Air China), a także symptomy wychodzenia z poważnych tarapatów finansowych Air Canada, Alitalia i grupy SAS.

Mniejsi przewoźnicy, z naszej części Europy także osiągalni zróżnicowane wyniki. W 2005 r. czeskie linie CSA miały 15 mln USD straty netto (przy zysku 20 mln USD rok wcześniej), węgierski Malev miał stratę netto 9 mln USD (w 2004 r. było 24 mln USD straty), niskokosztowy przewoźnik SkyEurope wykazał stratę 34 mln USD (strata 12 mln USD w 2004 r.), a rosyjski potentat Aeroflot miał nieco ponad 200 mln zysku netto w ubiegłym roku (2005) i podobnie rok wcześniej.

Tab. 3. Wynik operacyjny w 2005 r. oraz wynik netto w 2004 i 2005 r. (w mln USD) największych pod względem liczby przewiezionych pasażerów linii lotniczych

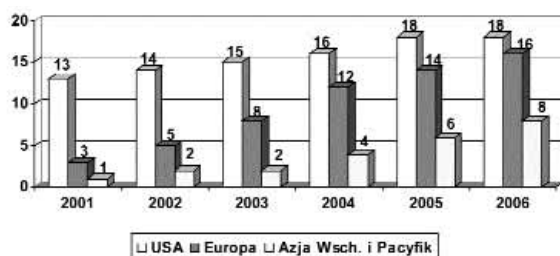
Linie lotnicze	Wynik operacyjny w 2005 r.	Zysk/strata netto	
		2004	2005
American Airlines/AMR	- 93,0	- 761,0	- 861,0
Southwest	820,0	313,0	548,0
Delta Airlines	- 2 001,0	- 5 217,0	- 3 836,0
Air France/KLM	1 130,3	2 048,1	1 112,2
UAL Corp.	- 219,0	- 1 721,0	- 21 176,0
Grupa Japan Airlines	- 228,0	255,2	- 401,5
Northwest	- 919,0	- 862,0	- 2 533,0
Grupa Lufthansa	683,4	478,5	536,6
All Nippon Airways	755,4	229,4	227,3
China Southern Airlines	- 161,8	19,2	- 228,8
Continental	- 39,0	- 409,0	- 68,0
US Airways Gr.	- 217,0	- 89,0	- 537,0
British Airways	1 226,5	655,9	784,6
Grupa SAS	172,5	- 221,8	32,0
Ryanair	445,7	338,2	370,4
Grupa Qantas	854,7	479,7	581,9
Air Canada	387,8	- 755,0	221,4
EasyJet	85,8	72,5	75,1
China Eastern	1,8	40,0	- 58,3
Air China	455,4	315,9	306,2
Iberia	137,9	234,9	468,6
Alitalia	- 55,7	- 999,7	- 199,0

Źródło: Air Transport World, July 2006.

2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers)

W skali globalnej i najważniejszych rynków regionalnych umocniła się pozycja segmentu LCCs. Przewoźnicy niskokosztowi w istotnym stopniu wpływają na kształtowanie się rynku, wielkość oferty i przewozów oraz zachowania konsumentów. Poprzez zwiększenie dostępności usługi transportu lotniczego w krajach Europy, w USA i na Dalekim Wschodzie mamy do czynienia z dynamicznym wzrostem udziału usług świadczonych i realizowanych przez „tanie linie”. Co istotne, o ile początkowo zjawisko to dotyczyło głównie rynku USA, a później Europy Zachodniej, to obecnie obejmuje także nowe kraje członkowskie UE (proporcjonalnie w jeszcze większym stopniu) oraz nabiera coraz bardziej istotnego znaczenia w krajach Azji Wschodniej i Pacyfiku. Według danych Official Airlines Guides (OAG), w marcu 2006 r. w krajach Dalekiego Wschodu rejsy LCCs stanowiły 8% wszystkich oferowanych i było to 7-krotnie więcej niż 5 lat wcześniej, w Europie – 16% (5-krotnie więcej niż w 2001 r.), a w USA – 18% (o ok. połowę więcej niż 2001 r.). W przypadku oferowanej liczby miejsc udział i dynamika dla Azji Wschodniej były podobne, dla USA udział sięgnął w 2006 r. 27%, przy zbliżonej dynamice, jak dla liczby rejsów, a w Europie 23%, przy prawie 6-krotnym wzroście udziału. Oba wskaźniki przedstawione są na rys. 9 i 10.

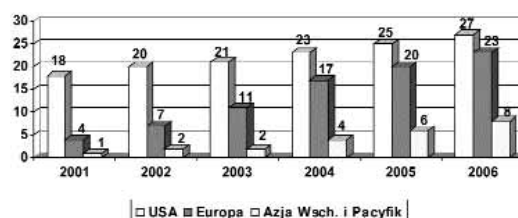
Rys. 9. Procentowy udział oferowanych rejsów przez LCCs w wybranych regionach świata w latach 2001-2006 (stan na 1 marca każdego roku)



Źródło: Official Airlines Guides, European Low-Cost Carriers White Paper, march 2006, s. 1.

Biorąc pod uwagę z reguły wyższą wartość wskaźnika LF wśród przewoźników LCCs niż wśród linii tradycyjnych należy przyjąć, że faktyczny udział w rynku w wyróżnionych regionach świata jest jeszcze wyższy niż wartości wskaźnika z rys. 10. Do największych przewoźników segmentu LCCs należy Southwest, US Airways (dawniej linie sieciowe), Air Tran i JetBlue w USA (łącznie ponad 184 mln pas. w 2005 r.), natomiast w Europie – Ryanair (Irlandia) EasyJet (Wlk. Brytania), Air Berlin (Niemcy) i Aer Lingus (dawniej sieciowe linie z Irlandii) – łącznie ok. 85 mln pas. [13]. W Europie dostrzec też można interesujące zjawisko przekształcania się niektórych (mniejszych) narodowych przewoźników w linie segmentu LCCs. Dotyczy to np. Aer Lingus (Irlandia) oraz epizodycznie Air Lithuanian (Litwa).

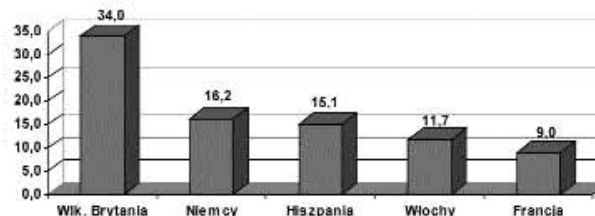
Rys. 10. Procentowy udział oferowanych miejsc przez LCCs w wybranych regionach świata w latach 2001-2006 (stan na 1 marca każdego roku)



Źródło: Official Airlines Guides, European Low-Cost Carriers White Paper, march 2006, s. 2.

Europejscy przewoźnicy segmentu LCCs jesienią 2005 r. najbardziej aktywni byli na rynku brytyjskim, niemieckim i hiszpańskim (biorąc pod uwagę liczbę wykonanych rejsów). Liczbę rejsów „taniach przewoźników” na głównych rynkach europejskich przedstawia rys. 11.

Rys. 11. Liczba operacji na głównych rynkach europejskich w listopadzie 2005 r., wykonanych przez linie lotnicze segmentu LCCs (w tys.)



Źródło: Official Airlines Guides, European Low-Cost Carriers White Paper, march 2006, s. 2.

W marcu 2006 r. na największym europejskim rynku LCCs, tj. Wlk. Brytanii, uwzględniając wskaźnik liczby operacji 41% należał do Ryanair, a ok. 33% do EasyJet. Bardziej znaczące udziały mają jeszcze Jet2.com, bmibaby, Thomsonfly i Air Berlin. Wśród przewoźników wywodzących się z krajów Europy Środkowo-Wschodniej najbardziej aktywny był Wizz Air, Sky Europe i Centralwings (ten ostatni na 14 miejscu z udziałem ok. 0,6%).

Bardziej zróżnicowana jest sytuacja na drugim co wielkości rynku LCCs w Europie, tj. w Niemczech. W tym przypadku 75% należy do czterech przewoźników: Air Berlin, Ryanair, Germanwings i EasyJet, przy czym linie niemieckie mają lekką przewagę nad firmami z Wyp. Do Wizz Air należy ok. 2,5% udział, a do Sky Europe ok. 1%.

Eksperti OAG zwracają uwagę [14], że dla przewoźników z UE istotne znaczenie ma pozostawanie w zgodzie z unijnymi przepisami o pomocy publicznej przy korzystaniu z różnych jej form, jakie oferują władze lokalne, regionalne lub krajowe, po to, by przyciągnąć przewoźnika i ułatwić mu działanie. Innym symptomem przemian rynkowych jest przeprofilowanie się szeregu linii – wcześniej o profilu czarterowym – w przewoźników segmentu LCCs. Dzieje się tak przy aktywnym udziale touroperatorów i dotyczy głównie rynku brytyjskiego i niemieckiego. Pierwszym sygnałem tych zmian była nowa strategia Air Berlin, przyjęta w latach 2002-2003. Inne firmy powiązane wcześniej z ruchem czarterowym, po zmianie profilu lub wyodrębnieniu spółki-córki to przykładowo:

Hapag-Lloyd Express, LTU [15], DBA i Condor w Niemczech oraz Thomsonfly, MyTravelLite w Wielkiej Brytanii.

Europejscy LCCs są bardzo zainteresowani rozszerzeniem swojej działalności poza obszar Unii. Szczególnie atrakcyjne wydają się dla nich trasy do północnej Afryki i na Bliski Wschód, a także pomiędzy krajami Bliskiego Wschodu i pomiędzy tym obszarem a Indiami/Pakistanem.

Można także zakładać, że upowszechnienie się linii lotniczych w oparciu o model ekonomiczny przedsiębiorstwa LCC na gwałtownie rozwijających się rynkach Chin i Indii będzie generowało dalszy wyraźny wzrost udziału tego segmentu w transporcie lotniczym w skali świata.

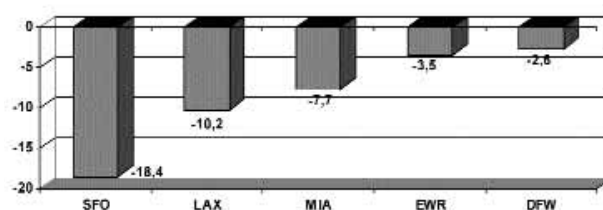
3. Porty lotnicze

Szacuje się, że ruch pasażerski na wszystkich lotniskach osiągnął na świecie poziom ok. 4 mld odprawionych pasażerów (w ruchu przylotowym i odlotowym), a wzrost wyniósł ok. 10% stosunku do 2004 r. Aglomeracjami skupiającymi na swoich lotniskach największy ruch pozostały: Londyn (ok. 130 mln pas.), Nowy Jork (ok. 100 mln pas.) i Tokio (ok. 95 mln pas.). Największym portem lotniczym na świecie była w dalszym ciągu Atlanta – GA (ATL) z 86 mln pas., powiększając nieco dystans do Chicago – IL (OHR) z 77 mln pas. Wśród 30 największych portów świata 18 zlokalizowanych jest na terenie Ameryki Płn. (głównie USA), 6 w regionie Dalekiego Wschodu i 6 w Europie Zachodniej. Wśród największych portów tylko lotnisko w Dallas TX (DFW) odnotowało minimalne zmniejszenie ruchu (o 0,6%). Rekordzistami względnego wzrostu w 2005 r. okazały się lotniska w: Pekinie

(PEK) – 17,5%, Filadelfii (PHL) – 10,5% i Hongkongu (HKG) – 9,7%. Wielkości ruchu dla czołowej 30 portów przedstawia tab. 4.

W stosunku do 2000 r. (czas przed kryzysem światowego lotnictwa spowodowanym atakami terrorystycznymi z 11 września 2001 r.) z czołowej 30-tki wypadły porty w Seulu (SEL), St. Louis (STL) i Bostonie (BOS). W to miejsce weszły: Filadelfia (PHL), Tokio (NRT) i Pekin (PEK). Ostatnie z tych lotnisk dokonało największego skoku, aż o 28 pozycji. W dół tabeli najbardziej przesunęło się San Francisco (SFO) – o 13 miejsc. W wartościach bezwzględnych największy wzrost liczby pasażerów w latach 2000-2005 miał miejsce w Pekinie (19,3 mln), Bangkoku (9,4 mln), Madrycie (9,1 mln), na lotnisku JFK w Nowym Jorku (7,8 mln), Hongkongu (7,6 mln) oraz Las Vegas (7,4 mln). Procentowe spadki i największe przyrosty ruchu przedstawiają rys. 12 i 13.

Rys. 12. Porty lotnicze z czołowej 30-tki, które odnotowały spadek ruchu pasażerskiego w latach 2000-2005 (w %)



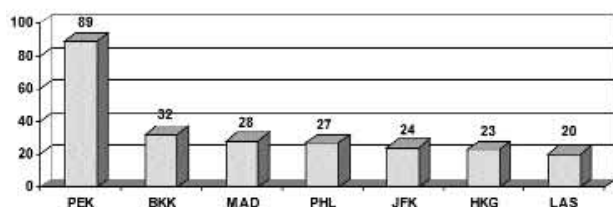
Źródło: opracowanie IT, na podstawie Airport Council International, Passenger Traffic 2005, Preliminary, update march 2006, www.airports.org.

Tab. 4. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2005 r. i zmiany w latach 2004-2005 (w %)

Lp.	Port lotniczy	Kraj	Liczba pas. w 2005 r. w mln	Zmiana w % 05/04
1	Atlanta (ATL), GA	USA	85,9	2,7
2	Chicago (ORD), IL	USA	76,8	1,6
3	Londyn (LHR)	Wlk. Brytania	67,9	0,8
4	Tokio (HND)	Japonia	63,3	1,6
5	Los Angeles (LAX), CA	USA	61,5	1,3
6	Dallas FW (DTW), TX	USA	59,1	-0,6
7	Paryż (CDG)	Francja	53,8	4,9
8	Frankfurt (FRA)	Niemcy	52,2	2,2
9	Las Vegas (LAS), NV	USA	44,3	6,8
10	Amsterdam (AMS)	Holandia	44,2	3,8
11	Denver (DEN), CO	USA	43,3	2,2
12	Madryt (MAD)	Hiszpania	41,9	8,4
13	Phoenix (PHX), AZ	USA	41,2	4,3
14	Pekin (PEK)	Chiny	41,0	17,5
15	Nowy Jork (JFK), NY	USA	40,6	8,2
16	Hongkong (HKG)	Chiny	40,3	9,7
17	Houston (IAH), TX	USA	39,7	8,8
18	Bangkok (BKK)	Tajlandia	39,0	2,7
19	Minneapolis ST. Paul (MSP), MN	USA	37,6	2,3
20	Detroit (DTW), MI	USA	36,4	3,4
21	Orlando (MCO), FL	USA	33,9	8,4
22	San Francisco (SFO), CA	USA	33,6	2,6
23	Newark (EWR), NJ	USA	33,0	3,6
24	Londyn (LGW)	Wlk. Brytania	32,8	4,2
25	Singapur (SIN)	Singapur	32,4	6,8
26	Tokio (NRT)	Japonia	31,5	1,5
27	Filadelfia (PHL), PA	USA	31,5	10,5
28	Miami (MIA), FL	USA	31,0	2,8
29	Toronto (YYZ)	Kanada	29,9	4,6
30	Seattle/Tacoma (SEA), WA	USA	29,3	1,7

Źródło: opracowanie IT na podstawie Airport Council International, Passenger Traffic 2005, Preliminary, update march 2006, www.airports.org.

Rys. 13. Porty lotnicze z czołowej 30-tki, które odnotowały największy względny wzrost ruchu pasażerskiego w latach 2000-2005



Źródło: opracowanie IT, na podstawie Airport Council International, Passenger Traffic 2005, Preliminary, update march 2006, www.airports.org.

Przedstawione dane pozwalają stwierdzić, że pozycja Pekinu jako lidera dynamiki zmian nie ma konkurencji, a najbardziej wyraziste przeobrażenia zachodziły na rynku Dalekiego Wschodu i USA. Jedynym portem europejskim w tym gronie był Madryt.

4. Trendy, tendencje i prognozy

4.1. Zakres liberalizacji rynku i jej niektóre skutki

Stworzenie jednolitego, zliberalizowanego rynku w ramach UE pozwoliło na dynamiczny rozwój usług lotniczych w obszarze Wspólnot oraz krajach tworzących Europejską Przestrzeń Gospodarczą. Dyrektywy liberalizacyjne otworzyły rynek, dały możliwość dostępu do niego nowym operatorom kreującym nową podaż, stworzyły warunki dla efektywnego przekształcania obniżki kosztów w niższe ceny usług, a tym samym zwiększyły dostępność produktu lotniczego i popyt na przeloty.

Otwarcie wewnętrzne rynków narodowych krajów UE spowodowało jednocześnie konieczność wzmocnienia funkcji kontrolnych EASA (*European Air Safety Agency*) powołanej rozporządzeniem UE w 2002 r. Rozszerzenie i wzmocnienie funkcji kontrolnych EASA należy traktować jako naturalną konsekwencję ujednolicenia standardów bezpieczeństwa i kontroli w ramach jednolitego rynku, tak w sferze usług, jak i produkcji lotniczej. Można oczekiwać, że inspektorzy EASA w coraz większym stopniu będą przejmować funkcję i odpowiedzialność inspektorów krajowych. Stąd, głosy o zagrożeniach dla narodowych systemów kontroli i nadzoru całego działu usług i produkcji lotniczej wydają się mieć rację bytu, niezależnie od tego, że przekształcenia te są uwarunkowane (wymuszone) przez zmiany rynku. Mówiąc w pewnym uproszczeniu, jeśli chcemy mieć europejski rynek, musimy mieć europejskie standardy i europejskich inspektorów, a profity dostępu wymagają ponoszenia kosztów poddania się EASA. Innym pytaniem i problemem jest, czy Polska ma kadry mogące pełnić funkcję inspektorów i/lub kreatorów standardów EASA?

Trwają także prace nad zmianą zasad współpracy w ramach kontroli przestrzeni powietrznej (Eurocontrol). Mimo iż oso-

by i instytucje odpowiedzialne za tę część działalności lotniczej zdają sobie sprawę, że bez istotnej ewolucji obecnego systemu lotnictwu europejskiemu grozi paraliż, efekty na razie nie są zbyt widoczne, a przyjęcie nowego systemu jeszcze dość dalekie. Nowy system stanowi jednak warunek sine qua non dalszego rozwoju przewozów lotniczych na naszym kontynencie. W ciągu ostatniego roku nie uległa zasadniczej zmianie sytuacja w zakresie stworzenia wspólnej Północno-Atlantyckiej Przestrzeni Powietrznej (TCAA – *Transatlantic Common Aviation Area*, obok już istniejącej ECAA na obszarze Europy). Negocjacje pomiędzy władzami USA i UE trwają, lecz ich tempo i efekty nie są imponujące. Nie ulega jednak wątpliwości, że umowa wcześniej lub później zostanie podpisana. Część przewoźników – po obu stronach Atlantyku – nie może doczekać się tej chwili i już zapowiada, że jest gotowa do obsługi ruchu euro-amerykańskiego na zasadach low-cost.

