

Rynek lotniczy na świecie



Krzysztof Laprus

Kraków, 2010

Spis treści

| | |
|--|----|
| Wstęp..... | 3 |
| I. Uwarunkowania rozwoju rynku lotniczego..... | 4 |
| II. Rynek lotniczy na świecie | 6 |
| 2.1. Ogólne statystyki rynku lotniczego..... | 6 |
| 2.2. Linie lotnicze | 11 |
| 2.3. Porty lotnicze na świecie | 21 |
| III. Rynek lotniczy w Polsce..... | 22 |
| 3.1. Porty lotnicze | 23 |
| 3.2. Linie lotnicze | 24 |
| Podsumowanie | 24 |
| Źródła..... | 25 |
| Spis rysunków | 25 |
| Spis tabel | 26 |
| Spis fotografii..... | 26 |

Wstęp

Celem pracy jest charakterystyka światowego rynku lotniczego, by poznać aktualną sytuację i tendencje charakteryzujące głównych przewoźników i największe porty lotnicze na świecie. Źródłem analiz stały się różnorakie publikacje statystyczne na temat rynku lotniczego z kilku ostatnich lat dotyczące zarówno skali globalnej jak i krajowego rynku w Polsce. Pracę oparto w dużej mierze na następujących publikacjach:

- *Raport Lotniczy Air Transport Market 2009* – dobrze opracowany zbiór statystyk z 2008 roku pokazujący bieżące trendy w rozwoju światowego rynku lotniczego;
- *ICAO Annual Report of the Council* – dane z linii i portów lotniczych całego świata;
- *IATA World Air Transport Statistics* – kompleksowy zbiór statystyk z globalnego rynku lotniczego;
- Skytrax – pokładowe ankiety na temat jakości usług lotniczych na całym świecie;
- Publikacje Urzędu Lotnictwa Cywilnego – szeroki zbiór danych na temat polskiego i światowego transportu lotniczego.

W pierwszym rozdziale zamieszczone zostały ogólne informacje o rynku lotniczym, dotyczące rozwoju tego rynku oraz o organizacjach związanych z lotnictwem cywilnym. Drugi rozdział poświęcony został statystycznemu opracowaniu rynku lotniczego. Trzeci rozdział dotyczy działalności oraz rozwoju linii i portów lotniczych.

I. Uwarunkowania rozwoju rynku lotniczego

Transport lotniczy rozwija się głównie wokół dużych skupisk ludności. Największe porty lotnicze świata umiejscowione są w sąsiedztwie wielkich metropolii. Wynika to z faktu, iż ludzie przemieszczają się samolotami głównie pomiędzy różnymi miastami. Dzięki rozwojowi techniki nastąpił szybki rozwój transportu lotniczego w XX w. co spowodowało wzrost mobilności społeczeństwa, ułatwiło i przyspieszyło zmianę miejsca pobytu. Postęp ten spowodował wzrost liczby samolotów i linii lotniczych, zwiększył dostępność, szybkość, komfort przelotu, bezpieczeństwo podróży oraz spowodował obniżenie kosztów. Rozwój technologii informatycznych stanowi poważny krok w rozwoju lotnictwa cywilnego. Zamawianie biletów, planowanie urlopów, rezerwacja noclegów, płatności za pomocą komputera i Internetu znacznie skracają czas przygotowania do podróży. Budowa nowych regionalnych lotnisk i modernizacja istniejących skraca czas podróży i wydłuża wypoczynek. Rozwój portów lotniczych pociąga za sobą powstawanie wielu obiektów towarzyszących świadczących usługi korzystającym z lotnisk. Mam tutaj na myśli hotele, restauracje, sklepy, wypożyczalnie samochodów, taksówki itp. Jeśli w danym regionie powstaje port lotniczy to od razu region ten zyskuje większe zainteresowanie u potencjalnych inwestorów. Rynek lotniczy jest bardzo ważny z jeszcze jednego powodu. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2007 roku na lotniskach całego świata zatrudnionych było około 4, 7 mln osób. Kolejne 1, 5 mln pracowało w liniach lotniczych.

Istotną rolę na globalnym rynku lotniczym odgrywają międzynarodowe organizacje lotnicze:

- **Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych** (ang. *International Air Transport Association, IATA*) – światowa organizacja handlowa, której misją jest reprezentowanie, przewodzenie i słuzenie przemysłowi lotniczemu¹. IATA skupia 230 linii lotniczych ze 125 krajów, które przeprowadzają 93% światowych regularnych połączeń lotniczych. Członkowie IATA przewieźli łącznie w 2008 r. 1, 6 miliarda pasażerów w ramach połączeń regularnych, z czego 709 milionów przypadło na loty międzynarodowe. IATA została założona w 1945 r. Posiada 64 biura w 60 krajach. Główna siedziba organizacji znajduje się w Montrealu.

- **Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego** (ang. *International Civil Aviation Organization, ICAO*) – wyspecjalizowana agenda Narodów Zjednoczonych będąca globalnym forum lotnictwa cywilnego². Wizją ICAO jest bezpieczny i zrównoważony rozwój lotnictwa cywilnego poprzez współpracę członków organizacji. ICAO „jest odpowiedzialna za opracowywanie i wdrażanie międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ekonomię transportu lotniczego. ICAO została powołana w 1944 r. na mocy

¹ http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/iata.aspx, data odczytu: 2.06.2010.

² http://www.icao.int/icao/en/strategic_objectives.htm, data odczytu: 2.06.2010.

konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Na jej siedzibę wybrano Montreal. Faktyczną działalność rozpoczęła w 1947 r. jako wyspecjalizowana agenda ONZ. Polska należy do ICAO od jej powstania. Do zadań ICAO należy nadzór nad przestrzeganiem przez kraje członkowskie międzynarodowych norm i przepisów regulujących cywilny ruch lotniczy. Ponadto opracowuje nowe standardy i normy dla lotnictwa, wspiera wprowadzanie nowej techniki i technologii w lotnictwie cywilnym, opracowuje międzynarodowe zasady współpracy z tzw. służbami naziemnymi³.