Trwają jednocześnie intensywne zabiegi dla większego otwarcia dla segmentu LCCs rynku płn. Afryki i Bliskiego Wschodu. Z jednej strony, dla przewoźników europejskich o tym profilu stworzyłoby to możliwości dużej ekspansji. Z drugiej zaś, niewątpliwie nie ułatwi to działań dotychczasowym europejskim przewoźnikom czarterowym, jak też takim przewoźnikom z krajów recepcyjnych. Obrona ich pozycji na rynku jest jednym z priorytetów przedstawicieli państw pozaeuropejskich w rozmowach na temat rozszerzenia zasady open sky, a realne zagrożenie ze strony unijnych LCCs przeszkodą w większym otwarciu rynku w przestrzeni wokół UE.

Wewnętrzna liberalizacja usług lotniczych bezpośrednio i pośrednio pociąga też za sobą konieczność większej ochrony praw i bezpieczeństwa pasażerów, zarówno przy korzystaniu z firm zarejestrowanych (mających certyfikat) w krajach UE, jak i w innych państwach. Stąd nowe przepisy (Rozporządzenie 261/2004/WE) dotyczące konsekwencji odszkodowań i pomocy ze strony przewoźnika w przypadkach dużych opóźnień lub odwołań rejsów oraz nieprzyjęcia pasażera na pokład mimo potwierdzonej rezerwacji (dotyczy tzw. overbookingu, czyli rezerwowania/sprzedawania większej liczby biletów niż jest miejsc w samolocie).

Innym przejawem wzrostu dbałości o interesy konsumenta jest stworzenie tzw. „czarnej listy”, tj. przewoźników spoza UE, którzy nie mają prawa odbywania rejsów na jej obszar oraz konieczność podawania tożsamości faktycznego przewoźnika (ma znaczenie główne w przypadku rejsów code-share oraz lotów czarterowych). Oba te obowiązki nakłada Rozporządzenie 2111/2005/WE. Na tej podstawie Komisja Europejska w marcu 2006 r. po raz pierwszy ogłosiła „czarną listę”, czyli wspólnotowy wykaz przewoźników podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty. W czerwcu 2006 r. lista została zaktualizowana. Znajdują się na niej głównie linie lotnicze z krajów Czarnej Afryki (m.in. Kongo, Sierra Leone, Gwinea Równikowa), a także pojedyncze przypadki firm, m.in. z Kazachstanu, Kirgistanu, Tajlandii, Surinamu.

4.2. Nowe samoloty

W ciągu ostatniego roku niewątpliwie spektakularnym wydarzeniem było wzniesienie się w powietrze superjumbo

A-380. Jednakże kłopoty techniczne i sytuacja rynkowa powodują, że sukcesów Airbusa nie było wiele więcej. Wielkość zamówień na ten typ samolotu w zasadzie nie zmieniała się w ciągu ostatniego roku (154 koniec 2004 r. i 159 w końcu 2005 r.), z czego 27 to wersja cargo, a 43 – zamówienia przewoźnika Emirates z ZEA [16]. Terminy planowanych dostaw tego modelu przesuwają się znacząco, rosną koszty oraz zniecierpliwienie tych, którzy zdecydowali się na jego kupno i eksploatację. Istnieje też obawa, że względy polityczne i prestiżowe biorą górę nad kosztami i efektami ekonomicznymi. Gdyby w istocie tak było, potwierdziłoby to opinie tych, którzy od początku twierdzili, że superjumbo z dwoma pokładami dla 800 pasażerów jest przedsięwzięciem marketingowo chybionym. Zdania takie prezentowali m.in. eksperci Boeinga, zalecając rezygnację w połowie lat 90. z prac nad taką konstrukcją. Kłopoty powstały również w przypadku modelu A-350 (według niektórych doniesień agencyjnych ostatnio przemianowanego na A-370). Brak większego zainteresowania rynku oraz konieczność zmian konstrukcyjnych nie wpływają korzystnie na wizerunek tego modelu. Stan zamówień na koniec 2005 r. na podstawowe modele maszyn obu głównych producentów, tj. Airbusa i Boeinga, przedstawia tab. 5.

Wielkości przedstawione w tab. 5 odzwierciedlają sytuację, jaka miała miejsce w ostatnich pięciu latach, kiedy Airbus zdobywał przewagę nad producentem z USA. Jednakże, według informacji agencyjnych w pierwszych miesiącach 2006 r. na ok. 600 nowych zamówień u obu największych producentów, ok. 450 przypada na Boeinga, a tylko ok. 150 na Airbusa (dane te nie uwzględniają kontraktów zawartych w lipcu 2006 r. podczas salonu lotniczego w Farnborough (Wlk. Brytania). Warto dodać, że najnowsza konstrukcja z Seattle, tj. B-787 Dreamliner już osiągnęła wyższy poziom zamówień niż A-380 i A-350/370 razem wzięte, i w kategorii samolotów dalekiego zasięgu jest obecnie najlepiej sprzedającą się maszyną na świecie.

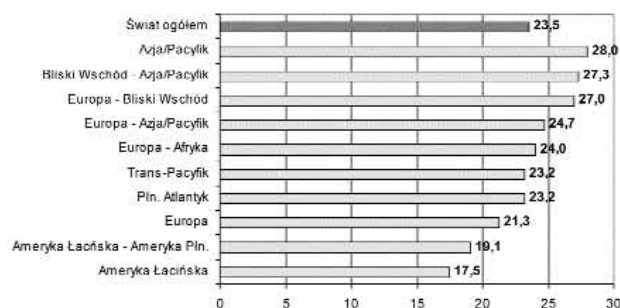
Produkcję największych wytwórców uzupełnia coraz pełniej brazylijski Embraer (modele 145, 170, 175, 190) i włosko-francuski ATR, a także firmy Kanady, Wlk. Brytanii i Szwecji.

4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego

Według prognozy IATA z października 2005 r., średnioroczny wzrost przewozów pasażerskich w latach 2005-2009 wyniesie 5,6%, przy czym będzie to tempo słabnące, od 7% w 2005 r. do 5,1% w 2009 r. Odwrotna tendencja przewidywana jest na trasach pñ. Atlantyku. W układzie połączeń intra-

i interregionalnych największy wzrost (w wartościach względnych) dotyczyć będzie przewozów wewnątrz Azji Wsch. i Pacyfiku oraz między tym regionem, a obszarem Bliskiego Wschodu. Natomiast najmniej dynamicznie rozwijać się będą przewozy pomiędzy krajami Ameryki Łacińskiej oraz między tym regionem, a Ameryką Północną (tj. USA i Kanadą). Wzrost prognozowanej wielkości przewozów na najważniejszych kierunkach w latach 2006-2009 przedstawia rys. 14. Za główne zagrożenie dla wzrostu ruchu pasażerskiego IATA uznaje wzrost cen paliwa, przekładający się na wzrost cen biletów. Czynnikiem sprzyjającym powinien być rozwój segmentu LCCs, szczególnie na rynkach wschodzących Azji, Bliskiego Wschodu i Europy Środkowo-Wschodniej.

Rys. 14. Prognozowany wzrost międzynarodowych lotniczych przewozów pasażerskich w latach 2006-2009 w % (liczony w RPK); wg regionów świata



Źródło: opracowanie IT na podstawie Passenger and Freight Forecast 2005-2009, October 2005, IATA, www.iata.org.

W zakresie zmian na rynkach narodowych najwyższy średnioroczny wzrost w latach 2005-2009 IATA prognozuje dla Polski, Chin i Republiki Czeskiej, na poziomie 10-11%. W pierwszej dziesiątce najbardziej dynamicznie rozwijających się rynków z Europy jest jeszcze Rumunia i Turcja, z regionu Bliskiego Wschodu dwa kraje (Katar i ZEA), i trzy kraje z obszaru Azji/Pacyfiku. Listę „lotniczych tygrysów” przedstawia tab. 6.

Jak zostanie to przedstawione w II części opracowania, można oczekiwać, że Polska prognozowane na 2009 r. wielkości (wynikające z zakładanego średniorocznego tempa wzrostu) osiągnie już w 2007 r.

Według długoterminowej prognozy ACI (Airports Council International – zrzesza 567 operatorów 1 540 portów w 175 krajach) ruch w portach lotniczych w 2007 r. osiągnie poziom 4,4 mld pasażerów, w 2010 r. – 4,9 mld, a 10 lat później – 7,4

Tab. 5. Wielkość zamówień na podstawowe modele samolotów Airbusa i Boeinga w grudniu 2005 r.

Model	Airbus			Model	Boeing		
	Zamówiono	Dostarczono	Do dostarczenia		Zamówiono	Dostarczono	Do dostarczenia
A-300/310	821	801	20	B-717	155	150	5
Rodzina A-320	4 283	2 631	1 652	B-737	2 967	1834	1 133
A-330	571	385	186	B-747	618	556	62
A-340	386	313	73	B-767	733	703	30
A-350	87	0	87	B-777	827	539	288
A-380	159	0	159	B-787	291	0	291
Razem	6 307	4 130	2 177	Razem	5 591	3782	1 809

Źródło: opracowanie IT, na podstawie Air Transport World, Mar/2006.

mld, co oznaczać będzie wzrost o 90% w stosunku do 2004 r. i średnioroczny wzrost o ok. 4,1%. Pociągając to będzie za sobą konieczność wielkich inwestycji infrastrukturalnych (tylko w 2004 r. porty wydały na inwestycje 31 mld USD) oraz wzrost zatrudnienia w tym segmencie branży lotniczej [17].

Tab. 6. Kraje o najwyższej prognozowanej średniorocznej dynamice wzrostu pasażerskich przewozów lotniczych w latach 2005-2009, wg IATA (w %, RPK na rynkach o poziomie ruchu przekraczającym 2 mln pas. rocznie)

Lp.	Kraj	Średnioroczna dynamika wzrostu w %
1	Polska	11,2
2	Chiny	9,6
3	Czechy	9,5
4	Katar	9,2
5	Turcja	8,9
6	Rumunia	8,5
7	Malezja	8,4
8	Indie	8,4
9	ZEA	7,6
10	Pakistan	7,4
11	Korea Płd.	6,8
12	Jordania	6,8
13	Australia	6,7
14	Tajlandia	6,7
15	Macao	6,6
16	Iran	6,6
17	Kuwejt	6,5
18	Tajwan	6,5
19	Irlandia	6,4
20	Egipt	6,4

Źródło: opracowanie IT na podstawie Passenger and Freight Forecast 2005-2009,

October 2005, IATA, www.iata.org.

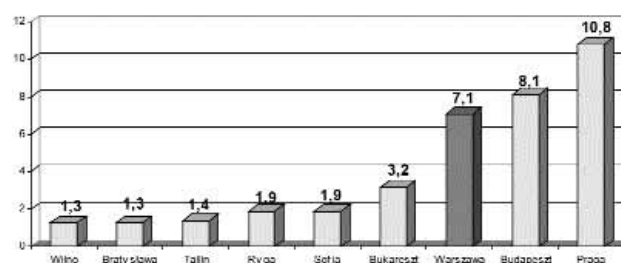
Część II

RYNEK LOTNICZY – POLSKA

1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej

Przeobrażenia polityczne i gospodarcze w Europie Środkowo-Wschodniej, procesy integracyjne wynikające z wejścia krajów tego regionu do UE i otwarcie narodowych rynków lotniczych na warunki unijnej konkurencji spowodowały, że we wszystkich krajach naszej części Europy nastąpił gwałtowny wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego. Podkreśla się wprawdzie, że Polska – z uwagi na swój potencjał demograficzny i gospodarczy – jest rynkiem o największym znaczeniu dla przewozów lotniczych, ale dynamika w latach 2000-2005 pokazuje, że także inne kraje „nowej Unii” rozwijają się w tej sferze bardzo szybko. Ruch w największych portach lotniczych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej przedstawia rys. 15.

Rys. 15. Ruch w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w 2005 r. w mln pas.



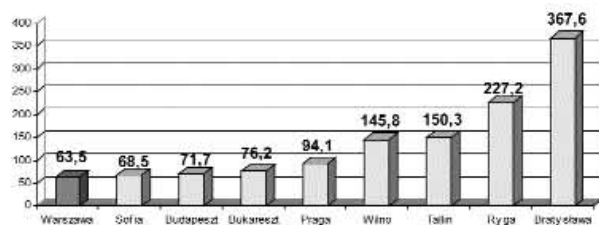
Źródło: opracowanie IT, na podstawie stron internetowych portów lotniczych.

Na tle danych z rys. 15 należy dodać, że wszystkie pozostałe kraje, poza Polską, mają ruch skoncentrowany głównie w porcie stołecznym, a w pozostałych jest on marginalny lub osiąga niewielkie wartości. W przypadku Polski Kraków i Katowice to lotniska z ruchem ponadmilionowym.

W wartościach przyrostów bezwzględnych w latach 2000-2005 na pierwsze miejsce zdecydowanie wysunął się port w Pradze (więcej o 5,2 mln pas.), następnie w Budapeszcie (więcej o 3,4 mln pas.). Warszawa, ze wzrostem o 2,7 mln, zajmuje trzecie miejsce, lotnisko w stolicy Rumunii – czwarte (wzrost o 1,4 mln), Łotwy – piąte (wzrost o 1,3 mln pas.), a Słowacji – szóste (wzrost o 1 mln pas.). W przypadku pozostałych stolic przyrost wyniósł poniżej 1 mln pas. W ujęciu względnym największą dynamikę wykazała Bratysława i stolice Republiki Bałtyckiej, najmniejszą zaś Warszawa. Wielkości zmian w ujęciu procentowym przedstawia rys. 16.

Dane rys. 16 wskazują, że dynamika wzrostu na regionalnych lotniskach w Krakowie i Katowicach jest znacząca; w przypadku Krakowa jest to wzrost o 206%, a Katowic o 550%, co stanowi przypadek bez precedensu.

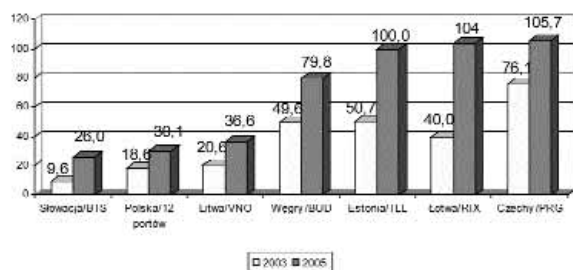
Rys. 16. Zmiana w procentach ruchu pasażerskiego na stołecznych lotniskach krajów Europy Środkowo-Wschodniej w latach 2000-2005



Źródło: opracowanie IT, na podstawie stron internetowych portów lotniczych.

Odnosząc wielkość ruchu w portach lotniczych do liczby ludności, uwzględnić możemy znaczenie transportu lotniczego jako zjawiska nie tylko czysto gospodarczego, ale i społecznego. Porównując tę wielkość pomiędzy poszczególnymi krajami, a także w ujęciu zmian czasowych, możemy zaobserwować zwiększający się lub zmniejszający dystans pomiędzy krajami. Wartości wskaźnika ruchu w portach lotniczych w 2003 r. i w 2005 r. w stosunku do liczby mieszkańców przedstawia rys. 17.

Rys. 17. Ruch w portach lotniczych w tys. pas., w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w 2003 r. i 2005 r.



Źródło: opracowanie IT, na podstawie stron internetowych portów lotniczych.

Dane przedstawione na rys. 17 oznaczają, że mimo dynamicznego wzrostu na polskich lotniskach nie uległa zasadniczej poprawie pozycja naszego kraju. Można powiedzieć, że dystans do Węgier, Estonii i Łotwy zwiększył się, a Słowacja, która jeszcze dwa lata wcześniej miała wartość wskaźnika dwa razy mniejszą, zbliżyła się do poziomu Polski, dysponując zaledwie jednym lotniskiem z prawdziwego zdarzenia (ruch w Koszycach i Popradzie jest w dalszym ciągu na bardzo niskim poziomie).

2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)

W ciągu 2005 r. na polskich lotniskach w ruchu regularnym operowało 40 przewoźników (działalność EuroLotu w tym przypadku potraktowano jako operacje LOT), w tym 38 zagranicznych i 2 polskich, z czego 30 linii (w tym jedna polska) zaliczanych było do segmentu przewoźników sieciowych (tradycyjnych), a 10 (w tym jedna polska) do segmentu LCCs.

Przestało wykonywać operacje 14 przewoźników (w tym jeden polski), natomiast przybyło 7 nowych. W grupie przewoźników sieciowych (tradycyjnych) o większym znaczeniu na rynku w latach poprzednich wycofał się i nie prowadził operacji w Polsce tylko Eurowings.

2.1. Linie zagraniczne

Łącznie w 2005 r. na trasach międzynarodowych zagraniczni przewoźnicy tradycyjni w ruchu regularnym przewieźli 2 558,8 tys. pasażerów, co stanowiło niecałe 22,2% całego ruchu w polskich portach lotniczych. W 2004 r. odpowiednie wielkości wynosiły: 2 206,6 tys. pas. i 24,8% udziału. Oznacza to, że mimo wzrostu przewozów liniami tradycyjnymi o 16%, zmniejszyły one udział w całym rynku o 2,6 pkt. proc.

Największym (pod względem liczby przewiezionych pasażerów) zagranicznym przewoźnikiem sieciowym w 2005 r. była niemiecka Lufthansa (podobnie, jak rok wcześniej), do której należało 24,3% tego segmentu rynku. Drugie miejsce zajmował British Airways (11,1%), trzecie – skandynawskie linie SAS (10,1%), czwarte – holenderskie KLM (8,6%), a piąte – Air France (8,2%). Łącznie czołowa piątka miała ponad 62% przewozów z i do Polski w segmencie zagranicznych przewoźników sieciowych. Wykaz głównych udziałowców w tej grupie przewoźników w 2005 r. i w 2004 r. przedstawia tab. 7.

Pozostałe linie operujące na przestrzeni 2005 r., m.in. Belavia, Luxair, Adria, przewiozły poniżej 10 tys. pas., a ich udział zarówno w segmencie, jak i w całym rynku był w 2005 r. marginalny.

Mimo ostrej konkurencji ze strony LCCs, większość przewoźników sieciowych osiągnęła w 2005 r. znaczące wzrosty przewozów. Wśród linii europejskich do wyjątków należą skandynawskie SAS i Finnair, które odnotowały niewielkie spadki. Szczególnie trudna była sytuacja British Airways, jeśli uwzględnimy, że LCCs w dużym stopniu rozwijały połączenia pomiędzy Polską a Wlk. Brytanią.

Według danych za I kwartał 2006 r. wśród przewoźników sieciowych zagranicznych miały miejsce zarówno spektakularne wzrosty, jak i mniejsze bądź większe spadki. Największy wzrost był udziałem Alitalii (o 60%) oraz Malevu (o 57%), w mniejszym stopniu, ale wyraźnie wzrosły przewozy Air France, Swiss Int'l i Austrian Airlines. O ponad 5% wzrosła liczba pasażerów największego zagranicznego przewoźnika tradycyjnego – Lufthansy. Zmniejszyły się natomiast – SAS, British Airways, KLM, CSA, Finnair i kilku mniejszych firm. Dla największych przewoźników spadki nie przekraczały kilku procent. Ogółem segment zagranicznych przewoźników tradycyjnych wzrósł w I kwartale 2006 r. o 6,9% pod względem liczby przewiezionych pasażerów, w stosunku do I kwartału 2005 r [3].

2.2. Działalność PLL LOT

W 2005 r. PLL LOT obsługiwał trasy zagraniczne i krajowe w nieco zmienionej formule w stosunku do okresu wcześniejszego. Wynikało to z powołania spółki-córki Centralwings

Tab. 7. Lotnicze przewozy międzynarodowe obsługiwane przez zagranicznych przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na trasach z i do Polski w latach 2004-2005 w połączeniach regularnych

Linie	Kraj macierzysty	Liczba pas. w 2005 r. w tys.	Zmiana (%) 05/04	Udział w rynku w 2005 r. przewozów regularnych	ogółem w przewozach regularnych
Lufthansa	Niemcy	620,8	26,2	24,3	6,0
British Airways	Wlk. Brytania	282,9	2,6	11,1	2,7
SAS	Szwecja/Dania/Norwegia	259,0	-4,3	10,1	2,5
KLM	Holandia	221,3	12,1	8,6	2,1
Air France	Francja	209,8	20,8	8,2	2,0
Alitalia	Włochy	180,1	33,1	7,0	1,7
Austrian Airlines	Austria	123,6	15,5	4,8	1,2
CSA	Czechy	99,1	44,7	3,9	1,0
Swiss Int'l	Szwajcaria	85,1	13,8	3,3	0,8
Malev	Węgry	63,0	50,0	2,5	0,6
Aeroflot	Rosja	59,0	5,2	2,3	0,6
Air Europa	Hiszpania	57,4	- ^[1]	2,2	0,6
Finnair	Finlandia	51,6	-4,4	2,0	0,5
Brussels Airlines	Belgia	45,8	6,8	1,8	0,4
Turkish Airlines	Turcja	33,0	13,8	1,3	0,3
Aerosvit	Ukraina	29,7	9,6	1,2	0,3
El-Al	Izrael	25,3	-39,3	1,0	0,2
Styrian	Austria	22,8	- ^[2]	0,9	0,2
Helios Airways	Cypr	19,7	Jw.	0,8	0,2
Tunis Air	Tunezja	18,6	-8,8	0,7	0,2
Cimber Air	Norwegia	14,9	5,7	0,6	0,1
Razem wymienione		2 522,5	-	98,6	24,5
Pozostałe linie tradycyjne		36,3	-	1,4	0,3
Razem		2 558,8	16,0	100,0	24,8

Źródło: opracowanie IT na podstawie danych ULC „Liczba obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2004-2005”, luty 2006, www.ulc.gov.pl.

(C0), która przejęła operacje czarterowe oraz uruchomiła działalność zbliżoną do modelu LCC. Jednakże z uwagi na rejsy mieszane z obu segmentów oraz część połączeń o bardzo małej częstotliwości (1-3 razy w tygodniu), trudno działania Centralwings uznać za typowe dla linii niskokosztowych. Część połączeń i pasażerów obsługiwanych wcześniej w lotach regularnych przez LOT przejął Centralwings. Stąd też nie do końca porównywalne są wyniki za 2005 i 2004 r. narodowego przewoźnika na trasach zagranicznych.

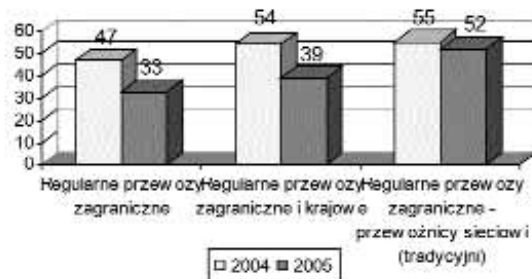
W połączeniach krajowych LOT w 2005 r. w dalszym ciągu miał pozycję monopolistyczną, traktując port warszawski jako domestic hub i nie oferując bezpośrednich połączeń między portami regionalnymi. Według danych portów lotniczych i wstępnych wyników podanych przez LOT4, na rynku krajowym w 2005 r. polski flagowy przewoźnik obsłużył 854,6 tys. pasażerów i było to o 1,5% mniej niż w 2004 r.

Mimo niewielkiego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów na trasach zagranicznych w połączeniach regularnych (o ok. 85 tys., tj. 3,1%) w stosunku do 2004 r., PLL LOT znacznie zmniejszył swój udział w segmencie regularnych przewozów zagranicznych. W 2004 r. stanowiły one 46,8%, w 2005 r. – 32,8% tej wielkości. Było to wynikiem przede wszystkim gwałtownie rozwijającego się segmentu LCCs (ponad 3-krotny wzrost w ciągu roku). Można jednak sądzić, iż było to także częściowo rezultatem oddania kawałka rynku spółce-córecie Centralwings. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2000-2005 przedstawia tab. 8, a dynamikę zmian tab. 9 (dla 2005 r. dane podane są w dwóch wariantach: z Centralwings i bez Centralwings).

Uwzględniając wszystkie (krajowe i zagraniczne) regularne połączenia wykonywane z i do polskich portów, udział PLL

LOT w 2005 r. zmniejszył się (w stosunku do 2004 r.) z 57,9% do 43,8% [6]. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę, że w połączeniach krajowych pasażerowie uwzględniani są podwójnie, (a LOT posiadał praktycznie wyłączność na ten rodzaj działalności) w odniesieniu do regularnych połączeń PLL LOT w 2004 r. miał udział ok. 53,7%, a w 2005 r. spadł on do niecałych 39% (łącznie z C0 – 44%), natomiast w regularnych połączeniach zagranicznych z 46,8% w 2004 r. do 32,8% w 2005 r. (z C0 – 38,5%). Uwzględniając wyłącznie połączenia zagraniczne obsługiwane przez przewoźników tradycyjnych (sieciowych) udział LOT w 2004 r. wynosił 55% obniżył się do 52% w 2005 r. Jak wskazują dane z tab. 7, było to związane z znacznie bardziej aktywną działalnością na powiększającym się polskim rynku takich firm, jak Lufthansa, Air France, Alitalia, CSA i Malev. Udziały PLL LOT w wybranych rodzajach działalności przewozowej w latach 2004-2005 przedstawia rys. 18.

Rys. 18. Udziały procentowe PLL LOT w wybranych rodzajach działalności przewozowej w latach 2004-2005



Źródło: opracowanie i szacunki własne IT na podstawie danych LOT (raporty roczne 2004-2005), portów lotniczych (strony www) i ULC „Liczba obsługiwanych pasażerów...”, op. cit.

Tab. 8. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2000-2005 w tys. pas.

Rodzaj działalności	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	
						LO	LO i CO
Przewozy ogółem	2 791,4	3 216,5	3 431,6	3 742,1	4 022,3	3 671,8	4 386,7
w tym: rozkładowe	2 447,9	2 801,0	3 059,1	3 372,3	3 602,0	3 671,8/3 553,7**	4 168,35
w tym: zagranica	1 996,9	2 156,1	2 344,5	2 553,1	2 733,8	2 817,2	3 313,7
krajowe	451,0	644,9	714,6	819,2	868,2	854,6	854,6

Źródło: opracowanie IT na podstawie Raportów Rocznych PLL LOT z lat 2000-2004, dane za 2005 r. na podstawie J. Liwiński – Polskie przewozy lotnicze 2005, Newton PL, marzec 2006 oraz dane ULC na podstawie informacji portów lotniczych o ruchu regularnym według faktycznego przewoźnika w latach 2004-2005.

* Dane wstępne; obejmują przewozy LOT i EuroLOT.

** Wielkość 3 671,8 tys. oznacza wszystkich pasażerów przewiezionych, 3 553,7 to pasażerowie płatni.

Tab. 9. Dynamika zmian w pasażerskich przewozach PLL LOT w latach 2000-2005

Rodzaj działalności	Zmiana w latach 2000-2005			
	w tys. pas		w %	
	LOT (łącznie z EuroLOT)	LOT (łącznie z EuroLOT) i Centralwings	LOT (łącznie z EuroLOT)	LOT (łącznie z EuroLOT) i Centralwings
Przewozy ogółem	880,4	1 595,3	31,5	57,2
w tym: rozkładowe	1 223,9/1 105,8**	1 720,4	50,0/45,2**	70,3
w tym: zagranica	820,3	1 316,8	41,1	65,9
krajowe	403,6	403,6	89,4	89,4

Źródło: opracowanie IT na podstawie Raportów Rocznych PLL LOT z lat 2000-2004

*Dane wstępne; obejmują przewozy LOT i EuroLOT.

**Wielkości uwzględniające w 2005 r. tylko pasażerów płatnych.

W 2005 r. LOT był jedynym przewoźnikiem, który oferował bezpośrednie regularne połączenia przez Atlantyk (do USA i Kanady) z Warszawy i Krakowa, a także na Bliski Wschód (oprócz EL AL). Przewozy na trasach atlantyckich wyniosły 510 tys. pas. (11% więcej niż rok wcześniej) [7]. Jednak ani w 2005 r., ani w 2006 r. nie uruchomiono nowych bezpośrednich połączeń pozaeuropejskich.

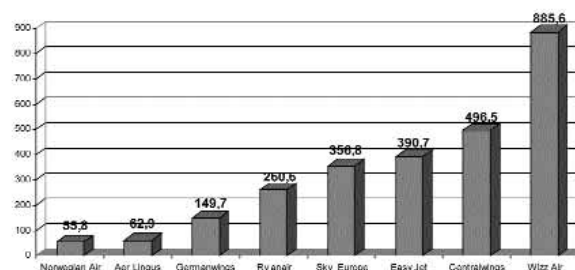
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)

Przewoźnicy niskokosztowi (tanie linie lotnicze) byli w 2005 r. głównym motorem wzrostu rynku lotniczego w Polsce. Ich działalność skupiała się wyłącznie na trasach zagranicznych, choć część z nich nie wyklucza w przyszłości uruchomienia przewozów krajowych. W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy sytuacja w tym segmencie rozwijała się bardzo dynamicznie. Część LCCs pojawiła się na naszym rynku w ciągu roku (należy do nich m. in. wiodący w Europie Ryanair), część wycofała się z Polski. W ciągu całego roku 2005 i w I półroczu 2006 r. otwierano nowe połączenia, część z nich zamykano (gdy okazały się nieatrakcyjne), zwiększano lub zmniejszano obsadę floty w poszczególnych bazach, wśród tych przewoźników, którzy zdecydowali się na ich otwarcie w polskich portach. Wśród 10 firm, jakie wykazywały się działalnością w tym segmencie rynku w 2005 r., jedna była przedsiębiorstwem polskim, pozostałe – zagranicznymi (mającymi certyfikat przewoźnika lotniczego innych krajów UE). Ogółem ULC – na podstawie danych z portów lotniczych – obliczył, że linie segmentu LCCs w 2005 r. przewiozły 3 234,1 tys. pasażerów i był to wzrost o 228% w stosunku do 2004 r., kiedy samolotami LCCs przewieziono 985,2 tys. pas [8]. Przewozy w tym segmencie w stosunku do ogółu przewozów regularnych na trasach zagranicznych w 2005 r. stanowiły 37,2%, podczas gdy w 2004 r. odsetek ten wynosił 17,2%. Oznacza to, że o ile w 2004 r. mniej niż 1 pasażer (w ruchu regularnym zagranicznym) na 5

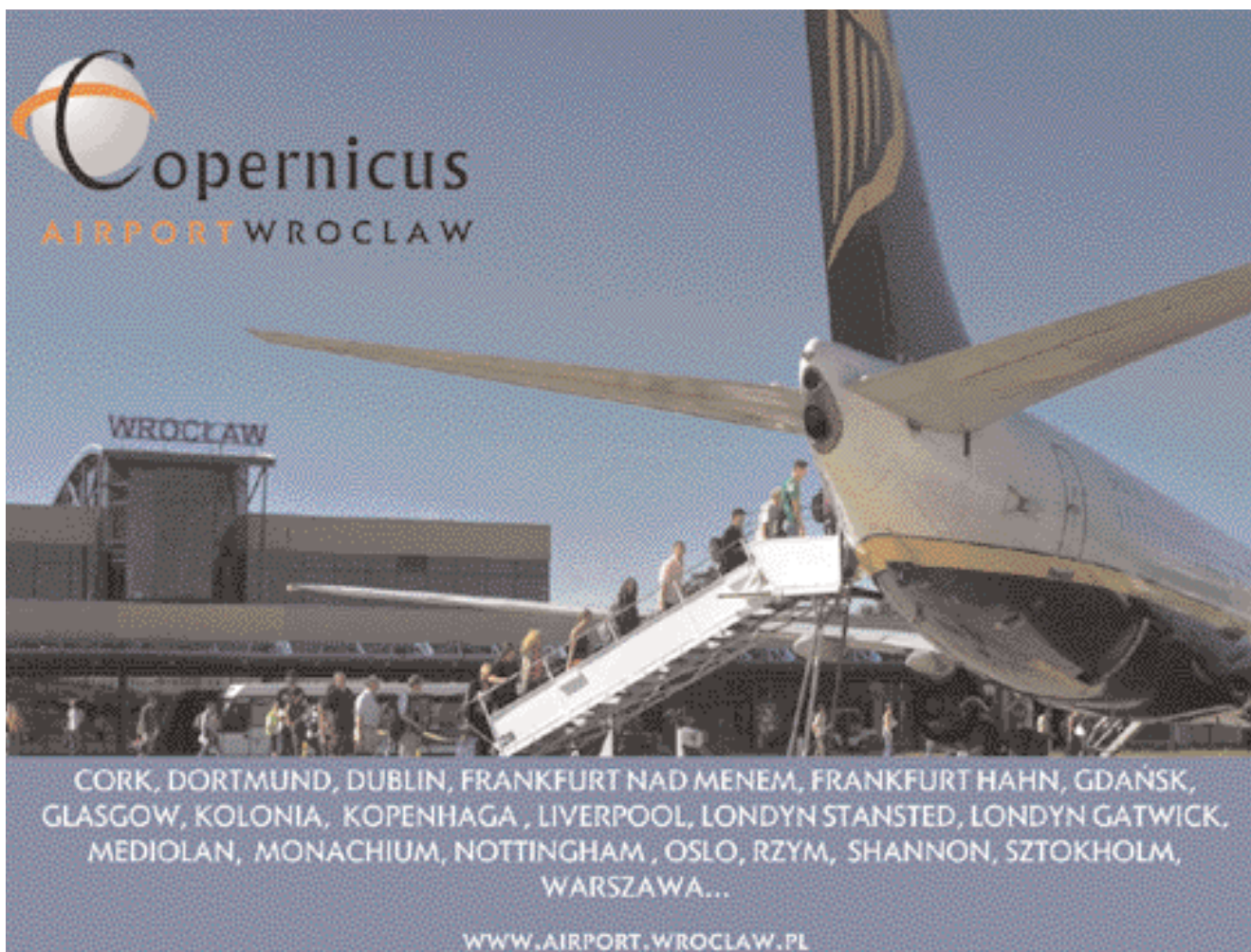
korzystał z tanich linii, to w 2005 r. było takich prawie 2. Wielkość 2,2 mln pasażerów, o którą zwiększyły się przewozy LCCs, to 85% wielkości wzrostu ruchu na polskich lotniskach. Nie pozostawia to wątpliwości, iż segment ten był absolutnie dominującym generatorem wzrostu rynku lotniczego w Polsce w 2005 r. Największymi liniami LCCs, a jednocześnie największymi liniami zagranicznymi (ustępującymi tylko PLL LOT), były węgierskie Wizz Air. W pierwszej dziesiątce przewoźników na polskim rynku znalazły się także: Centralwings, Sky Europe, EasyJet i Ryanair (mimo że operował zasadniczo dopiero od drugiego półrocza). Łącznie firmy te przewiozły prawie 2,9 mln pasażerów, co stanowiło jednocześnie 89% przewozów tego segmentu z i do Polski. Możemy za tym mówić o dość dużej koncentracji działalności w tym sektorze. Wielkości przewozów w latach 2004-2005 oraz udziały tej grupy przewoźników (w segmencie LCCs i w regularnych przewozach zagranicznych) przedstawia tab. 10.

Dynamikę zmian w liczbie przewiezionych pasażerów wśród linii, które pozostały na rynku do końca 2005 przedstawia rys. 19.

Rys. 19. Wzrost w latach 2004-2005 liczby pasażerów przewoźników segmentu LCCs działających na polskim rynku do końca 2005 r. (w tys.)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ULC, Liczba pasażerów według faktycznego przewoźnika 2004-2005, op. cit.



CORK, DORTMUND, DUBLIN, FRANKFURT NAD MENEM, FRANKFURT HAHN, GDAŃSK, GLASGOW, KOLONIA, KOPENHAGA, LIVERPOOL, LONDYN STANSTED, LONDYN GATWICK, MEDIOLAN, MONACHIUM, NOTTINGHAM, OSLO, RZYM, SHANNON, SZTOKHOLM, WARSZAWA...

WWW.AIRPORT.WROCLAW.PL

Jesteśmy w centrum!



Port Lotniczy Łódź:

• **Jedyne lotnisko w centrum Polski, przy skrzyżowaniu dróg o znaczeniu międzynarodowym:**

- **droga nr 1 (E75)** – Gdańsk – Łódź – Katowice – Cieszyń
- **droga nr 74** – Warszawa – Rawa Mazowiecka – Łódź – Konin – Poznań – Berlin

- **Autostrada A2** – Poznań – Łódź – Świecko (fragment tranzytu międzynarodowego łączący Zachodnią Europę z Białorusią i Rosją).

• **6 km od centrum Łodzi.** Port jest doskonale skomunikowany z centrum miasta (dzięki ostatnio zmodernizowanej drodze dojazdowej) oraz dworcami PKP i PKS (dzięki liniom autobusowym komunikacji miejskiej).