Ponadto we wszystkich państwach istnieją lotnicze organizacje krajowe. W Polsce są to:

- **Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)** – „państwowa jednostka budżetowa obsługująca Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego będącego organem centralnej administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym z wyjątkiem spraw zastrzeżonych w ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej³”.
- **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) - Polish Air Navigation Services Agency (PANSO)** - „powstała 1 kwietnia 2007 r. państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, podległy Ministerstwu Infrastruktury. Przejął dotychczasowe zobowiązania prawne i zadania Agencji Ruchu Lotniczego, do których należy zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM), zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM), zapewnienie służb ruchu lotniczego (ATS)³”.

Wymienione wyżej organizacje prowadzą szkolenia pracowników dla branży lotniczej. Poza tym na rynku lotniczym zatrudnienie znajduje wielu absolwentów uczelni technicznych i ekonomicznych, którzy ukończyli odpowiednie kursy przeszkalające ich zgodnie z wymogami pracy liniach lotniczych lub w porcie lotniczym

II. Rynek lotniczy na świecie

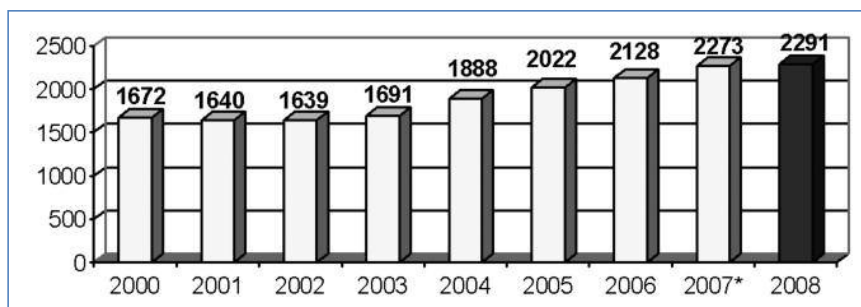
2.1. Ogólne statystyki światowego rynku lotniczego

Na podstawie corocznego ICAO opublikowanego w dokumencie Doc 9898 *Annual Report of the Council 2008* możemy stwierdzić, iż w 2008 r. linie lotnicze na całym świecie przewiozły 2291 milionów pasażerów (rys. 1). Tym samym pomimo panującego światowego kryzysu gospodarczego odnotowały jednoprocenowy wzrost w porównaniu do roku poprzedniego. Wzrost ten w ubiegłych latach był dużo większy gdyż od 2003 do 2007 r. liczba przewozów powiększyła się o przeszło 33%.

³<http://pl.wikipedia.org/wiki/ULC>, data odczytu: 7.06.2010.

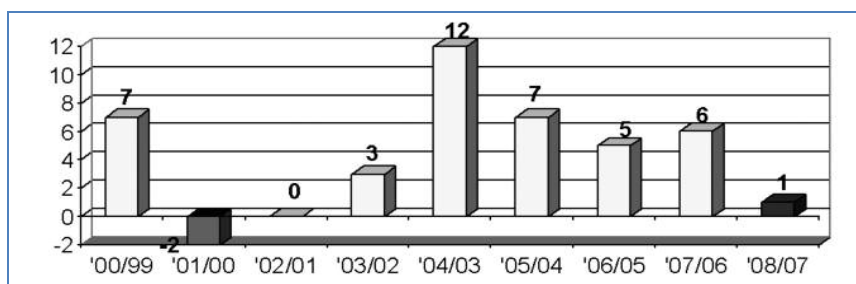
⁴<http://pl.wikipedia.org/wiki/PANSO>, data odczytu: 7.06.2010.

Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych na świecie w latach 2000-2008 w mln



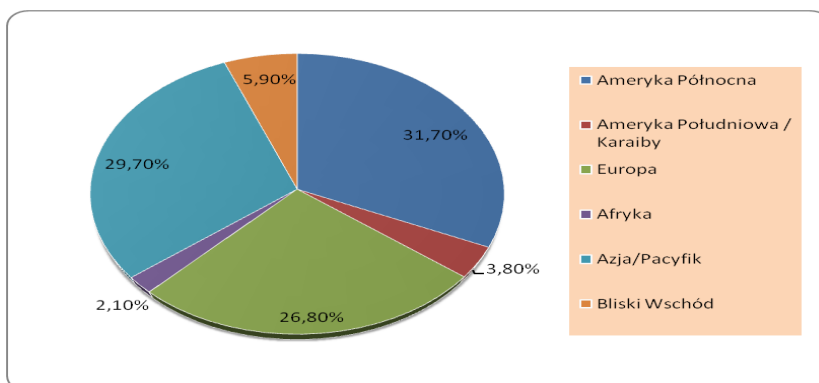
Źródło: Dziedzic T., *Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009*, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2008 w mln



Źródło: Dziedzic T., *Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009*, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

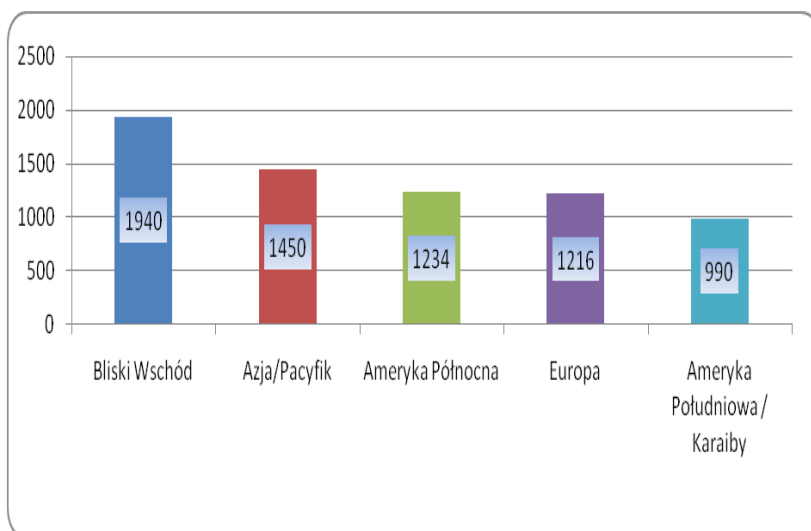
Rys. 3. Udziały poszczególnych regionów świata w rynku lotniczym