• Położenie, które zapewnia **szybkie, bezkolizyjne i wygodne dotarcie do Portu** nie tylko z terenu całego miasta ale także województwa i reszty kraju.

• **Największa**, spośród polskich portów regionalnych, **dynamiką wzrostu liczby pasażerów** (o 190 %) odnotowana w 2005 r. (dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego). Do

końca 2006 r. Port Lotniczy w Łodzi planuje obsłużyć ok. 200 tys. pasażerów.

• Miejsce w **czółówce rankingu** irlandzkiego przewoźnika **Ryanair** dotyczącego **punktualności obsługi samolotów** w 2006 r. Na 114 portów, na których operują samoloty Ryanaira, Port w Łodzi znalazł się na drugim miejscu!

• **Krótki czas odprawy pasażerów.**

• **Regularne połączenia:** Londyn, Dublin, Nottingham, Warszawa.

• **Czartery:** Egipt, Tunezja.

• **Do końca 2006 r. pas startowy zostanie** wydłużony pasa do 2500 m.



Port Lotniczy **ŁÓDŹ**
im. Władysława Reymonta

Dział Marketingu: tel. 042 688 84 14,
marketing@airport.lodz.pl, www.lotnisko.lodz.pl



Lataj z Ławicy!



Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.

ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań

tel. (061) 849-20-00, fax. (061) 847-49-09

www.airport-poznan.com.pl, airport@man-poznan.pl



Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego

AKTUALNY ROZKŁAD LOTÓW ZAWSZE NA STRONIE
CURRENT FLIGHTS SCHEDULE ALWAYS ONLINE AT
www.plb.pl

Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego zlokalizowany jest około
3 km na południe od centrum Bydgoszczy. Dojazd do lotniska możliwy jest
autobusem lini miejscowej nr 80.

The Ignacy Jan Paderewski Airport is located about 3 km south
of the centre of Bydgoszcz. Access to the airport by local bus nr. 80.



Port Lotniczy Bydgoszcz - Informacja lotniskowa Bydgoszcz Airport - information centre

Poland: 00-111 Bydgoszcz, Jan Paderewski 158
tel./phone: +48 52 352 44 50, +48 52 352 44 48
fax: +48 52 352 34 53
e-mail: plb@plb.pl

Centrum Podróży - Lufthansa City Center
Europejski Międzynarodowy
Travel Center - Lufthansa City Center
Cheap airline tickets

Poland: 00-111 Bydgoszcz, ul. Grotkiewicza 12
tel./phone: +48 52 352 10 10
fax: +48 52 352 44 61
e-mail: cp@plb.pl



► KAŻDA LINIA LOTNICZA ZAPRASZA
DO REZERWACJI NA SWOJĄ
STRONĘ INTERNETOWĄ.

► U NAS NA STRONIE, WYSTARCZY
TYLKO JEDNO TWOJE SPOJRZENIE,
ABYŚ ZOBACZYŁ WSZYSTKIE TE LINIE.

► REZERWUJESZ TĄ NAJTAŃSZĄ
LUB TĄ ULUBIONĄ.

► Call center (071) 79 79 050
Czynne od 8 do 19,
w soboty od 10 do 14.



**McFLIGHT CENTRUM BILETÓW
LOTNICZYCH Sp. z o.o.**
al Jana Pawła II 15
00-828 Warszawa
tel (22) 48 19 630-32
fax (22) 624 32 21

Centrum Biletów Lotniczych



WWW.MCFLIGHT.PL



„Port Lotniczy na pograniczu kultur”

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka to położone 10 km od centrum miasta jedyne lotnisko komunikacyjne południowo-wschodniej Polski i najbardziej wysunięte na wschód lotnisko Unii Europejskiej. Dzięki swojej lokalizacji w pobliżu centrum polskiego przemysłu lotniczego (w tzw. „Dolinie lotniczej”), w bezpośrednim sąsiedztwie Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz Centrum Logistycznego - Port Lotniczy w Rzeszowie posiada strategiczne znaczenie dla rozwoju całego Podkarpacia i odgrywa kluczową rolę w procesie dynamizacji rozwoju gospodarczego w tym regionie.

Lotnisko dysponuje infrastrukturą pozwalającą na całodobową obsługę ruchu:

- pasem startowym o długości 3 200 m,
- nowoczesnym wyposażeniem radiowo – nawigacyjnym,
- infrastrukturą do kompleksowej obsługi naziemnej samolotów,
- terminalem pasażerskim o przepustowości 200 pasażerów odlatających na godzinę,
- parkingiem na 200 miejsc samochodowych.

Aktualnie z Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka wykonywane są regularne rejsy rozkładowe na następujących trasach do/z:

	Częstotliwość	Przewoźnik
Warszawy	19 rejsów w tygodniu	PLL LOT
Londynu	7 rejsów w tygodniu	Ryanair

Prognozuje się, że w roku 2010 Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka obsłuży ponad 9 500 operacji lotniczych a z jego usług skorzysta 1 mln pasażerów.

Plany rozbudowy i modernizacji: • budowa nowego terminala pasażerskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą o przepustowości 720 pasażerów odlatających na godzinę w przylocie i odlocie (planowany termin oddania do użytku nowego terminalu - grudzień 2007 r.) • w latach 2007-2013 planowana jest dalsza modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej lotniska z udziałem funduszy unijnych w tym: • rozbudowa płyty postojowej • budowa drogi kołowania • budowa drogi szybkiego zejścia • budowa terminala towarowego, • budowa stacji paliw lotniczych.

Więcej informacji znajdziecie Państwo na naszej stronie internetowej:
www.lotnisko-rzeszow.pl



Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka
36-002 Jasionka 942
tel: +48 17 852 00 81, tel/faks: +48 17 852 07 09
e-mail: rzeszowairport@polish-airports.com

W sercu Europy

W sercu Europy, bezpieczny i przyjazny to wartości, które oferuje pasażerom Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Zapraszamy do odwiedzenia naszej strony internetowej:
www.lotnisko-chopina.pl



In the very heart of Europe,
safe and friendly these values are offered
to passengers by Warsaw Frederic Chopin Airport.

We invite you to visit our internet address: www.chopin-airport.pl



In the very heart of Europe

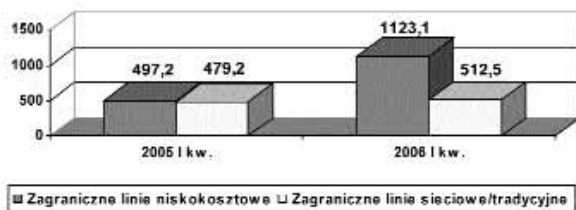
Tab. 10. Wielkości przewozów (w tys. pas.) w latach 2004-2005 przewoźników niskokosztowych na trasach z i do Polski oraz procentowy udział tych linii w segmencie LCCs oraz regularnych przewozów zagranicznych w 2005 r.

Lp.	Linie lotnicze	Kraj macierzysty	Przewozy w tys. pas.		% udział przewozów w 2005 r.		Uwagi
			2004	2005	w segmencie LCCs	w regularnych przewozach zagranicznych	
1	Wizz Air	Węgry	352,0	1237,6	38,3	14,4	
2	Centralwings	Polska	0	496,5	15,4	5,8	Krócej niż 12 m-cy w 2005 r.
3	Sky Europe	Słowacja	115,6	472,4	14,6	5,5	
4	EasyJet	Wlk. Brytania	25,3	416,1	12,9	4,8	
5	Ryanair	Irlandia	0	260,6	8,1	3,0	Krócej niż 12 m-cy w 2005 r.
6	Germanwings	Niemcy	51,6	201,3	6,2	2,3	
7	Aer Lingus	Irlandia	21,2	84,1	2,6	1,0	
8	Norwegia Air Shuttle	Norwegia	0	55,8	1,7	0,6	Krócej niż 12 m-cy w 2005 r.
9	Air Berlin	Niemcy	28,9	9,1	0,3	0,1	wyjście z rynku.
10	Niki	Austria	31,2	0,5	0,0	0,0	wyjście z rynku
	Razem wymienione		625,8	3234,0	100,0	37,6	
	Pozostałe		359,4*	0	0,0	0	
	Razem		985,2	3234,0	100,0	37,6	

Źródło: opracowanie IT na podstawie ULC, Liczba pasażerów według faktycznego przewoźnika 2004-2005, op. cit.
* Wielkość „pozostałe” w 2004 r. dotyczy linii Air Polonia i Volare, które w 2004 r. przewiozły razem ponad 359,4 tys. pas.

Szybkie tempo zmian na rynku w obrębie przewozów LCCs kontynuowane było w pierwszych miesiącach 2006 r., a segment ten umacniał swoją pozycję. W I kwartale 2006 r. przewozy na trasach zagranicznych linii LCCs wzrosły o 625,9 tys. pasażerów, tj. o 125,9%, przy ogólnym wzroście przewozów regularnych o 34,0%. Niewielki spadek w stosunku do I kwartału 2005 r. odnotował tylko EasyJet (o ok. 10%). Głównymi udziałowcami wzrostu były linie: Ryanair (210 tys. więcej niż rok wcześniej), Wizz Air (173 tys. więcej), Centralwings (136 tys. więcej) i Norwegian Air Shuttle (53 tys. więcej), na które przypada prawie 90% wzrostu. Zwraca szczególnie uwagę aktywność Ryanair i Norwegian Air, które w I kwartale 2006 r. przewiozły z i do Polski niewiele mniej pasażerów niż w całym 2005 r. Firmy z segmentu LCCs w I kwartale wśród przewoźników zagranicznych zajmowały sześć miejsc w pierwszej dziesiątce, a przewozy Wizz Air i Ryanair były większe niż największego zagranicznego przewoźnika sieciowego – Lufthansy [9]. O dalszym umocnieniu się przewoźników niskokosztowych świadczy dwukrotnie większa liczba przewiezionych pasażerów w stosunku do przewozów zagranicznych przewoźników tradycyjnych. W I kwartale 2005 r. obie wielkości były zbliżone (dane na rys. 20).

Rys. 20. Pasażerowie przybyli/odprawieni w polskich portach w ruchu regularnym zagranicznym przez przewoźników zagranicznych (niskokosztowych i sieciowych) w I kwartale 2005 r. i 2006 r. (wg przewoźnika faktycznego)



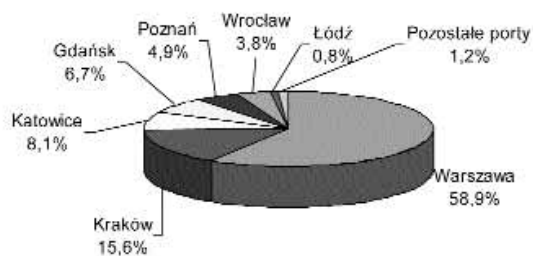
Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego – I kwartał 2006 porównanie; ULC, www.ulc.gov.pl, maj 2006.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2006 r.

Podobnie, jak „Raport 2005 r.” Instytut Turystyki dokonał szczegółowej analizy oferty przewozowej (w operacjach odlotowych) na połączeniach zagranicznych w sezonie letnim 2006 r. Analizą objęto 10 portów polskich, z których wykonywane są aktualnie regularne rejsy zagraniczne przewoźników krajowych i zagranicznych, tradycyjnych i LCCs [10]. Przyjęto moduł oferty tygodniowej, a zakres czasowy obejmuje okres od czerwca do września 2006 r. Dla szeregu wielkości dokonano porównania z podażą wykazywaną w 2005 r.

Ogółem w sezonie letnim 2006 przewoźnicy regularni oferują 1690 rejsów tygodniowo, tj. o 350 więcej (26%) niż rok wcześniej. Udział poszczególnych portów przedstawia rys. 21

Rys. 21. Udział procentowy poszczególnych polskich portów lotniczych w zagranicznej ofercie przewozowej w sezonie 2006 (odloty)



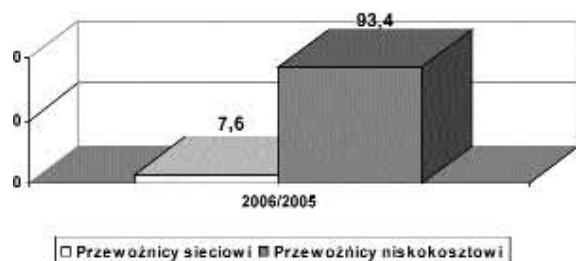
Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

W stosunku do 2005 r. daje się zauważyć istotny spadek udziału portu w Warszawie (o ponad 8 pkt. proc.) i wzrost udziałów pozostałych lotnisk z wyjątkiem Katowic. Liczbę rejsów (odlotowych) ogółem w sezonie 2005 i 2006 z poszczególnych portów przedstawia tab. 11.

Na podstawie danych z tab. 11 można dostrzec zdecydowaną dysproporcję pomiędzy dynamiką wzrostu liczby oferowanych rejsów w Warszawie i w portach regionalnych. Co jednak bardziej istotne, zmiany wartości bezwzględnych na lotnisku w Krakowie są większe niż w Warszawie. Tak znaczący wzrost oferty w istotnym stopniu będzie rzutował na końcowe wyniki roczne ruchu pasażerskiego na lotniskach.

W 2005 r. firmy LCCs oferowały z polskich portów w sezonie 289 rejsów tygodniowo i stanowiło to ok. 22% ogólnej liczby rejsów wylotowych. W sezonie 2006 r. oferta „tanich przewoźników” zwiększyła się do 559 rejsów, i stanowi to 33% wszystkich oferowanych wylotów. Liczba rejsów linii tradycyjnych wzrosła o 80, a LCCs o 270 w module tygodniowym. Dynamikę zmian (w %) rejsów oferowanych przez przewoźników sieciowych i niskokosztowych w sezonie letnim 2005-2006 pokazuje rys. 22.

Rys. 22. Dynamika zmian (w %) w oferowanych rejsach z polskich portów lotniczych w sezonie letnim 2005-2006 w grupie przewoźników sieciowych i niskokosztowych



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Zwiększyła się nie tylko wielkość podaży, ale także bardziej zróżnicowała jej struktura przez wzrost liczby obsługiwanych tras – lotnisk i miast. Liczbę oferowanych krajów, miast i lotnisk za granicą z poszczególnych portów polskich przedstawia tab. 12.

Tab. 11. Liczba rejsów (odlotów) z polskich portów w pasażerskim zagranicznym ruchu regularnym w sezonie 2006 r.

Lp.	Port	Liczba rejsów tygodniowo (w odlotach)		Zmiana 2006/2005	
		2005	2006	I. rejsów	w %
1	Warszawa	912	996	84	9,2
2	Kraków	172	263	91	52,9
3	Katowice	84	137	53	63,0
4	Gdańsk	73	114	41	56,2
5	Poznań	56	82	26	46,4
6	Wrocław	40	64	24	60,0
7	Łódź	3	13	10	333,3
8	Bydgoszcz	0	7	7	-
9	Rzeszów	0	7	7	-
10	Szczecin	0	7	7	-
Razem		1 340	1 690	350	26,1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Przy ogólnym wzroście rejsów o ponad 1/4 w stosunku do sezonu 2005 r., i dynamice oferty LCCs o prawie 100%, w sposób zróżnicowany układają się aktualnie proporcje pomiędzy rejsami przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych w poszczególnych portach. W przypadku Łodzi, Bydgoszczy, Rzeszowa i Szczecina udział LCCs wynosi 100%. Wartości dla po-

Tab. 12. Liczba oferowanych tras do portów lotniczych, miast, państw z lotnisk polskich w zagranicznym regularnym ruchu pasażerskim w sezonie 2006

Port polski	oferowane za granicą		
	porty	miasta	kraje
Warszawa	86	79	35
Kraków	46	40	18
Katowice	20	19	8
Gdańsk	16	15	6
Poznań	11	10	7
Wrocław	9	9	5
Łódź	3	3	2
Bydgoszcz	1	1	1
Rzeszów	1	1	1
Szczecin	1	1	1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

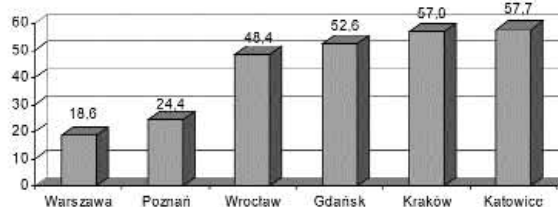
zostałych lotnisk przedstawia rys. 23.

Na podstawie tych danych (rys. 23) możemy dostrzec rysujące się typy portów według struktury ruchu uwzględniającej podział na połączenia LCCs i przewoźników sieciowych. Są to:

- port centralny w Warszawie z najniższym udziałem segmentu LCCs, o dominującym znaczeniu dla całego rynku, wielu połączeniach i przewoźnikach sieciowych, co wiąże się z utrzymywaniem danej trasy przez wiele lat przez linie flagowe (przewoźników narodowych) z innych państw
- port w Poznaniu, o wyraźnie niższym udziale segmentu LCCs w stosunku do innych portów regionalnych; związane jest to ze stosunkowo dużym udziałem ruchu biznesowego
- porty we Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Krakowie, o udziale segmentu LCCs zbliżonym lub przekraczającym 50%; poziom ten można uznać za charakterystyczny dla dużych i dynamicznie rozwijających się polskich portów regionalnych; jak wynika z danych przedstawionych w dalszym rozdziale mamy do czynienia z następującą prawidłowością: im większy procentowy udział ofert LCCs w tej grupie lotnisk, tym większy ruch pasażerski w ostatnich latach (2004-2006)
- porty ze 100% udziałem oferty LCCs, to najmniejsze lotniska pod względem obsługi ruchu zagranicznego, które w oparciu o tę grupę przewoźników rozwijają swoje kontakty ze światem i zakładają rozwój w najbliższym czasie.

Podobnie jak w sezonie 2005 r., tak i w 2006 r. największa liczba oferowanych rejsów z Polski to rejsy do Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch i Francji. Główne kierunki (w agregacji krajowej) wraz z porównaniem do 2005 r. przedstawia tab. 13.

Rys. 23. Udziały procentowe rejsów oferowanych przez LCCs w sezonie 2006 w poszczególnych polskich portach lotniczych (poza tymi, gdzie stanowią 100%)



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

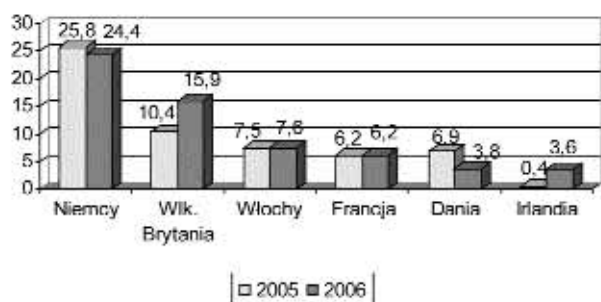
Z danych w tab. 13 wynika, że najbardziej gwałtowne przyrosty oferty miały miejsce na kierunku irlandzkim, greckim,

norweskim, brytyjskim, szwedzkim i hiszpańskim. Możemy tu wyróżnić dwa wyraźne nurty wzrostu podaży:

- jeden odpowiadający na popyt związany z segmentem tzw. job travel (tj. wyjazdów do pracy – Irlandia, Norwegia, Wlk. Brytania, Szwecja),
- i drugi – leisure travel (tj. wyjazdy związane z wypoczynkiem (Hiszpania, Grecja).

Nie zmieniła się zasadniczo koncentracja rejsów na głównych kierunkach. W sezonie 2005, cztery kraje (tj. Niemcy, Wlk. Brytania, Włochy i Dania) o największej liczbie rejsów tygodniowo skupiały 50,6%. W sezonie 2006, do czterech głównych krajów oferowano 54,1% rejsów. Dane porównawcze dla wybranych krajów na rys. 24.

Rys. 24. Udział procentowy rejsów do wybranych krajów w 2005 i 2006 r. na tle całej oferty rejsów regularnych



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Łącznie na sezon 2006 oferowane są przez LCCs połączenia do 17 krajów (w sezonie 2005 było 16 krajów).

Przy czym dla 7 z nich jest to 5 rejsów lub mniej ze wszystkich portów polskich. Tak więc w przypadku Portugalii (5), Węgier (4), Chorwacji (4), Finlandii (3), Holandii (3), Litwy (3), Malty (2) ofertę tanich przelotów można uznać za zjawisko niewielkie w skali rynku.

W sposób bardzo zróżnicowany układają się proporcje po-

między wielkością oferty przewoźników sieciowych i niskokosztowych na poszczególnych kierunkach krajowych. I tak np. połączenia do Irlandii oferowane są prawie w 82% przez LCCs, do Wlk. Brytanii w 80%, natomiast w przypadku Niemiec stanowiły one 24%. Liczbę połączeń obsługiwanych przez LCCs w sezonie 2005 i 2006 oraz udział przewoźników niskokosztowych w ofercie do wybranych krajów przedstawia tab. 14.

Przy bliższym określeniu miejsca docelowego, tzn. miasta, które obsługiwane jest przez jedno lub więcej lotnisk, metropolią o największej liczbie połączeń z Polski (podobnie, jak w ub.r.) jest Londyn i jego cztery porty lotnicze. Kolejne miasta zajmują: Paryż, Rzym, Mediolan, Frankfurt i Monachium. Dane dla czołowej grupy miast wraz z porównaniem do oferowanych wielkości w 2005 r. przedstawia tab. 15.

Miasta wymienione w tab. 15 w 2005 r. skupiały 70% wszystkich oferowanych rejsów; w sezonie 2006 jest to 65,7%. Oferta 2006 zwiększyła się też bardziej w wartościach względnych dla miast o mniejszej liczbie rejsów niż dla miast wiodących; w tym drugim wypadku wzrost wynosi 18%, a na trasach o mniejszym znaczeniu oferta (pod względem liczby rejsów) wzrosła o 44%.

Miastem o najbardziej dynamicznym wzroście jest w sezonie 2006 Dublin (207% więcej niż rok wcześniej), bardzo poważny wzrost procentowy ma miejsce także w połączeniach do Sztokholmu (48%), Dortmundu (65%), Kolonii/Bonn (75%) i Londynu (68%). W tym ostatnim przypadku mamy do czynienia nie tylko z dużym wzrostem względnym, ale także z największym wzrostem bezwzględnym (o 84 rejsy). Wzrost w liczbie połączeń do Londynu stanowi 24% wartości całego wzrostu liczby rejsów, a w sezonie 2006 co 8. samolot startujący z polskich portów trafia na jedno z 4 lotnisk londyńskich.

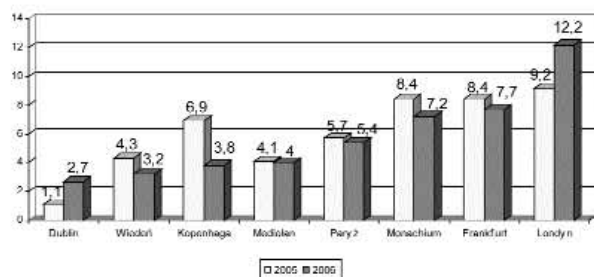
Udział procentowy rejsów do miast o największej ich liczbie przedstawia rys. 25.

Tab. 13. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według krajów w sezonie letnim 2006 r. i porównanie do 2005 r.

Lp.	Kraj docelowy	Liczba rejsów oferowanych		Zmiana 206/2005	
		2005	2006	I. rejsów	w %
1	Niemcy	346	412	66	19,1
2	Wlk. Brytania	139	269	130	93,5
3	Włochy	100	129	29	29,0
4	Francja	83	104	21	25,3
5	Dania	93	64	-29	-31,2
6	Irlandia	15	60	45	300,0
7	Austria	58	54	-4	-6,9
8	Szwajcaria	48	47	-1	-2,1
9	Szwecja	28	44	16	57,1
10	Hiszpania	28	44	16	57,1
11	Holandia	45	44	-1	-2,2
12	Czechy	46	43	-3	-6,5
13	Belgia	35	40	5	14,3
14	USA	34	39	5	14,7
15	Rosja	28	35	7	25,0
16	Węgry	37	34	-3	-8,1
17	Grecja	10	31	21	210,0
18	Finlandia	14	29	15	107,1
19	Norwegia	23	26	3	13,0
20	Ukraina	22	25	3	13,6
Pozostałe kierunki		108	117	9	8,3
Razem		1 340	1 690	350	26,1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 25. Udział procentowy rejsów (przewoźników tradycyjnych i LCCs) do wybranych miast w ogólnej liczbie oferowanych rejsów z portów polskich w sezonie 2005 i 2006



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Można zauważyć, że wzrost udziałów oraz wysoka dynamika dodatnia liczby rejsów wiąże się z aktywnymi działaniami LCCs na poszczególnych kierunkach. Tam, gdzie obsługiwane przez nich rejsy stanowią duży odsetek, oferta jest wyraźnie zwiększona. Na kierunkach o dominującej pozycji przewoźników tradycyjnych zmiany są stosunkowo niewielkie.

W ofercie tegorocznej (2006) są też miasta nieobsługiwane w żadnym stopniu przez LCCs na trasach z Polski, a o istotnym znaczeniu dla polskiego ruchu lotniczego. Należą do nich m.in.: Monachium, Kopenhaga, Wiedeń, Praga, Dusseldorf, Zürich oraz miasta w USA i Kanadzie.

Udziały poszczególnych przewoźników w ofercie LCCs w 2006 r. są bardzo silnie zróżnicowane. Istnieje też stosunkowo znacząca koncentracja w obrębie kilka największych przewoźników. Mimo, że nominalnie do rozkładów wprowadzone są rejsy 9 linii, udziały tylko 4 z nich przekraczają 10%. Strukturę oferty według przewoźników w segmencie LCCs przedstawia rys. 26. Symboliczne udziały ma Aer Lingus (Irlandia) i Blue 1 (Finlandia). Największą część (podobnie, jak w 2005 r.) zachował Wizz Air (Węgry), a największy wzrost udziałów odnotowuje Ryanair (Irlandia).

Do symptomatycznych zmian ostatniego okresu w segmencie przewoźników niskokosztowych trzeba zaliczyć:

- silny wzrost operacji prowadzonych przez Ryanair (z 8 lotnisk polskich)
- umocnienie się pozycji Centralwings (operacje z 6 lotnisk polskich), choć mieszana struktura organizacji rejsów i popy-

Tab. 14. Połączenia obsługiwane przez LCCs w sezonie 2005 i 2006 oraz udział tego segmentu przewoźników w całej ofercie do wybranych krajów z portów polskich

Lp.	Kraj docelowy	Rejsy oferowane tygodniowo przez LCCs		Zmiana 2006 do 2005		Udział % rejsów LCCs w ogólnej wielkości w 2006 r.
		2005	2006	l. rejsów	w %	
1	Wlk. Brytania	84	215	178	211,9	79,9
2	Niemcy	69	100	31	44,9	24,3
3	Włochy	32	53	21	65,6	41,1
4	Irlandia	0	49	49	-	81,7
5	Szwecja	9	26	17	188,9	59,1
6	Hiszpania	9	24	15	166,7	54,5
7	Grecja	3	23	20	666,7	74,2
8	Francja	21	21	0	0	20,2
9	Norwegia	11	16	5	45,5	61,5
10	Belgia	4	9	-12	-100,0	22,5
Razem wybrane kraje		242	536	294	121,5	46,2
Pozostałe kraje		47	23	-24	-51,1	4,3
Razem		289	559	270	93,4	33,1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 15. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast w sezonie letnim 2006 r. i porównanie do 2005 r.

Lp.	Miasto docelowe	Liczba rejsów oferowanych		Zmiana 2006/2005	
		2005	2006	l. rejsów	w %
1	Londyn	123	207	84	68,3
2	Frankfurt	113	130	17	15,0
3	Monachium	113	122	9	8,0
4	Paryż	76	91	15	19,7
5	Mediolan	55	68	13	23,6
6	Kopenhaga	93	64	-29	-31,2
7	Wiedeń	58	54	-4	-6,9
8	Dublin	15	46	31	206,7
9	Amsterdam	45	44	-1	-2,2
10	Praga	46	43	-3	-6,5
11	Bruksela	35	40	5	14,3
12	Dortmund	23	38	15	65,2
13	Rzym	35	37	2	5,7
14	Sztokholm	25	37	12	48,0
15	Budapeszt	37	34	-3	-8,1
16	Kolonia/Bonn	16	28	12	75,0
17	Dusseldorf	30	28	-2	-6,7
Razem wymienione		938	1 111	173	18,4
Pozostałe		402	579	177	44,0
Razem		1 340	1 690	350	26,1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 16. Połączenia do wybranych miast obsługiwane przez LCCs w sezonie 2005 i 2006 oraz udział tego segmentu przewoźników w całej ofercie do tych miast z portów polskich

Lp.	Kraj docelowy	Rejsy oferowane tygodniowo przez LCCs		Zmiana 2006 do 2005		Udział % rejsów LCCs w ogólnej wielkości w 2006 r.
		2005	2006	I. rejsów	w %	
1	Londyn	74	158	84	113,5	76,3
2	Dublin	0	35	35	-	76,1
3	Dortmund	23	33	10	43,5	86,8
4	Kolonia	13	28	15	115,4	100,0
5	Rzym	21	24	3	14,3	64,9
6	Paryż	21	19	-2	-9,5	20,9
7	Sztokholm	6	19	13	216,7	51,4
8	Oslo	11	16	5	45,5	61,5
9	Liverpool	7	16	9	128,6	100,0
10	Mediolan/BGY	7	13	6	85,7	19,1
11	Frankfurt/HHN	8	11	3	37,5	8,5
12	Barcelona GRO	9	11	2	22,2	61,1
Razem wymienione		200	383	183	91,5	51,6
Pozostałe		89	176	87	97,8	18,6
Razem		289	559	270	93,4	33,1

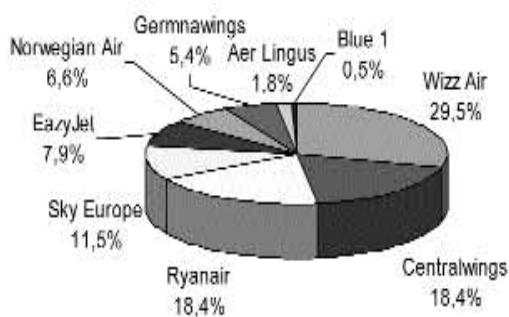
Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

tu nie sprzyja klarowności oceny działań tych linii

- ograniczenie aktywności Sky Europe na lotnisku w Warszawie (w tym likwidacja połączeń do Londynu i Bratysławy) i niewielki wzrost liczby rejsów w stosunku do sezonu 2005

- oficjalne ogłoszenie planów znacznej ekspansji przez Norwegian Air Shuttle od jesieni 2006 r. (5 nowych destynacji za granicą od września).

Rys. 26. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCC w ofercie na sezon 2006 (liczba rejsów)



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie danych portów lotniczych.

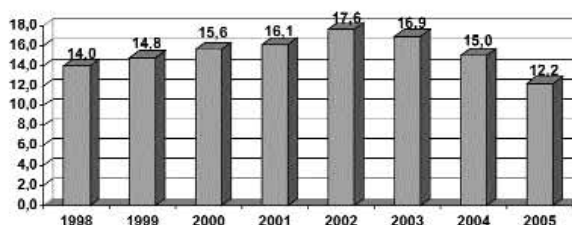
5. Ruch czarterowy

Wobec gwałtownego wzrostu zagranicznych regularnych przewozów, generowanych głównie przez LCCs, maleje udział ruchu czarterowego, mimo że nie zmniejsza się jego wielkość bezwzględna. Profil działania linii Centralwings z hybrydową ofertą lowcostowo-czarterową, wprowadzanie rejsów regularnych, ale o stosunkowo małej częstotliwości, do destynacji typowo wypoczynkowych, głównie we Włoszech, Grecji, a w mniejszym stopniu także w Hiszpanii (kontynentalnej i wyspowej), Chorwacji i na Malcie, także tworzy konkurencyjną podaż wobec działalności czarterowej. Niemniej czartery pozostają istotnym elementem rynku przewozowego, a ich

powiązanie z branżą biur podróży i jakością oferty turystycznej na polskim rynku nie ulega wątpliwości. Bez funkcjonowania szerokiej i budzącej zaufanie partnerów i pasażerów oferty czarterowej wyjazdu wakacyjne (nie tylko w okresie letnim) Polaków kształtowałyby się zdecydowanie odmiennie, co do kierunków i sposobów podróżowania.

Liczba pasażerów w lotach czarterowych w Polsce w 2005 r. wyniosła ogółem ok. 1 200 tys. i było to więcej o 12% niż rok wcześniej. Ruch czarterowy w polskich portach w latach 2000-2005 przedstawia tab. 17.

Rys. 27. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze i danych portów lotniczych.

Ogółem w latach 2000-2005 ruch czarterowy wzrósł o ponad 460 tys. pas., tj. prawie o 63%. Operacje czarterowe w absolutnej większości (ponad 90%) dotyczą ruchu wyjazdowego Polaków. Tylko znikoma część związana jest z ruchem recepcyjnym na lotniskach, które nie utrzymują bardziej rozbudowanej siatki połączeń regularnych z zagranicą (np. Rzeszów), z wydarzeniami polityczno-historycznymi, sportowymi (mecze piłkarskie) oraz turystyką przyjazdową z krajów, z którymi Polska nie ma bezpośrednich połączeń (np. Japonia).

Jak wspomniano, bardzo wysoka dynamika regularnych przewozów zagranicznych w wyniku rozwoju połączeń LCCs spowodowała w ostatnich latach widoczny spadek udziału ruchu czarterowego w całości zagranicznego ruchu lotniczego. Największy udział ruch czarterowy miał w 2002 r. (ponad 17%). W 2005 r. wartość ta spadła do 12% i była najniższą od

Tab. 17. Ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2000-2005

Rok	Liczba pasażerów w tys.	Zmiana w % do roku poprzedniego
2000	738,0	15,3
2001	802,3	8,7
2002	897,2	11,8
2003	919,4	2,5
2004	1 072,4	16,6
2005	1 200*	11,9*

Źródło: na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2004, stron www portów lotniczych i informacji zebranych przez IT w portach.
* Dane wstępne

1998 r. Wielkości udziałów ruchu czarterowego w ruchu ogółem przedstawia rys. 27.

Liczba 1,2 mln pasażerów w lotach czarterowych przekłada się na 550-570 tys. turystów [11]. Przede wszystkim turystów z Polski wyjeżdżających na wakacje, gdyż to właśnie te osoby w sensie statystycznym są prawie wyłącznymi klientami firm czarterowych (za pośrednictwem swoich biur podróży). Na podstawie badań Instytutu Turystyki szacuje się, że w 2005 r. w podróżach zagranicznych długookresowych wzięło udział ok. 4,25 mln dorosłych Polaków (w wieku 15 lat i więcej) [12]. Jeśli przyjąć, że wśród pasażerów przelotów czarterowych dzieci do 15 lat stanowiły 1/3 tej liczby, osób dorosłych było 370-380 tys. Oznacza to, że co 11. dorosły Polak wyjeżdżający za granicę na 4 lub więcej dni, wybierał jako środek transportu samolot czarterowy. Ponieważ cel turystyczno-wypoczynkowy deklarowała w 2005 r. ok. połowa wyjeżdżających, w pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że wśród dorosłych Polaków wyjeżdżających za granicę na urlop/wakacje z samolotu czarterowego korzystała co 5-6. osoba, tj. w granicach 17-20%.

W bieżącym roku, podobnie jak w 2005, pasażerskie loty czarterowe oferuje dla biur podróży dwóch przewoźników mających rejestrację w Polsce. Prócz tego jest jeszcze szereg firm wykonujących przewozy czarterowe, ale ich działalność nie nastawiona jest na obsługę branży turystycznej, a na realizację zleceń korporacyjnych lub usług realizowanych ad hoc. Jednym z przewoźników jest Centralwings (spółka-córka wydzielona z PLL LOT), prowadząca działalność także w segmencie LCCs, i z tej racji może być traktowana jako firma o kapitale polskim. Drugim jest Fischer Air Polska, spółka o kapitale zagranicznym, powiązana z Fischer Air.

Centralwings, rozpoczynając loty czarterowe, jako sukcesor wieloletniej działalności czarterowej PLL LOT przejął także doskonałą znajomość polskiego rynku, kadry obsługujące ten segment ruchu, system powiązań z klientami, a także – co niezwykle istotne – zaufanie pasażerów do polskiego przewoźnika (przywiązanie do marki). W sezonie letnim 2005 r. Centralwings dysponował 5 samolotami, które obsługiwały także połączenia regularne niskokosztowe. W lecie 2006 r. dysponuje 9 samolotami B-737, które także muszą przewozić pasażerów w ramach rosnącej liczby połączeń regularnych.

Fischer Air Polska dysponuje dwoma samolotami – B-75713, co umożliwia nie tylko zabieranie na pokład większej (o kilkadziesiąt %) liczby pasażerów, ale także z racji dłuższego zasięgu, oferowanie innych (dalszych) tras. Stąd w działalności Fischer Air Polska przeloty m.in. do ZEA i na Dominikanę. Jed-

nakże oferta oparta na dwóch samolotach z natury rzeczy nie może być na rynku uznana za wystarczającą, ani z powodów marketingowych, ani logistycznych [14]. Przewoźnik planuje wprowadzenie większej liczby samolotów, ale nie wiadomo kiedy, ani jakich.