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.icao.int/AnnualReports/>, data odczytu 01.06.2010

Na podstawie diagramu możemy jednoznacznie wyróżnić trzy regiony mające największe znaczenie dla światowego transportu lotniczego. Tymi regionami są oczywiście Ameryka Północna, region Azji i Pacyfiku oraz stary kontynent. Poza rejsami rozkładowymi (regularnymi) realizowane były też połączenia nieregularne (głównie czartery turystyczne na zamówienie biur podróży bądź prywatnych przedsiębiorstw lub organizacji). Realizacja lotów nieregularnych nie jest niestety przedmiotem szczegółowych statystyk, prowadzonych przez ICAO. Ogólnie na we wszystkich regionach samoloty pokonały rzec by można kosmiczną wręcz odległość 34 mld km. Złożyła się na nią równie ogromna liczba lotów, która w 2007 r. wyniosła ponad 26, 5 mln. Rysunek nr 4 pokazuje przeciętną długość lotu dla wyżej wymienionych regionów świata (brak danych dla Afryki).

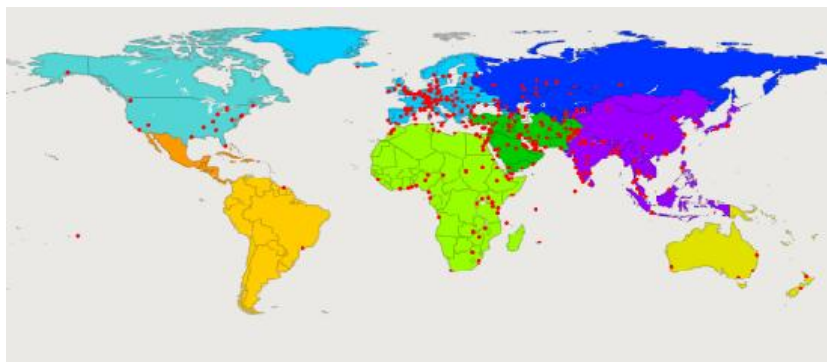
Rys. 4. Przeciętna długość lotu dla różnych regionów świata.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.icao.int/AnnualReports/>, data odczytu 01.06.2010

Na podstawie wykresu 4. możemy stwierdzić iż najdłuższe loty odbywają się w regionie Bliskiego Wschodu. Spowodowane jest to faktem iż ruch lotniczy z tego regionu odbywa się głównie do odległych destynacji jak Europa, Azja Południowo-Wschodnia, Ameryka Północna. Doskonałym przykładem potwierdzającym te dane jest lotnisko w Dubaju (DBX). Na mapie na rys. 5 czerwonymi punktami zaznaczone są lotniska do których można bezpośrednio dotrzeć drogą powietrzną z tego właśnie portu lotniczego.

Rys. 5. Mapa dostępnych destynacji z lotniska w Dubaju (DBX).

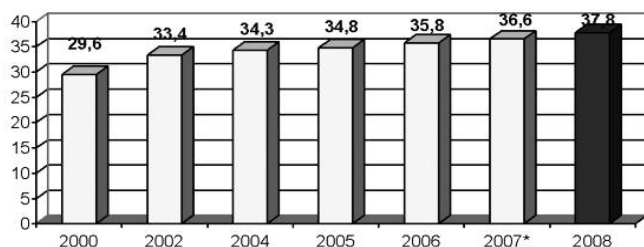


Źródło: www.dubaiairport.com, data odczytu: 03.06.2010

Komentarz [SP1]: bez pogrubienia, dotyczy to wszystkich rysunków i tabel.

Również region Azji i Pacyfiku może się pochwalić stosunkowo dużymi odległościami pokonywanymi podczas statystycznego rejsu. Tak jak w przypadku Bliskiego Wschodu duży procent lotów odbywa się do Europy i Ameryki, ale również loty wewnątrz tego regionu oznaczają niemałe odległości. Co do Europy i Ameryki Północnej mniejsze odległości niż w dwóch poprzednio omówionych regionach spowodowane są dużo większym znaczeniem rynków wewnętrznych. Chodzi tu oczywiście o krajowy rynek amerykański oraz krajową i międzynarodową komunikację lotniczą pomiędzy europejskimi miastami. Różnicę w ilościach lotów krajowych i międzynarodowych w ostatnich latach przedstawia wykres na rys. 6:

Rys. 6. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2008 (w %, wybrane lata).