W tej sytuacji polskie biura podróży muszą posilkować się przewoźnikami obcymi, nie zarejestrowanymi w naszym kra-

Tab. 18. Główne czarterowe linie zagraniczne obsługujące lotniska Polski w 2005 r.

Nazwa przewoźnika	Kraj macierzysty
Air Cairo	Egipt
AMC Airlines	Egipt
Air Memphis	Egipt
Bulgaria Air	Bulgaria
MNG Airlines	Turcja
Sky Airlines	Turcja
Sun Express	Turcja
Nouvelair	Tunezja
Tunis Air	Tunezja

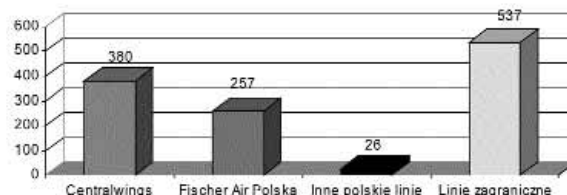
Źródło: na podstawie danych portów lotniczych; strony internetowe, sprawozdania zarządów

ju. Do tej grupy należą firmy egipskie, tureckie, tunezyjskie, cypryjskie i inne, powiązane z krajami, do których wykonywane są rejsy czarterowe. Główne czarterowe linie zagraniczne obsługujące rynek polski przedstawia tab. 18.

Korzystanie z zagranicznych przewoźników czarterowych ma ten mankament, że na każdym kierunku krajowym (poza UE) będą to inne linie, a więc inny partner do negocjacji dla biur podróży oraz inny (często nieznan) operator dla pasażera. Z marketingowego punktu widzenia nie jest to sytuacja korzystna. Plusem jest gwarancja, że przewoźnik taki nie będzie miał kłopotów z uzyskaniem zgody na operacje w kraju macierzystym.

Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów, największym przewoźnikiem czarterowym w Polsce w 2005 r. był Centralwings [15], a następnie Fischer Air Polska. Niewielkie liczby pasażerów w rejsach nieregularnych przewiozły także firmy: White Eagle Aviation, General Aviation i Jet Air General Aviation. Wielkości przewozów na rys. 28.

Rys. 28. Liczba pasażerów lotów czarterowych z i do Polski w 2005 r. w tys.



Źródło: opracowanie IT, na podstawie Media Monitoring z 5.05.2006., Newton PL, www.newton.pl

W ujęciu procentowym udział Centralwings wynosił 32%, Fischer Air Polska 21%, przewoźników zarejestrowanych za granicą 45%, a pozostałych firm z certyfikatami polskimi – 2%. Porównując wielkości uzyskane przez Centralwings w 2005 r. z tymi, jakie wypracował LOT Charters we wcześniejszych latach, należy stwierdzić, że udziały w rynku (w %) spółki-córki były wyraźnie niższe niż LOT-u w okresie 2002-2004, kiedy wahały się na poziomie 40-42%. Natomiast wiel-

Tab. 19. Ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2000-2005

Port	Liczba pas. w tys.						Zmiana 2000-2005	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	w tys.	w %
Warszawa	546,2	600,6	652,9	580,7	587,2	556,6	10,4	1,9
Katowice	48,9	51,1	67,5	103,7	138,8	255,5	206,6	422,5
Poznań	57,3	42,7	53,4	73,6	125,5	139,7	82,4	143,8
Kraków	55,6	77,4	66,6	84,3	113,1	130,0	74,4	133,8
Wrocław16	11,9	12,5	27,0	42,0	69,2	63,2	51,3	431,1
Gdańsk	7,9	10,1	12,9	18,2	23,0	35,7	27,8	351,9
Szczecin	3,2	4,0	9,1	6,8	8,9	10,3	7,1	221,9
Rzeszów	4,1	1,2	5,6	6,0	4,7	b.d.	b.d.	b.d.
Bydgoszcz	1,2	0,9	1,0	3,5	1,5	b.d.	b.d.	b.d.
Łódź	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	b.d.	b.d.	b.d.
Zielona G.	0,2	0,0	0,8	0,5	0,3	b.d.	b.d.	b.d.
Szymany	1,5	0,4	0,2	0,2	0,3	b.d.	b.d.	b.d.
Razem	738,0	802,3	897,2	919,4	1 072,4	1 200,0**	462,0	62,6

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze z lat 2000-2004 oraz stron internetowych portów lotniczych.

*Za 2005 r. dane wstępne.

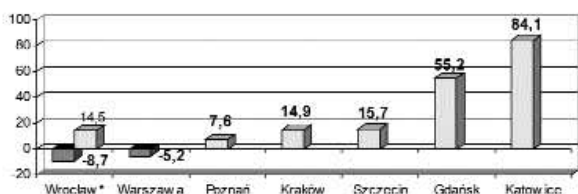
**Wartość ogólna w 2005 r. uwzględnia oszacowanie ruchu w portach, dla których brak jeszcze danych.

kości przewozów Centralwings w 2005 r. były niższe niż LOT w 2004 r., ale zbliżone do tych, jakie uzyskiwał LOT w latach 2002-2003. Na takie kształtowanie się relacji wyników niewątpliwie wpływ miało silne angażowanie się tych linii (tj. CO) w segment LCCs oraz bardzo poważne ograniczenia sprzętowe. Oba czynniki prowadziły do utraty pasażerów i obniżenia pozycji rynkowej nowego podmiotu w stosunku do statusu LOT Charters.

W 2005 r., podobnie jak rok wcześniej, do głównych kierunków wyjazdów czarterowych należały: Egipt, Tunezja i Turcja, a także Grecja, Hiszpania (w tym Wyspy Kanaryjskie i Baleary), Bułgaria, Cypr i w mniejszym stopniu Malta, Portugalia, Maroko i Włochy. Trzeba zaznaczyć, że wzrosło zainteresowanie szczególnie wyjazdami do trzech pierwszych destynacji, a Egipt jest jedynym kierunkiem (przy średnim dystansie), gdzie wyjazdy realizowane są przez 12 miesięcy. W przypadku Europy Południowej i krajów należących do UE istotną konkurencję dla przewozów czarterowych stanowi oferta LCCs.

Warszawa pozostawała w 2005 r. największym portem dla ruchu czarterowego, jednak jej udział w całości tego segmentu spadł po raz pierwszy poniżej 50%. Wielkości ruchu czarterowego w poszczególnych portach polskich w latach 2000-2005 przedstawia tab. 19.

Rys. 29. Procentowe zmiany wielkości ruchu czarterowego (liczba pasażerów) w latach 2004-2005 w największych portach polskich



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportu rocznego PP Porty Lotnicze 2004 oraz stron internetowych portów lotniczych.

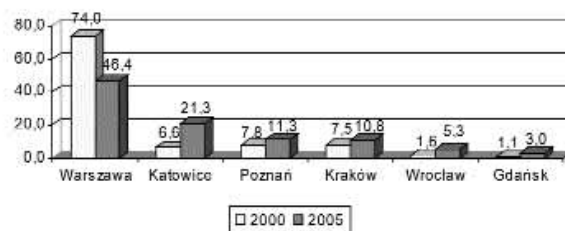
* dla Wrocławia podano oba warianty danych.

Z lotnisk o największym znaczeniu dla ruchu czarterowego w 2005 r. nastąpił spadek (w stosunku do 2004 r.) w Warszawie i we Wrocławiu (jeśli uwzględnić dane Raportu rocznego

PP PL za 2004 r., jeśli opierać się będziemy na danych lotniska wrocławskiego w 2005 r. miał miejsce wzrost o prawie 15%). Największy wzrost odnotowały Katowice i Gdańsk (w wartościach bezwzględnych). Względne zmiany w wielkości ruchu czarterowego w latach 2004-2005 na rys. 29.

W latach 2000-2005 bardzo istotnie zmieniły się proporcje pomiędzy Warszawą a portami regionalnymi. O ile w 2000 r. na lotnisko Okęcie przypadało prawie 3/4 ruchu czarterowego, to w 2005 r. udział ten obniżył się do ok. 46%. Można też zauważyć, że zmiana pozycji Warszawy na rynku przewozów czarterowych jest jeszcze bardziej znacząca niż w ruchu ogółem (tym samym w ruchu regularnym), choć i tam, jak przedstawione zostanie to w następnej części, jest ona bardzo duża. Porównanie udziału w ruchu nieregularnym w 2000 r. i 2005 r. największych portów przedstawia rys. 30.

Rys. 30. Udział procentowy wybranych portów lotniczych w ruchu czarterowym w 2000 i 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportu rocznego PPL z 2000 r. oraz stron internetowych portów lotniczych.

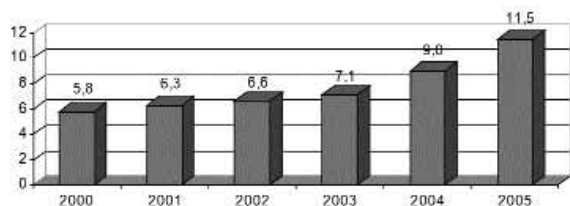
6. Polskie porty lotnicze

Ogółem ruch pasażerski na polskich lotniskach zwiększył się w 2005 r. o ponad 2,5 mln (tj. ponad 28%) w stosunku do 2004 r., osiągając poziom 11,5 mln pasażerów. W wartościach względnych i bezwzględnych był to przyrost nie notowany nigdy wcześniej. Wielkości ruchu w latach 2000-2005 we wszystkich portach przedstawia rys. 31.

6.1. Ruch w poszczególnych segmentach

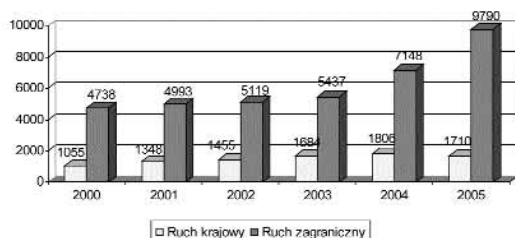
W 2005 r. na lotniskach dominował ruch zagraniczny, w znacznie większym stopniu niż w latach wcześniejszych. Ruch krajowy zmalał nieco w wartościach bezwzględnych, a przy dużej dynamice ruchu zagranicznego, jego udział wyraźnie zmniejszył się. Wielkości dla obu segmentów tj. krajowego i zagranicznego przedstawia rys. 32. Praktyczną wyłączność na obsługę ruchu krajowego w 2005 r. posiadał EuroLOT jako operator LOT i jego własna spółka.

Rys. 31. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2000-2005 (w mln17)



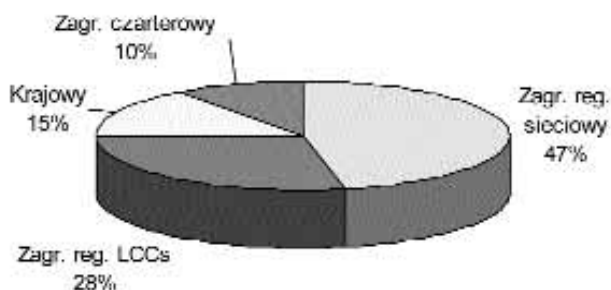
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze z lat 2000-2004, danych ULC (strona www.ulc.gov.pl) oraz stron internetowych portów lotniczych.

Rys. 32. Ruch pasażerski na polskich lotniskach w podziale na krajowy i zagraniczny w latach 2000-2005 [18]



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PPL 2000-2004 oraz strony www.ulc.gov.pl i www.polish-airports.com.

Rys. 33. Struktura ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2005 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PPL 2000-2004 oraz strony www.ulc.gov.pl i www.polish-airports.com.

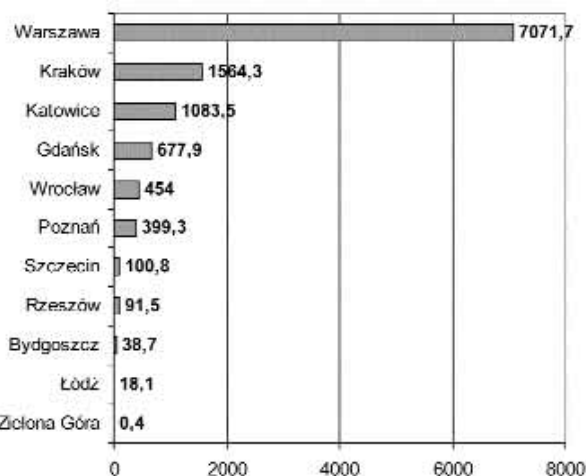
Wielkości te (rys. 32) oznaczają, że o ile ruch krajowy w 2000 r. stanowił 18,2% ruchu na lotniskach, to w 2005 r. 14,9%. Wysoce zróżnicowana była też dynamika zmian w obu segmentach ruchu, tak w układzie rok do roku, jak przy porównaniu roku 2005 do 2000. W tym ostatnim przypadku ruch krajowy wzrósł o 62,1%, a ruch zagraniczny o 106,6%, przy czym prawie 9/10 tego wzrostu przypada na lata 2004-2005.

Przy wyodrębnieniu z całości ruchu zagranicznego segmentu czarterów oraz LCCs widzimy, że zagraniczny ruch sieciowy, który w ubiegłych latach był segmentem dominującym (w 2004 r. stanowił 57%) wprawdzie w dalszym ciągu jest największym, ale stanowi już mniej niż połowę. Dane za 2005 r. przedstawia rys. 33.

6.2. Ruch według portów

W 2005 r. po raz pierwszy w historii polski port regionalny obsłużył ponad 1 mln pasażerów. Miało to miejsce w Krakowie i w Katowicach. Także po raz pierwszy w historii porty w Rzeszowie i Bydgoszczy otrzymały regularne połączenie z zagranicą, a port w Łodzi został dostosowany do obsługi średniodystansowych samolotów o pojemności powyżej 100 miejsc, co pozwoliło na uruchomienie połączeń i przyjmowanie samolotów wielkości B-737. Wielkość ruchu na poszczególnych lotniskach w 2005 r. przedstawia rys. 34.

Rys. 34. Ruch pasażerski na polskich lotniskach w 2005 r. (w tys. pas.) [19]



Źródło: ULC, www.ulc.gov.pl.

W 2005 r. port w Katowicach-Pyrzowicach awansował na trzecią (a drugą wśród portów regionalnych) pozycję, zajmowaną wcześniej wiele lat przez lotnisko w Gdańsku. Ruch na lotnisku Zielona Góra-Babimost na poziomie śladowym spowodowany był zawieszeniem połączeń tego miasta z Warszawą w 2005 r. (komunikacji, która funkcjonowała wcześniej i została wznowiona w 2006 r.).

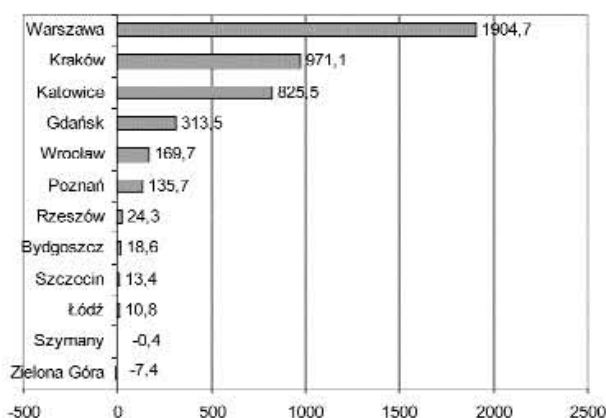
Poziom ruchu, przedstawiony na rys. 34, jest wynikiem dwóch lat niezwykle silnego „boomu lowcostowego”. Wskaźniki wzrostu (w wartościach bezwzględnych i względnych) świadczą dobitnie, iż polskie lotnictwo pasażerskie przecho-

dzi gwałtowne przeobrażenia, które skutkują i skutkować będą zmianami w:

- organizacji ruchu lotniczego
- systemie transportu naziemnego w strefie okołolotniskowej i łączącej lotnisko z systemem dróg transportowych miasta/aglomeracji i regionu
- koniecznej infrastrukturze obsługi pasażerskiej
- oraz – co nieuchronne – w środowisku otaczającym.

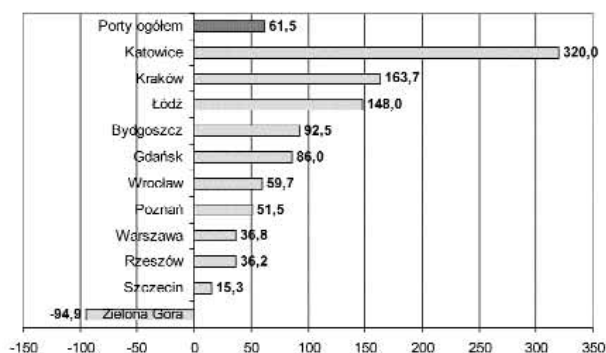
Ta ostatnia kwestia pociąga za sobą zmiany prawne i skutki finansowe tych regulacji w strefach ochronnych. Jak duże były zmiany ilościowe w poszczególnych portach, pokazują dane z lat 2003-2005 na rys. 35 i 36.

Rys. 35. Dynamika zmian w ruchu pasażerskim (wzrost/spadek) w tys. pas. w polskich portach lotniczych w latach 2003-2005



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie Raportu rocznego PP PL 2004 oraz strony www.ulc.gov.pl i www.polish-airports.com.

Rys. 36. Dynamika zmian w ruchu pasażerskim (wzrost/spadek) w % w polskich portach lotniczych w latach 2003-2005; w zestawieniu pominięto lotnisko w Szymanach z powodu marginalnego ruchu i zawieszenia działalności w 2005 r.

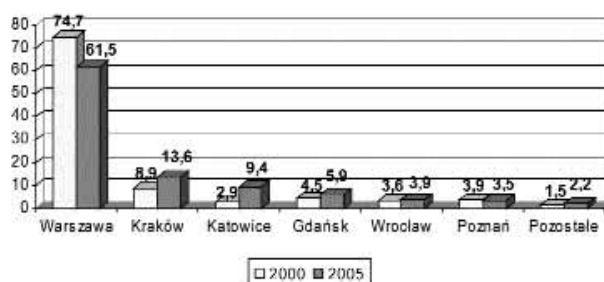


Źródło: opracowanie własne IT na podstawie Raportu rocznego PP PL 2004 oraz strony www.ulc.gov.pl i www.polish-airports.com.

„Boom lowcostowy” zaowocował jeszcze jedną istotną zmianą, która wprawdzie była dostrzegalna i sygnalizowana przez analityków wcześniej jako kierunek naturalny ewolucji rynku lotniczego w Polsce, ale zarówno skala zjawiska jak i jego tempo okazały się zaskakująco duże. Zmiana ta dotyczy

proporcji pomiędzy ruchem obsługiwanym w porcie centralnym i w portach regionalnych. Przez wiele lat ruch w tych ostatnich był hamowany (ograniczany) na rzecz funkcji hubu portu centralnego, co związane było z racjonalizacją przewozów LOT. Otwarcie rynku i uruchomienie baz przez LCCs w portach regionalnych, a także wielu połączeń poza bazami (szczególnie przez Wizz Air, Sky Europe, Ryanair i EazyJet) zburzyło wcześniejszą strukturę. Zmiany udziałów w obsłudze ruchu pasażerskiego pomiędzy poszczególnymi portami w okresie 2000-2005 przedstawia rys. 37.

Rys. 37. Udział wybranych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w 2000 r. i 2005 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznego Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005 i materiału „Wielkości przewozów pasażerskich oraz towarowych w ruchu rozkładowym i czarterowym w latach 2004-2005”. Oba dokumenty ze strony www.ulc.gov.pl

Trend zmniejszania się udziału lotniska stołecznego widoczny jest jeszcze wyraźniej w pierwszej połowie 2006 r. Wynika to z efektów uruchomienia szeregu połączeń z portów regionalnych przez Ryanair dopiero w ostatnim kwartale 2005 r., a także większej aktywności LCCs na innych niż Okęcie lotniskach. Wyjątkiem jest tu powstanie w 2006 r. w Warszawie bazy Norwegian Air Shuttle. Zapowiedź umocnienia się trendu spadkowego udziałów Warszawy znajduje potwierdzenie w analizie podaży oferty na sezon 2006 r.

6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach

W ruchu międzynarodowym granicę Polski na lotniskach przekroczyło w 2005 r. 2004, 3 mln obywateli innych państw. Przy uwzględnieniu tylko zagranicznego ruchu regularnego i niewielkiego odsetka ruchu czarterowego związanego z turystyką przyjazdową Instytut Turystyki szacuje [20], że w skali kraju cudzoziemcy (w tym przypadku oznacza obywateli innych państw) stanowili ok. 46% ogólnej liczby pasażerów przekraczających granicę. Wprawdzie w stosunku do ogólnej liczby przekroczeń granicy przez cudzoziemców, przybywających do Polski samolotami stanowią w dalszym ciągu niewielki odsetek (w 2005 r. 3,1%), ale w stosunku do liczby turystów odwiedzających nasz kraj wynosi to nieco ponad 13%. Znacznie wyższy odsetek występuje w przypadku przyjazdów z krajów niesąsiadujących z Polską. Udział przekroczeń granicy na lotniskach wśród turystów przyjeżdżających do Polski z wybranych krajów w 2005 r. przedstawia tab. 20.

Tab. 20. Liczba turystów przyjeżdżających do Polski i liczba przekroczeń granicy na lotniskach w 2005 r.; wybrane kraje

Lp.	Kraj pochodzenia	Liczba turystów w tys. w Polsce	Liczba przekroczeń na lotniskach	
			w tys.	w % do ogółu turystów
1	Niemcy	5 570,0	358,9	6,4
2	Wielka Brytania	345,1	272,4	78,9
3	USA	339,7	198,5	58,4
4	Francja	219,6	150,0	68,3
5	Włochy	247,0	118,1	47,8
6	Szwecja	213,7	78,4	36,7
7	Holandia	334,7	68,9	20,6
8	Norwegia	81,2	45,7	56,3
9	Dania	112,4	44,7	39,8
10	Austria	282,2	42,7	15,1
11	Belgia	71,9	41,0	57,0
12	Finlandia	68,1	40,7	59,7

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej oraz badań IT.

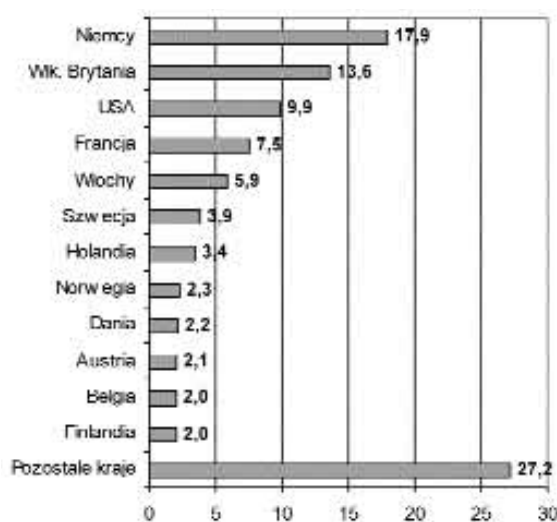
Tab. 21. Udział wybranych grup turystów według kraju pochodzenia w przekroczeniach granicy na polskich lotniskach w 2005 r.

Kraj pochodzenia	% udział procentowy w ruchu na lotniskach							
	Warszawa	Kraków	Katowice	Gdańsk	Wrocław	Poznań	Pozostałe	Razem
Niemcy	35,6	24,1	24,3	8,7	3,2	3,7	0,4	100,0
Wlk. Brytania	45,6	31,8	9,3	5,9	3,7	2,5	1,2	100,0
USA	73,7	17,8	2,9	2,3	1,7	1,2	0,1	100,0
Francja	56,5	26,2	10,0	2,3	2,5	2,3	0,2	100,0
Włochy	47,0	25,1	19,5	2,0	2,9	2,5	1,0	100,0
Szwecja	70,3	4,0	9,9	8,0	3,6	3,7	0,5	100,0
Holandia	64,5	17,9	6,8	5,7	1,6	3,3	0,2	100,0
Norwegia	53,0	22,3	2,0	16,2	2,4	3,9	0,2	100,0
Dania	72,3	5,1	3,1	10,7	2,7	5,4	0,7	100,0
Austria	77,1	11,0	5,4	1,6	1,7	3,0	0,2	100,0

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej.

Przylatujący samolotami z krajów wymienionych w tab. 20. stanowią ok. 3/4 cudzoziemców przekraczających granicę na lotniskach. Można zatem uznać, że choć z niektórych innych krajów – szczególnie zamorskich, takich jak Japonia, Korea, Izrael, Australia – odsetek przekraczających na lotniskach jest wyższy, to nie mają one bardzo istotnego wpływu ani na wielkość ruchu na lotniskach, ani na jego strukturę. Prawie 55% ogółu przekraczających granicę na lotniskach pochodzi z 5 krajów, na pozostałe 7 krajów wymienionych w tabeli przypada niecałe 20%, a 1/4 na wszystkie pozostałe kraje. Strukturę procentową przylotów według wybranych krajów pochodzenia przedstawia rys. 38.

Rys. 38. Struktura przylotów według kraju pochodzenia na polskich lotniskach w 2005 r. (w %)



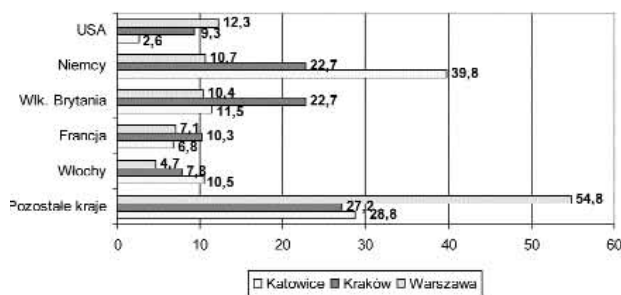
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej.

Ogólna struktura przekroczeń granicy na lotniskach w 2005 r. odbiegała nieco od struktury ruchu w poszczególnych portach. I tak, np. w Warszawie największy procentowo udział mieli obywatele USA, w Krakowie – Brytyjczycy, a w Katowicach – Niemcy. Niemców było też stosunkowo najwięcej na granicy w Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu (między 22% a 32%). Strukturę procentową ruchu dla największych grup turystów wg kraju pochodzenia na głównych polskich lotniskach przedstawia rys. 39.

W Gdańsku większe niż Francuzi i Włosi udziały mieli Norwegowie, Szwedzi i Duńczycy, we Wrocławiu Brytyjczyków było prawie tyle samo co Niemców i znacznie więcej niż innych nacji, proporcjonalnie też dwukrotnie więcej niż w Warszawie i Katowicach. Z kolei w Poznaniu – przy największym udziale Niemców (ok. 25%) i o połowę mniejszym Brytyjczyków – struktura była stosunkowo mało zróżnicowana w grupie 12 krajów uwzględnionych w tab. 20.

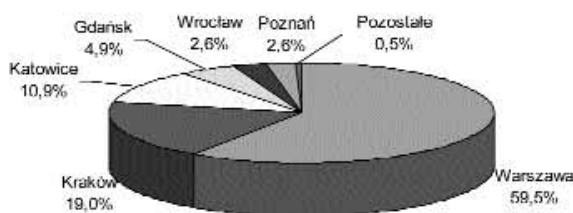
Ogółem dla wszystkich cudzoziemców przekraczających granicę polską na lotniskach największe znaczenie miała w 2005 r. Warszawa (niecałe 60%), a następnie Kraków (19%) i Katowice (11%). Oznacza to, że pozostałe polskie porty partycypowały w tym ruchu tylko w 10%. Niemniej zauważyć można, że w porównaniu do roku 2003 (tj. okresu sprzed „lowcost boom”) udziały Warszawy znacznie spadły, a pięciu największych portów regionalnych wyraźnie wzrosły. Podobnie jak poszczególne lotniska mają nieco odmienną strukturę ruchu przyjazdowego cudzoziemców pod względem rozkładu narodowości, tak i różnie układają się proporcje (preferencje) popularności lotnisk według krajów pochodzenia. Proporcje ruchu przyjazdowego dla lotnisk ogółem przedstawia rys. 40, natomiast dla wybranych 10 grup według krajów pochodzenia tab. 21.

Rys. 39. Udział procentowy cudzoziemców z wybranych krajów w przekroczeniach granicy na największych polskich lotniskach w 2005 r. (każde lotnisko 100%)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej.

Rys. 40. Udział % polskich lotnisk w przekroczeniach granicy przez cudzoziemców w 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej.

Dane tab. 21 wskazują, że mamy do czynienia z dość wyraźnie rysującymi się różnymi preferencjami pasażerów z poszczególnych krajów. Po części są one konsekwencją istniejącej siatki połączeń (np. z USA i Austrii). W części jednak, odzwierciedlają geograficzną strukturę potrzeb dotarcia bezpośrednio tam, gdzie turysta/pasażer chce się znaleźć. Widoczne jest to w pewnym stopniu przy rozkładzie przekroczeń granicy przez Niemców, Brytyjczyków, Norwegów i Włochów. Istnieją przesłanki, by zakładać, że wraz z gęstniejącą siatką zagranicznych połączeń do polskich portów regionalnych struktura rozkładu geograficznego w coraz większym stopniu będzie odpowiadać faktycznym potrzebom turystów/pasażerów (czego wskaźnikiem będzie miejsce przekroczenia granicy RP).

7. Perspektywy i prognozy

7.1. Wzrost ruchu

Dość żywiołowy rozwój polskiego rynku w ostatnich dwóch latach obrócił w niwecz większość wcześniejszych prognoz. W tym miejscu należy jednak zaznaczyć, że w segmencie zagranicznych przewozów regularnych w poprzedniej edycji „Raportu Instytutu Turystyki” prognozował na 2005 r. wielkość minimalną jako 8,0 mln pas., a wielkość maksymalną 8,5 mln [21]. Faktycznie wielkość ta wyniosła 8,6 mln.

Wielkości ruchu, jakie wykazują polskie porty po 6 miesia-

cach 2006 r., wskazują na dalsze utrzymywanie się niezwykle wysokiej koniunktury. Dla najważniejszych portów były to następujące wielkości:

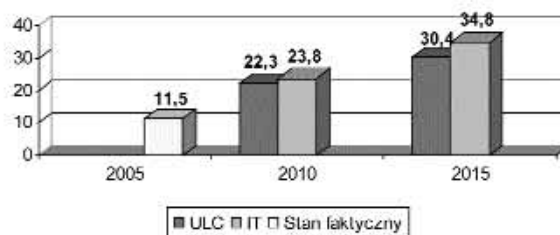
- Warszawa – 3 693 tys. pas.; wzrost o 471 tys., tj. 14,6%
- Kraków – 980 tys. pas.; wzrost o 316 tys., tj. 47,5%
- Katowice – 597,5 tys. pas.; wzrost o 138,2 tys., tj. 30,1%
- Gdańsk – 534,5 tys. pas.; wzrost o 250,9 tys., tj. 88,5%.

Także w portach mniejszych widoczny jest gwałtowny wzrost ruchu (we Wrocławiu i Poznaniu powyżej 70%), a co za tym idzie i przewozów pasażerskich, przede wszystkim w relacjach międzynarodowych i na połączeniach regularnych. Przykładem może być Łódź, gdzie obsłużono w pierwszym półroczu prawie 82 tys. pasażerów (przy 18 tys. w całym 2005 r.) [22]. Według wstępnych danych ruch dla wszystkich portów ukształtował się w I półroczu 2006 r. na poziomie ok. 6,7 mln pas., co przy ok. 5,0 mln pas. w analogicznym okresie 2005 r. wskazuje na wzrost prawie 1,7 mln pas. (po I kwartale było to ok. 700 tys.), tj. ponad 33%.

Przy uwzględnieniu najnowszych wyników i dokonaniu pewnych korekt Instytut Turystyki szacuje, że na koniec 2006 r. ruch w portach osiągnie następujące wielkości:

- Warszawa – 8 000 tys. pas., wzrost o 13%
- Kraków – 2 200 tys. pas., wzrost o 40%
- Katowice – 1 400 tys. pas., wzrost o 28%
- Gdańsk – 1 000 tys. pas., wzrost o 47%
- Wrocław – 700 tys. pas., wzrost o 54%
- Poznań – 550 tys. pas., wzrost o 38%
- Łódź – 200 tys. pas., wzrost o 450%
- Szczecin – 150 tys. pas., wzrost o 49%
- Rzeszów – 130 tys. pas., wzrost o 42%
- Bydgoszcz – 90 tys. pas., wzrost o 137%
- Zielona Góra – 5 tys. pas. [23]

Rys. 41. Prognozowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i Instytut Turystyki wielkości ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych ogółem w 2010 r. i 2015 r. w mln. pas.



Źródło: opracowanie IT na podstawie prognozy ULC, opublikowanej 28.02.2006 na stronie www.ulc.gov.pl, wyników za 2005 r. podanych na tej samej stronie ULC 26.01.2006 oraz prognozy własnej IT z marca 2006 r.

Łącznie powyższe liczby dają 14,4 mln pasażerów i przyrost w br. ruchu na lotniskach o 2,9 mln, tj. 25% [24].

W lutym 2006 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego opublikował swoją długoterminową prognozę ruchu na lotniskach do 2030 r. Przewiduje ona, że w końcu tego okresu ruch ogółem we wszystkich portach polskich sięgnie poziomu 63,8 mln pasażerów [25]. Prognozy Instytutu Turystyki z marca 2006 r. sięgają tylko 2015 r., jednakże opracowane są w podziale na poszczególne porty. Porównanie wielkości prognozowanych przez ULC i IT dla 2010 i 2015 roku przedstawia rys. 41. Pro-

Tab. 22. Prognoza ruchu pasażerskiego według portów w 2010 r. i 2015 r. (wielkości te nie uwzględniają jeszcze skutków prawdopodobnych wyników w 2006 r.) wg. Instytutu Turystyki

Port lotniczy	Ruch lotniczy w tys.			Wzrost w latach 2005-2015	
	2005	2010	2015	w tys. pas.	w %
Warszawa*	7 072	12 600	17 000	9 928	140,4
Katowice	1 084	3 300	5 200	4 116	380,0
Kraków	1 564	3 060	4 480	2 916	186,4
Gdańsk	678	1 870	2 740	2 062	304,1
Wrocław	454	1 030	1 720	1 266	278,9
Poznań	399	840	1 170	771	193,2
Łódź	18	240	810	792	4 400,0
Szczecin	101	290	780	679	672,3
Rzeszów	91	290	600	509	559,3
Bydgoszcz	39	140	230	191	489,7
Zielona Góra	0	30	50	-	-
Szymany	0	10	20	-	-
Razem	11 501	23 800	34 800	23299	202,6

Źródło: dane za rok 2005, ULC, op. cit., dane prognostyczne – opracowanie własne IT.
 * Dla Warszawy przyjęto jedną wielkość niezależnie, od tego, czy do 2015 r. ruch będzie obsługiwany tylko przez jedno lotnisko, czy więcej.

gnoza ruchu według portów w tych latach przedstawiona jest w tab. 22 (poniższe wielkości nie uwzględniają jeszcze skutków prawdopodobnych wyników w 2006 r.).

Przewidywania prognozowanych wielkości w 2006 r. wiążą się zarówno z wynikami osiągniętymi w pierwszym półroczu, jak i ogłoszonymi już zamierzeniami rozszerzenia działalności przez linie lotnicze. Należy tu zwrócić szczególną uwagę na plany norweskiego przewoźnika Norwegian Air Shuttle, który prócz bazy w Warszawie z ofertą 10 kierunków zamierza opeczterech miast Polski (Warszawy, Krakowa, Gdańska i Wrocławia). Także poważne są plany Ryanair. W tym roku zakładają one przewiezienie na trasach z i do Polski 1,6 mln pasażerów, przy operowaniu na 8 naszych lotniskach. Co równie istotne z punktu widzenia prognoz długoterminowych, Ryanair w 2012 r. zamierza przewieźć na polskich trasach 8-10 mln pas. [26], a to oznaczałoby posiadanie ok. 30-35% rynku. Planu znacznie większej aktywności mają także Wizz Air i rodzimy Centralwings. Stanowi to jedną z przesłanek uzasadniających zakładane zwiększenie się ruchu lotniczego w Polsce.

7.2. Infrastruktura

Wobec obecnie gwałtownie rosnącego ruchu i perspektyw jego dalszego bardzo dynamicznego wzrostu, kluczową sprawą staje się dostosowanie do tego poziomu infrastruktury na samych lotniskach i w sieci powiązań komunikacyjnych portów. Wszystkie lotniska (z wyjątkiem Szczytna-Szyman i Zielonej Góry-Babimostu) funkcjonujące obecnie jako otwarte lotniska dla komunikacji cywilnej podejmują działania na rzecz poprawy stanu aktualnego. Bez wdawania się w nadmierne zaawansowanie funkcjonalno-strukturalne, w inwestycjach tych możemy wyodrębnić:

- sferę obsługi samolotów
- sferę obsługi pasażerskiej
- sferę obsługi cargo
- sferę obsługi firm funkcjonujących na lotnisku.

Natomiast w sensie przestrzennym są to: płyta lotniska, terminale, system transportu w obszarze portu, w bezpośrednim jego sąsiedztwie i system powiązań z aglomeracją oraz liniami komunikacyjnymi regionu i kraju.