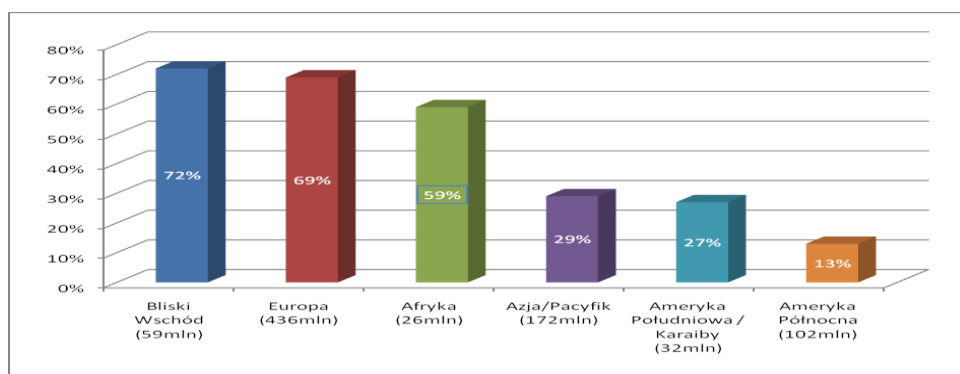


Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Już na pierwszy rzut oka możemy zauważyć, że udział przelotów międzynarodowych w ogólnej ich liczbie z roku na rok stale się zwiększa. Warto zaznaczyć w tym miejscu, że minimalny wzrost ogólnej wielkości przewozów pasażerskich w porównaniu z rokiem 2007 został spowodowany wyłącznie dzięki zwiększeniu się ilości lotów międzynarodowych. Wzrost ten w 2008r wyniósł ok. 36mln pasażerów, co stanowiło 4,3% wspomnianej wielkości w roku ubiegłym, podczas gdy ilość lotów na trasach krajowych uległa spadkowi o 18mln, czyli o 1,2%. Łączna liczba pasażerów lotów międzynarodowych w 2008 wyniosła ponad

867mln, podczas gdy w lotach krajowych było ich 1 424mln. Ciekawym jest także zestawienie przedstawiające procentowy rozkład na loty krajowe i międzynarodowe w poszczególnych regionach. Udział lotów międzynarodowych w całkowitej liczbie przewozów przedstawia wykres na rys. 7.

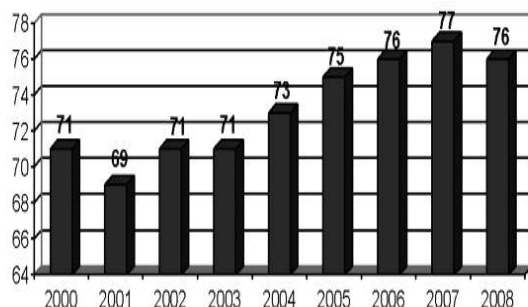
Rys. 7. Procentowy udział przewozów międzynarodowych w ogólnej liczbie przewozów w poszczególnych regionach (w nawiasach przedstawione zostały rzeczywiste wielkości lotów)



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.icao.int/AnnualReports/>, data odczytu 01.06.2010

Zgodnie z wcześniejszymi danymi i tym razem możemy przyjąć, zdecydowaną przewagę lotów międzynarodowych w krajach Bliskiego Wschodu. W regionie tym aż 72% samolotów ląduje poza granicami kraju, w którym rozpoczynało swoją podróż. Podobna sytuacja ma miejsce na starym kontynencie gdzie przewozy międzynarodowe stanowią 69%. W tym wypadku przyczyna tej zależności nie jest zbyt trudna do odgadnięcia. Mianowicie jest to spowodowane stosunkowo niewielką powierzchnią europejskich państw oraz dobrze rozwiniętym transportem drogowym oraz kolejowym, które to podróżni zwykle wybierają podczas wewnątrz krajowych wояży. Jeśli chodzi o rynek w Ameryce Północnej jedynie 13% udział lotów międzynarodowych wynika z faktu, iż w Stanach Zjednoczonych oraz w Kanadzie bardzo ważną rolę pełni rynek krajowy. W tych wielkich krajach samolot jest najlepszym środkiem transportu do pokonywania znacznych odległości pomiędzy poszczególnymi miastami. To spowodowały dynamiczny rozwój tego sektora. Według prognoz w długim okresie nastąpi znaczący wzrost udziału lotów krajowych w skali globalnej. Spowodowane to będzie głównie szybkim rozwojem gospodarek krajów BRIC (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny), a co za tym idzie zwiększeniem się popytu na wewnątrz krajowe połączenia lotnicze w tych krajach tak jak miało to miejsce w Ameryce Północnej. Teraz zajmiemy się wskaźnikiem *load factor* pokazującym średnie zapełnienie miejsc w samolocie. W 2007 r. wskaźnik ten dla całego świata wyniósł 76%.

Rys. 8. Wartości wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2008 (w %).



Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Spadek tego wskaźnika w 2008 r. spowodowany został poprzez zwiększenie globalnej podaży o 2% w porównaniu do, 2007 r. Jeśli chodzi o rozkład tego wskaźnika w poszczególnych regionach to najlepsze wyniki osiągnęli przewoźnicy z Ameryki Północnej – 80%, Europy – 77% i Bliskiego Wschodu – 76%, a najniższe z Afryki – 67% i Ameryki Południowej/Karaibów – 68%.

3.2. Linie lotnicze

W 2008 r. ogromna część z największych linii lotniczych na świecie odnotowała spadki w liczbie przewiezionych pasażerów. Tendencja ta objęła swym zasięgiem wszystkie wcześniej wspomniane regiony. Odnotowano jedynie nieliczne przypadki, kiedy to linie utrzymały sprzedaż biletów na tym samym poziomie bądź też uzyskały niewielki wzrost w liczbie przewiezionych osób. Najlepszym przykładem takiej korporacji są amerykańskie linie lotnicze Southwest Airlines, które przewożąc blisko 102 mln pasażerów w 2008 r. powtórzyły swój wynik z roku ubiegłego oraz zachowały pozycję lidera w tej kategorii na światowym rynku lotniczym. Warto nadmienić, iż Southwest Airlines oferuje swe usługi jedynie na krajowym rynku Stanów Zjednoczonych. Drugie miejsce w tym zestawieniu zajmują linie American Airlines, które przewiozły 92,8 mln pasażerów w większości w obrębie USA (77, 2%). Linie te odnotowały 5,5% spadek. Trzeci wynik należy do francusko-holenderskiej grupy Air France/KLM. Jako największy przewoźnik na starym kontynencie. Grupa ta odnotowała 73,8 mln przewozów, co jest o 1,3% gorszym wynikiem w porównaniu do roku poprzedniego. Podobnie jak Southwest swój poziom sprzedaży utrzymały także linie Air Canada/Air Canada Jazz. Tendencji spadkowej oparła się również niemiecka grupa Lufthansa odnotowując 1,2% przyrost, oraz tanie linie lotnicze z Europy: Ryanair, Easyjet, AirBerlin, a także brazylijskie TAM i GOL, Cathay Pacific z Hong Kongu i China Southern Airlines. Ze względu na ogromny spadek poza przedstawianym zestawieniem znalazła się włoska Aitalia.

Rys. 9. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim w 2008 r. (dla linii z USA odsetek ruchu krajowego)











| Lp./No. | Linie lotnicze/ Airlines | Kraj macierzysty/ Country of origin | liczba pasażerów ogółem w mln*/total number of passengers in mil. | Zmiana 08/07 w %/ % change 08/07 | Load factor |
|---------|-----------------------------|--|---|-------------------------------------|----------------|
| 1 | Southwest | USA | 101,9 (100,0%) | 0,0 | 71,2 |
| 2 | American Airlines | USA | 92,8 (77,2%) | -5,5 | 80,6 |
| 3 | Air France/KLM | Francja/Holandia | 73,8 | -1,3 | 77,9/82,2 |
| 4 | Delta Airlines | USA | 71,7 (83,0%) | -1,8 | 82,0 |
| 5 | United Airlines | USA | 63,2 (84,5%) | -7,7 | 81,0 |
| 6 | China Southern Airlines | Chiny | 58,2 | 2,3 | 73,8 |
| 7 | Ryanair | Irlandia | 57,7 | 13,4 | 81,1 |
| 8 | Grupa Lufthansa** | Niemcy | 57,1 | 1,2 | 78,6 |
| 9 | Grupa US Airways | USA | 54,8 (89,8%) | -5,3 | 81,7 |
| 10 | Grupa Japan Airlines | Japonia | 54,1 | -4,3 | 66,2 |
| 11 | Northwest | USA | 48,9 (80,0%) | -9,0 | 84,8 |
| 12 | Continental | USA | 48,7 (71,0%) | -4,5 | 80,8 |
| 13 | All Nippon Airways | Japonia | 47,2 | -6,3 | 65,4 |
| 14 | Easy Jet | Wielka Brytania | 44,6 | 16,7 | 84,6 |
| 15 | China Eastern | Chiny | 37,2 | -4,9 | 70,8 |
| 16 | Air China | Chiny | 34,2 | -1,7 | 74,9 |
| 17 | Air Canada*** | Kanada | 33,2 | 0,0 | 82,3/72,6 |
| 18 | British Airways**** | Wielka Brytania | 33,1 | -0,3 | 77,0 |
| 19 | TAM Linhas Aereas | Brazylia | 30,1 | 8,2 | 71,0 |
| 20 | Air Berlin | Niemcy | 28,6 | 1,2 | 78,4 |
| 21 | Grupa Iberia | Hiszpania | 28,5 | -12,3 | 80,0 |
| 22 | GOL Linhas Aereas | Brazylia | 25,7 | 8,3 | 61,6 |
| 23 | SAS | Dania/Szwecja/Norwegia | 25,4 | -0,2 | 71,9 |
| 24 | Cathay Pacific | Hongkong | 25,0 | 7,3 | 78,8 |
| 25 | Grupa Qantas | Australia | 24,5 | -2,8 | 80,5 |

*Dla głównych przewoźników z USA w nawiasach podano odsetek ruchu krajowego.
**Wyniki dla Grupy Lufthansa bez przewozów Lufthansa Cityline, Lufthansa Regional i Swiss Int'l, gdzie LH ma udziały.
***Wielkość przewozów dla Air Canada obejmuje także Air Canada Jazz i tak przeliczona jest również zmiana w stosunku do 2007 r. Podane wielkości LF dotyczą obu linii, z czego druga liczba odnosi się do Air Canada Jazz.
****Liczba pasażerów dla BA od 2007 r. tylko dla regularnych przewozów międzynarodowych. W latach wcześniejszych podawano całość przewozów BA.

Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

O tym jak bardzo rozwinięty jest krajowy rynek lotniczy w Stanach Zjednoczonych najlepiej świadczy tab. 1 z klasyfikacją linii lotniczych ze względu na ilość przewiezionych pasażerów w obrębie jednego kraju (*domestic flights*)

Tab 1. Przewozy na trasach krajowych.

| Pozycja | Linie lotnicze | 2008 (mln) | 2007 (mln) | 2006 (mln) |
|---------|---|---------------|---------------|---------------|
| 1 |  Southwest Airlines | 102 | 102 | 96 |
| 2 |  American Airlines | 72 | 77 | 79 |
| 3 |  Delta Air Lines | 59 | 62 | 63 |
| 4 |  China Southern Airlines | 54 | 53 | 45 |
| 5 |  United Airlines | 53 | 58 | 59 |
| 6 |  US Airways | 49 | 38 | 32 |
| 7 |  All Nippon Airways | 43 | 45 | 45 |
| 8 |  Northwest Airlines | 39 | 37 | 36 |
| 9 |  Japan Airlines | 35 | 36 | 37 |
| 10 |  Continental Airlines | 35 | 44 | 46 |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_largest_airlines

Komentarz [SP2]: przy każdym linku ma być data odczytu.

Od razu zauważamy że trzy czołowe pozycje w tym na podstawie statystyk IATA zajmują linie z USA, a w pierwszej dziesiątce jest ich w sumie aż siedem. Warto zauważyć, iż w czołówce tej klasyfikacji nie ma żadnej z europejskich linii. Jak już wcześniej zostało wspomniane, spowodowane jest to niewielkimi rozmiarami krajów? Znalazło się tutaj za to dwóch przewoźników z Japonii. Wynika to z faktu, iż samolot jest bardzo szybką i wygodną formą komunikacji pomiędzy wyspami kraju kwitnącej wiśni. Na czwartym miejscu występują linie China Southern Airlines oferujące swe usługi na bardzo perspektywnym rynku Chińskiej Republiki Ludowej. Zgoła odmiennie prezentuje się sytuacja na rynku lotów międzynarodowych gdzie niepodzielny prym wiodą europejscy przewoźnicy:

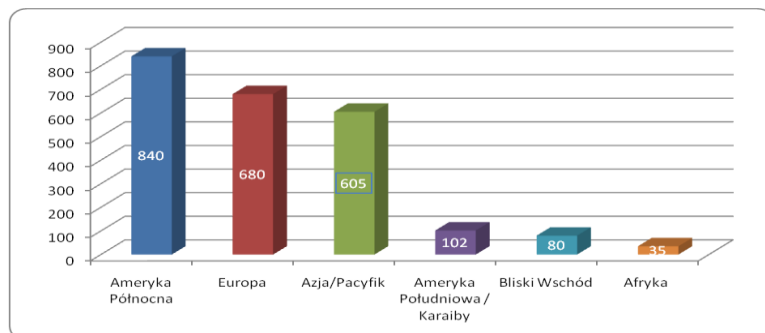
Tab. 2. Przewozy na trasach międzynarodowych.

| | Linie lotnicze | 2008 (mln) | 2007 (mln) | 2006 (mln) |
|----|--|---------------|---------------|---------------|
| 1 |  Ryanair | 58 | 49 | 41 |
| 2 |  Lufthansa | 42 | 41 | 38 |
| 3 |  EasyJet | 35 | 30 | 22 |
| 4 |  Air France | 33 | 32 | 30 |
| 5 |  British Airways | 29 | 28 | 30 |
| 6 |  KLM | 24 | 23 | 22 |
| 7 |  Emirates Airlines | 22 | 20 | 17 |
| 8 |  American Airlines | 21 | 21 | 21 |
| 9 |  Singapore Airlines | 19 | 19 | 19 |
| 10 |  Cathay Pacific | 19 | b.d. | b.d. |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_largest_airlines

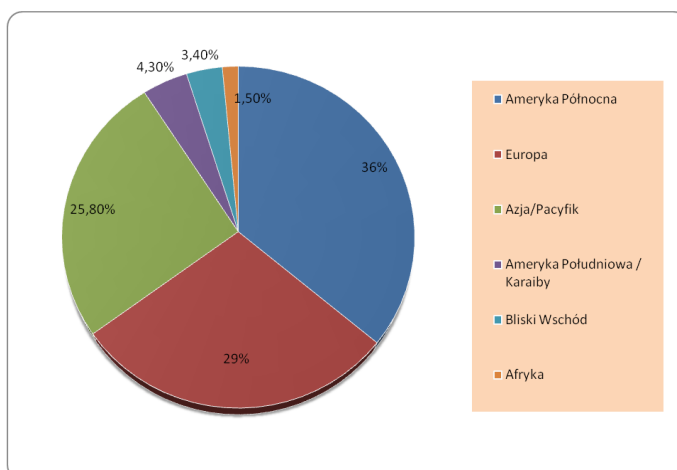
W tabeli 2. IATA potraktowała linie Air France i KLM, jako osobnych przewoźników. Zdecydowanym liderem w tym sektorze rynku lotniczego są irlandzkie linie lotnicze Ryanair. Zalicza się on do LCC (*low cost carrier*), czyli tanich linii lotniczych. Osiągnął on ponad 57,6 mln przewiezionych osób znacznie wyprzedzając drugą Lufthansę (42,2mln) oraz kolejnego LCC EasyJet (35,5mln). Linie spoza starego kontynentu zajęły w tym zestawieniu cztery końcowe pozycje w pierwszej dziesiątce. Teraz zajmiemy się danymi dotyczącymi rozkładu całkowitej liczby przewiezionych pasażerów na linie lotnicze z poszczególnych regionów świata. Dane te zostały przedstawione na 2 wykresach na stronie 14.

Rys. 10. Całkowita liczba pasażerów przewiezionych przez linie lotnicze z poszczególnych regionów świata.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.icao.int/AnnualReports/>, data odczytu 01.06.2010













Rys 11. Procentowy rozkład całkowitej liczby pasażerów przewiezionych przez linie lotnicze z poszczególnych regionów świata.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.icao.int/AnnualReports/>, data odczytu 01.06.2010

Jak można było przypuszczać największy udział w rynku mają linie z USA (36%). W tej klasyfikacji liczą się także Europa (29%) i region Azji i Pacyfiku (25,8%). Pozostałe regiony mają nieznaczny wkład w skali globalnej. Należy jednak zaznaczyć, iż linie lotnicze z krajów Bliskiego Wschodu przeżywają obecnie bardzo dynamiczny rozwój. Szczególnie wyróżniają się tutaj Etihad Airways, Emirates oraz Qatar Airways. Na stronie 16 przedstawione zostały listy przewoźników prowadzących przeloty do największej liczby destynacji oraz posiadających największą flotę samolotów (liczba zamówionych samolotów na podstawie raportów linii lotniczych). W obu klasyfikacjach prowadzi amerykańska Delta Air Lines wyprzedzając inne linie lotnicze z USA. Wysokie miejsca zajmują też Air Canada, China Southern Airlines oraz europejskie Lufthansa i Air France.

Tab. 3 Linie lotnicze z największą liczbą destynacji (2010).

| Pozycja | Linie lotnicze | Kraje | Destynacje |
|---------|----------------------|--|------------|
| 1 | Delta Air Lines |  United States | 355 |
| 2 | Continental Airlines |  United States | 351 |
| 3 | US Airways |  United States | 231 |
| 4 | Lufthansa |  Germany | 201 |
| 5 | Air Canada |  Canada | 178 |
| 6 | Air France |  France | 170 |
| 7 | British Airways |  United Kingdom | 165 |
| 8 | SkyWest Airlines |  United States | 160 |
| 9 | Turkish Airlines |  Turkey | 158 |
| 10 | American Airlines |  United States | 157 |
| 11 | Qantas |  Australia | 150 |
| 12 | Ryanair |  Ireland | 143 |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_largest_airlines

Tab. 4. Linie lotnicze z najliczniejszą flotą samolotów (2010).

| Pozycja | Linie lotnicze | Flota samolotów | Nowe zamówienia |
|---------|--|-----------------|-----------------|
| 1 |  Delta Air Lines | 743 | 41 |
| 2 |  American Airlines | 615 | 57 |
| 3 |  Southwest Airlines | 547 | b.d. |
| 4 |  United Airlines | 359 | 50 |
| 5 |  US Airways | 343 | 104 |
| 6 |  Continental Airlines | 338 | 86 |
| 7 |  Air Canada | 335 | 37 |
| 8 |  China Southern | 320 | 7 |
| 9 |  Lufthansa | 317 | 80 |
| 10 |  UTair Aviation | 313 | 56 |
| 11 |  SkyWest Airlines | 286 | b.d. |
| 12 |  Air France | 247 | 34 |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_largest_airlines

Na zakończenie części poświęconej rynkowi linii lotniczych na świecie przedstawiam ranking linii lotniczych na 2009 r. sporządzony przez brytyjski ośrodek badań opinii pasażerów rejsów lotniczych Skytrax. Zestawienie zostało stworzone na podstawie ankiet dotyczących jakości obsługi, które pasażerowie wypełniali w czasie lotu różnymi liniami na różnych trasach. Co ciekawe w tej klasyfikacji nie ma żadnej linii ze Stanów Zjednoczonych ani z Europy. Sklasyfikowani zostali jedynie przewoźnicy z Azji, Bliskiego Wschodu oraz Australii i Nowej Zelandii.

1. Cathay Pacific Airways
2. Singapore Airlines
3. Asiana Airlines
4. Qatar Airways
5. Emirates
6. Qantas
7. Etihad Airways
8. Air New Zealand
9. Malaysia Airlines
10. Thai Airways

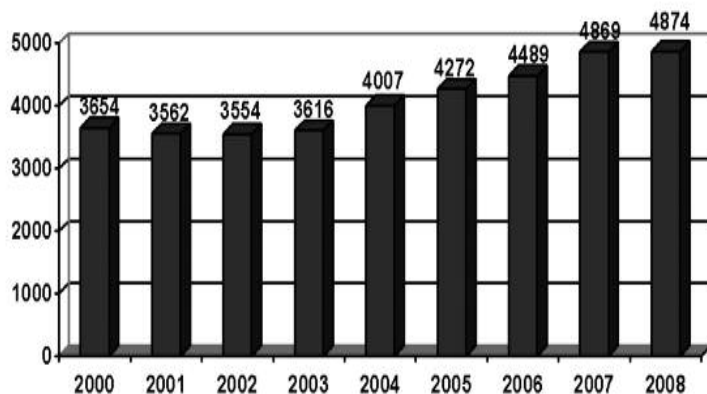


2.3. Porty lotnicze na świecie

Na świecie funkcjonuje około 1200 portów lotniczych, z tego w: Europie – 415, Ameryce Południowej/Karaibach – 205, Ameryce Północnej – 195, Azji/Pacyfiku – 155, Afryce – 150 i na Bliskim Wschodzie – 50. Największa ich ilość znajduje się w: USA – 168 szt., Brazylii – 87, Hiszpanii – 45, Francji – 45, Grecji – 38, Meksyku – 35 i Wielkiej Brytanii – 33. W

2008 roku w portach lotniczych zostało odprawionych 4874 mln, a samoloty komunikacyjne wykonały 77 mln operacji startów i lądowania.

Rys. 12. Ruch pasażerski na lotniskach całego świata w latach 2000-2008.








Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Na podstawie rys. 12. możemy stwierdzić stale rosnącą liczbę pasażerów w światowych portach lotniczych. Tendencja ta została jedynie na krótko zahamowana poprzez zamachy z 11 września 2001 r. W 2008 r. dynamika wzrostu bardzo się obniżyła, co spowodowane zostało światowym kryzysem finansowym.

Tab. 5 Największe porty lotnicze świata (2009)

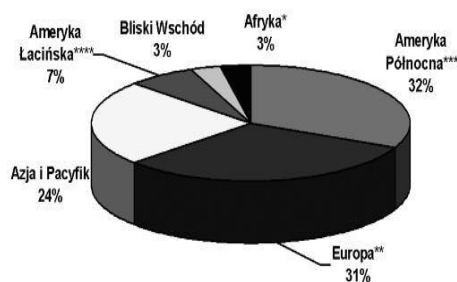
| Pozycja | Lotnisko | Lokalizacja | Kod (IATA/ICAO) | Ilość pasażerów (mln) | Zmiana pozycji | % zmiana |
|---------|--|---|-----------------|-----------------------|----------------|----------|
| 1. | Hartsfield-Jackson Atlanta International | Atlanta, Georgia, United States | ATL/KATL | 88 | — | ▼2.3% |
| 2. | London Heathrow Airport | Hillingdon, Greater London, England, United Kingdom | LHR/EGLL | 66 | ▲1 | ▼1.5% |
| 3. | Beijing Capital International Airport | Chaoyang, Beijing, China | PEK/ZBAA | 65 | ▲5 | ▲16.8% |
| 4. | O'Hare International Airport | Chicago, Illinois, United States | ORD/KORD | 64 | ▼2 | ▼8.8% |
| 5. | Tokyo International | Ōta, Tokyo, Japan | HND/RJTT | 61 | ▼1 | ▼7.2% |

| | | | | | | |
|-----|---|--|----------|----|----|-------|
| 6. |  Paris Charles de Gaulle Airport | Roissy-en-France, Val d'Oise, Île-de-France, France | CDG/LFPG | 57 | ▼1 | ▼4.9% |
| 7. |  Los Angeles International Airport | Los Angeles, California, United States | LAX/KLAX | 56 | ▼1 | ▼5.5% |
| 8. |  Dallas-Fort Worth International Airport | Dallas/Fort Worth, Texas, United States | DFW/KDFW | 56 | ▼1 | ▼1.9% |
| 9. |  Frankfurt Airport | Flughafen (Frankfurt am Main), Frankfurt, Hesse, Germany | FRA/EDDF | 50 | — | ▼4.7% |
| 10. |  Denver International | Denver, Colorado, United States | DEN/KDEN | 50 | — | ▼2.1% |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_busiest_airport

Analizując ruch w poszczególnych portach w 2009 r., w odniesieniu do roku poprzedniego, można zauważyć, że w światowej czołówce nie zaistniały istotne zmiany. W dalszym ciągu największym pasażerskim portem lotniczym pozostaje amerykański Atlanta-Hartsfield, który w ubiegłym roku obsłużył 88 mln pasażerów (z tego 80 mln w ruchu krajowym). Drugim lotniskiem świata pozostaje Londyńskie Heathrow z 66 mln odprawionych pasażerów. Tuż za nim jest port lotniczy w Pekinie. Warto podkreślić aż 16 procentowy wzrost ruchu na tym lotnisku. Prawdopodobnie w 2010 r. Chińczycy wysuną się na pozycję wicelidera w tym rankingu. Z nieco mniejszą dynamiką rozwijają się porty lotnicze w Dubaju (9,2%), Guangzhou (10,8%), Jakarcie (13,3%) i Bangkoku (4,9%). Sydney i San Francisco odnotowały minimalne wzrosty. Pozostałe z największych portów lotniczych świata zmniejszyły liczbę odprawionych pasażerów w ubiegłym roku. Największe spadki miały miejsce w Chicago (8,8%), Las Vegas (8,2), Tokyo (7,1%) i Amsterdamie (8,1%).

Rys. 13. Udział regionów świata w ruchu pasażerskim na lotniskach(2008).



Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Największe udziały w rynku miały porty Ameryki Północnej, Europy oraz Azji/Pacyfiku. Na te regiony przypada prawie 90% obsłużonych pasażerów. W porównaniu z 2007 r. udział

Ameryki Północnej spadł o 2%, zaś 1% przyrost zanotowały regiony Azji i Pacyfiku oraz Ameryki Łacińskiej.

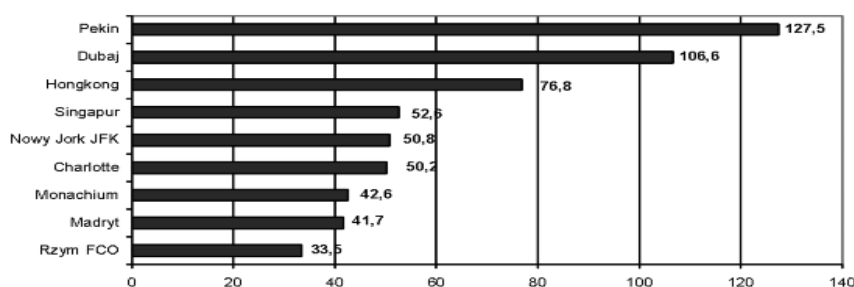
Tab. 6. Największe porty lotnicze świata pod względem odpraw pasażerów na loty międzynarodowe (2008)

| L.p. | Lotnisko | Lokalizacja | Liczba pasażerów (mln) | Zmiana w rankingu | % zmiany |
|------|---|-------------|------------------------|-------------------|----------|
| 1. |  London Heathrow Airport | London | 61 | — | ▼ 1.2% |
| 2. |  Paris-Charles de Gaulle Airport | Paris | 55 | — | ▲ 1.6% |
| 3. |  Amsterdam Airport Schiphol | Amsterdam | 47 | — | ▼ 0.7% |
| 4. |  Hong Kong International Airport | Hong Kong | 47 | ▲ 1 | ▲ 2.0% |
| 5. |  Frankfurt Airport | Frankfurt | 46 | ▼ 1 | ▼ 0.8% |
| 6. |  Dubai International Airport | Dubai | 36 | ▲ 2 | ▲ 9.3% |
| 7. |  Singapore Changi Airport | Singapore | 36 | ▼ 1 | ▲ 3.0% |
| 8. |  Narita International Airport | Tokyo | 32 | ▼ 1 | ▼ 5.5% |
| 9. |  London Gatwick Airport | London | 30 | ▲ 1 | ▼ 2.3% |
| 10. |  Barajas Airport | Madrid | 30 | ▲ 2 | ▲ 2.7% |

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/World's_busiest_airports_by_international_passenger_traffic

W tabeli nr 6 zdecydowanie górują europejskie porty lotnicze w Londynie, Paryżu, Amsterdamie i Frankfurtach. W pierwszej dziesiątce odnajdziemy także lotniska w Hong Kongu i Dubaju gdzie odbywa się bardzo wiele przesiadek w lotach z Ameryki, Europy i Australii. Na rys.14 przedstawione zostało zestawienie najszybciej rozwijających się portów lotniczych w latach 2003-2008:

Rys. 14. Najszybciej rozwijające się porty lotnicze (2003-2008).



Źródło: Dziedzic T., Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

Podobnie jak w przypadku linii lotniczych na podsumowanie części poświęconej portom lotniczym Podaję wyniki rankingu Skytrax na najlepsze lotnisko roku:

1. Singapore Changi Airport
2. Incheon International Airport
3. Hong Kong International Airport
4. Munich Airport
5. Kuala Lumpur International Airport
6. Zurich Airport
7. Amsterdam Schiphol Airport
8. Beijing Capital International Airport
9. Auckland Int'l Airport
10. Bangkok Suvarnabhumi