Nowe inwestycje wymuszane przez wzrost ruchu obejmują wszystkie te sfery i obszary, jednakże ich realizacja przebiega różnie, bardzo zróżnicowany jest też zakres i skala planów. Obecnie sztandarową inwestycją jest budowa tzw. Terminala 2 na Okęciu. Jest ona jednocześnie przykładem na działania spóźnione, zbyt skromne w stosunku do potrzeb i ślimaczące się ponad wszelką miarę. Istnieją przesłanki by sądzić, że po oddaniu terminala do użytku stary i nowy w ciągu 2-3 lat osiągną kres swoich możliwości przepustowych.

Odwrotnością sytuacji w Warszawie są plany dla lotniska we Wrocławiu. Przyjęto założenia do etapowego inwestowania, najpierw w terminal dla 2 mln pasażerów udostępniony w 2009 r., a następnie powiększania go do przepustowości 7 mln pasażerów rocznie. Wpisuje się to racjonalnie w prognozowane wielkości ruchu z odpowiednim wyprzedzeniem i „rezerwą mocy”. Według informacji władz portu, prace projektowe już się rozpoczęły.

Prace nad szybką poprawą obsługi pasażerskiej prowadzone są (zakończyły się niekiedy pierwsze etapy projektów) lub rozpoczynają się w najbliższym czasie na lotniskach w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Poznaniu, Szczecinie, Rzeszowie i Łodzi, gdyż w każdym z tych portów wymuszane jest to przez aktualny i spodziewany w nadchodzących latach poziom ruchu. Odrębną kwestią, o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa operacji lotniczych, jest realizowane i planowane inwestowanie w infrastrukturę nawigacyjną.

Władze regionalne podejmują też starania i działania na rzecz tworzenia infrastruktury lotniczej (dostosowanej do współczesnej komunikacji lotniczej) na obszarach jej do tej pory pozbawionych. W pierwszym rzędzie chodzi tu o Lubelskie oraz Podlasie i jest prawdopodobne, że od prac studialnych i rozważań potencjalni inwestorzy przejdą do konkretnych w stosunkowo niedługim czasie.

Słabą stroną wszystkich polskich portów, także w sferze realnych i wdrażanych efektywnych rozwiązań, jest dojazd do lotnisk i powiązanie dróg dojazdowych z systemem komunikacyjnym aglomeracji i regionu. W zasadzie w żadnym przypadku nie możemy mówić tu modelowym, całościowym i konkretnym przykładzie, ani już istniejącym, ani planowanym (realnie, tj. ze wskazaniem środków, wykonawców, terminów) w najbliższym czasie. Dla Warszawy, gdzie sytuacja jest najgorsza, nie powinno stanowić to jednak wielkiego pociesze-

nia. W pewnym sensie, można powiedzieć, że system skomunikowania polskich lotnisk z najbliższą aglomeracją i siecią transportową regionu jest i będzie najsłabszym punktem lotniczej infrastruktury, choć formalnie się do niej nie zalicza. Nie łatwo też przewidzieć, gdzie i kiedy nastąpi w tym zakresie istotna poprawa. Jeszcze trudniej powiedzieć cokolwiek (poza wyrażaniem życzeń i zażaleń) na temat lotniska w Modlinie i nowego centralnego portu lotniczego.

Podjęmowane są natomiast konkretne działania inwestycyj-

nie w zakresie bazy hotelowej w pobliżu lotnisk. Wskazuje to, iż inwestorzy hotelowi dostrzegli silnie rosnący segment podróży i przybliżą w ten sposób otoczenie naszych portów lotniczych do standardów obsługi powszechnych w Europie Zachodniej. Jednak w 2006 r. brak jeszcze informacji o oddanych inwestycjach hotelowych przy lotniskach w Polsce. Należy oczekiwać, że takie informacje będzie można przekazać w następnej edycji Raportu w 2007 r.

Przypisy cz I Rynek Lotniczy – Świat

1. Na podstawie danych ICAO, *World Airlines Improve Operating Profits in 2005 Despite Fuel Increases, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1996-2005*, ICAO News Release 30.05.2006, Montreal, www.icao.int.
2. *World Tourism Barometer*, vol. 4, nr 1, Jan 2006, WTO UN, Madrid 2006, s. 3.
3. Dane o liczbie podróży na świecie: *World Tourism...*, op. cit., s. 3, o liczbie pasażerów: ICAO, *World Airlines Improve Operating Profits...*, op. cit. s. 3.
4. Dane na podstawie: *IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics*, June 2006, www.iata.org.
5. Ibidem.
6. Ibidem.
7. Na podstawie: *IATA Fact Sheet: Infrastructure*, www.iata.org/pres-room/economics_facts, June 2006.
8. Association of European Airlines, *Yearbook 06*, s. 7, www.aea.be.
9. Na podstawie: *IATA Fact Sheet: Infrastructure*, www.iata.org/pres-room/economics_facts, June 2006.
10. Na podstawie: *IATA and Air Transport Industry in General, Fact Sheet, Industry Statistics*, June 2006, www.iata.org.
11. Na podstawie: ICAO News Release *Strong Air traffic Growth Pro-*

jected Through to 2008, PIO 08/06, www.icao.int.

12. Dane o wynikach przewozowych za: *Air Transport World*, July 2006, s. 44-54.
13. Dane na podstawie: *Air Transport World*, July 2006.
14. *Official Airlines Guides, European Low-Cost Carriers White Paper*, march 2006.
15. Zaszufiadkowanie linii LTU przez ekspertów OAG do segmentu LCCs jest pewnym uproszczeniem. Firma ta, kiedyś stricte czarterowa prowadzi obecnie (prócz obsługi pewnej liczby lotów czarterowych) połączenia dalekie (np. Karaiby, Afryka Południowa, Daleki Wschód) na zasadzie połączeń regularnych, ale przeznaczonych w dużym stopniu dla klientów biur podróży. Np. klient TUI kupując pakiet na Dominikanę ma miejsce w rejsowym samolocie LTU do tego kraju. Tego rodzaju powiązania pozwalają na stosunkowo wysokie wykorzystanie miejsc (umowy z tour operatorami i wiedza o poziomie sprzedaży ze znacznym wyprzedzeniem, a przez to możliwość efektywnego sterowania poziomem fill i oferowania korzystnych cen dla indywidualnych turystów. Niezależnie od tego LTU w pewnej części swoich połączeń zachowuje się jak klasyczny LCC.
16. Na podstawie: *Air Transport World*, Mar/2005, s. 37 i Mar/2006, s. 24-25.
17. Na podstawie: *ACI Passenger and Freight Forecasts 2005-2020, Immediate Release 2005*, www.aci.org

1. W 2004 r. Air Europa dopiero wchodziła na polski rynek przewożąc niecałe 2 tys. pas. Stąd, brak warunków do porównania działalności w obu latach.
2. W 2004 r. Styrian wchodziło na polski rynek i nie operując cały rok przewiozło niecałe ok. 8 tys. pas. Stąd, brak warunków do porównania działalności w obu latach.
3. Dane na podstawie: Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego – I kwartał 2006 porównanie; ULC, www.ulc.gov.pl, maj 2006.
4. Wyniki podane 11.02.2006 r. przez p.o. prezesa zarządu PLL LOT T. Kopczyńskiego na konferencji prasowej. Do czasu ukończenia niniejszego opracowania LOT nie opublikował Raportu Roczno 2005.
5. Opierając się na źródłach przyjęto wielkość 496,5 tys. pas. jak przewoży Centralwings na połączeniach regularnych. Biorąc pod uwagę mieszany charakter rejsów tego przewoźnika (część miejsc wykupowana przez biura podróży jako oferta wakacyjna dla turystów – klientów biur część tej wielkości powinna być raczej zaliczana do segmentu czarterowego, choć formalnie połączenia były regularne, a pasażerowie faktycznie przewiezieni).
6. Dane ULC, Liczba pasażerów według faktycznego przewoźnika 2004-2005, op. cit.
7. Informacje z konferencji prasowej, op. cit., dane wstępne.
8. Ibidem.
9. Dane na podstawie: Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego – I kwartał 2006 porównanie..., op. cit..
10. Nie uwzględniono oferty linii Direct Fly ze względu na fakt wycofania się z oferty zagranicznej u progu sezonu letniego 2006.
11. Wielkość ta uwzględnia, że pewna część pasażerów przy lotach obsługujących 2 polskie porty liczona jest podwójnie, a faktyczna liczba turystów jest niższa od 600 tys., jak mogłoby to wynikać z bezpośredniej podróży tam i z powrotem.
12. Dane na podstawie: „Krajowe i zagraniczne wyjazdy Polaków w 2005 roku, komunikat z badań Instytutu Turystyki” opracowanie na zlecenie Ministerstwa Gospodarki, opr. J. Łaciak, marzec 2006; materiał publikowany na stronie: www.intur.com.pl oraz www.mg.gov.pl.
13. Fischer Air Polska dysponuje także jeszcze 1 samolotem B-737 pozostającym w barwach siostrzanej linii Fischer Air z Czech; 737 w 2006 r. udostępniony jest liniom Centralwings (informacja na podstawie: Media Monitoring 5.05.2006; www.newton.pl).
14. Wystarczy, że jeden z samolotów będzie miał drobną usterkę, by 50% floty przewoźnika było uziemionych, a zepsutej maszyny nie było czym zastąpić. Przypadek taki miał miejsce w czerwcu 2006 r.
15. Ze względu na mieszaną działalność tych linii są to wielkości szacunkowe.
16. Według strony internetowej portu lotniczego Wrocław-Strachowice wielkość ruchu czarterowego wyniosła w 2003 r. 38,4 tys., a w 2004 r. – 55,1 tys. W zależności od źródła oznacza to w 2005 r. albo wzrost 8 tys. pas. (wg strony www.ulc.gov.pl) albo spadek o 6 tys. pas. (przy porównaniu wielkości za 2005 r. ze strony www.ulc.gov.pl z wielkością za 2004 r. z Raportu rocznego PP PL).
17. W poprzednich opracowaniach miarą ruchu ogólnego były tysiące pasażerów z uwagi na stosunkowo niewielkie zmiany i niski poziom tego ruchu. Obecnie po raz pierwszy wielkości przedstawione są w milionach.
18. Mały rocznik statystyczny GUS 2006 podaje następujące wielkości: pasażerowie w komunikacji krajowej 1 706 tys., w komunikacji zagranicznej – 9 808 tys. (s. 361).
19. W zestawieniu pominięto lotnisko Szczytno-Szymany, gdzie w 2005 r. nie odnotowano ruchu lotniczego. Przedstawione dane, w niektórych przypadkach różnią się nieco od danych publikowanych na stronach internetowych portów, a ULC podał je na swojej stronie www.ulc.gov.pl w styczniu 2005 r. Stąd, należy traktować je jako dane wstępne, które mogą podlegać nieznacznym korektom (podobnie, jak i wielkość 11,5 mln ogółem) do czasu opublikowania przez PP Porty Lotnicze Raportu rocznego 2005.
20. Instytut Turystyki szacuje, ruch przyjazdowy do Polski (przyjazdy cudzoziemców) stanowi ok. 5% ruchu czarterowego ogółem.
21. Por. Raport Rynek Lotniczy 2005, wyd. Instytut Turystyki i Wiadomości Turystyczne, Warszawa, 2005, s. 30.
22. Dane na podstawie: stron internetowych portów lotniczych.
23. Dane nie uwzględniają jeszcze pełnego zestawu informacji o ruchu w I półroczu publikowanego przez ULC.
24. Prognoza Instytutu Turystyki z początku 2006 r. przewidywała ruch na poziomie 13,7-13,8 mln pas. Długoterminowa prognoza ULC (z lutego 2006 r.) zakładała 14 347 tys., co wydaje się obecnie bardzo trafnym poziomem.
25. Strona internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Wiadomość z 28.02.2006, opublikowana na stronie www.ulc.gov.pl.
26. Dane na podstawie prezentacji M. O'Leary'ego, prezesa Ryanair, podczas konferencji w Warszawie, First Central European Aviation Forum, 11-12.04.2006. organizowanej przez Price Waterhouse Coopers i OpenSky Consulting. Materiały pokonferencyjne.

WYDANIE TURYSTYCZNE

co dwa tygodnie

w prenumeracie
najkorzystniej

- ▶ Co dwa tygodnie otrzymasz rzetelne i sprawdzone informacje niezbędne w codziennej pracy
- ▶ Poznasz światowe trendy i działania konkurencji
- ▶ Materiały prawne, przepisy, komentarze ułatwią Ci pracę

- ▶ Prowadzisz biuro podróży
- ▶ Promujesz region
- ▶ Jesteś pilotem lub przewodnikiem
- ▶ Studiujesz turystykę



GRATIS

dla prenumeratorów

- ▶ Cykliczne dodatki, które są kompendium wiedzy o polskich regionach, specjalne poradniki o zagranicznych destynacjach
- ▶ Raporty oparte na naukowych analizach i książki

ZAMÓW *teraz*

wypełnij i wyślij faxem (022) 822 20 16

Standard 131 PLN ☐
(Roczna automatycznie odnawialna)

Terminowa 154 PLN ☐
(Roczna)

Edukacyjna 93 PLN ☐
(Prenumerata dla szkół, studentów
i pracowników naukowych turystyki)

Firma

NIP

Adres (wysyłki)

Imię i nazwisko

Telefon/fax

e-mail:

Liczba egzemplarzy

Od kiedy (miesiąc)

Kwotę zł za zamówioną prenumeratę wpłacę w ciągu 14 dni od otrzymania faktury VAT. Upoważniamy Państwa do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu. Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymania faktury VAT.

Wyrażamy zgodę na zamieszczenie naszych danych w bazie Wydawnictwa i wykorzystywanie ich w celach marketingowych (zgodnie z ustawą z dn. 29. 08.1997 r. o ochronie danych osobowych, Dz.U.Nr 133 poz.8331 z możliwością wglądu do swoich danych oraz prawem do ich aktualizowania) oraz otrzymywanie informacji drogą elektroniczną (Dz.U.Nr 144 poz.1204).

Data

Podpis/Pieczęć

e-Wiadomości Turystyczne

Prenumerata „Wiadomości Turystycznych” teraz także w wersji cyfrowej.

Jak do zrobić?

Wejdź na stronę www.netpress.pl
W dziale „Biznes” znajdź ikonkę „Wiadomości Turystyczne” i kliknij na nią

Jeżeli korzystasz z systemu po raz pierwszy, ten poprosi Cię o rejestrację. Wpisz imię, nazwisko i adres mailowy. Następnie zainstaluj darmową przeglądarkę Zinio Reader.

Najedź kursorem na czerwony przycisk „Pobierz” i zapisz wersję instalacyjną na komputerze. Poczekaj cierpliwie, to może potrwać kilka minut. Zainstaluj przeglądarkę przez otwarcie pliku z rozszerzeniem.exe

Gotowe. Teraz możesz już korzystać z cyfrowej prenumeraty „Wiadomości Turystycznych”. Pamiętaj, że kiedy ściągasz magazyn na komputer, musisz być podłączony do internetu

Prenumerata: roczna – 131 zł z VAT,

Jeżeli masz pytania, skontaktuj się
z „Wiadomościami Turystycznymi”
(tel. 022 822 20 16, reklama@2eurosyl.pl)

TURYSTYCZNE

co dwa tygodnie

w prenumeracie
najkorzystniej

- ▶ Co dwa tygodnie otrzymasz rzetelne i sprawdzone informacje niezbędne w codziennej pracy
- ▶ Poznasz światowe trendy i działania konkurencji
- ▶ Materiały prawne, przepisy, komentarze ułatwią Ci pracę



- ▶ Prowadzisz biuro podróży
- ▶ Promujesz region
- ▶ Jesteś pilotem lub przewodnikiem
- ▶ Studiujesz turystykę



GRATIS

dla prenumeratorów

- ▶ Cykliczne dodatki, które są kompendium wiedzy o polskich regionach, specjalne poradniki o zagranicznych destynacjach
- ▶ Raporty oparte na naukowych analizach i książkach

ZAMÓW *teraz*

wypełnij i wyślij faxem (022) 822 20 16

Standard 131 PLN ☐
(Roczna automatycznie odnawialna)

Terminowa 154 PLN ☐
(Roczna)

Edukacyjna 93 PLN ☐
(Prenumerata dla szkół, studentów i pracowników naukowych turystyki)

Firma

NIP

Adres (wysyłki)

Imię i nazwisko

Telefon/fax

e-mail:

Liczba egzemplarzy

Od kiedy (miesiąc)

Kwotę zł za zamówioną prenumeratę wpłacę w ciągu 14 dni od otrzymania faktury VAT. Upoważniamy Państwa do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu. Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymania faktury VAT.

Wyrażamy zgodę na zamieszczenie naszych danych w bazie Wydawnictwa i wykorzystywanie ich w celach marketingowych (zgodnie z ustawą z dn. 29. 08.1997 r. o ochronie danych osobowych, Dz.U.Nr 133 poz.8331 z możliwością wglądu do swoich danych oraz prawem do ich aktualizowania) oraz otrzymywanie informacji drogą elektroniczną (Dz.U.Nr 144 poz.1204).

Data

Podpis/Pieczęć

e-Wiadomości Turystyczne

Prenumerata „Wiadomości Turystycznych” teraz także w wersji cyfrowej.

Jak do zrobić?

Wejdź na stronę www.netpress.pl
W dziale „Biznes” znajdź ikonkę „Wiadomości Turystyczne” i kliknij na nią

Jeżeli korzystasz z systemu po raz pierwszy, ten poprosi Cię o rejestrację. Wpisz imię, nazwisko i adres mailowy. Następnie zainstaluj darmową przeglądarkę Zinio Reader.

Najedź kursorem na czerwony przycisk „Pobierz” i zapisz wersję instalacyjną na komputerze. Poczekaj cierpliwie, to może potrwać kilka minut. Zainstaluj przeglądarkę przez otwarcie pliku z rozszerzeniem .exe
Gotowe. Teraz możesz już korzystać z cyfrowej prenumeraty „Wiadomości Turystycznych”. Pamiętaj, że kiedy ściągasz magazyn na komputer, musisz być podłączony do internetu

Prenumerata: roczna – 131 zł z VAT,

Jeżeli masz pytania, skontaktuj się z „Wiadomościami Turystycznymi”
(tel. 022 822 20 16, reklama@2eurossys.pl)



Już 60 lat latamy do Polski



www.czechairlines.pl



WARSZAWA
tel. (22) 657 67 99
e-mail: warszawa@czechairlines.pl

KRAKÓW
tel. (12) 639 34 26
e-mail: airport.krk@czechairlines.pl

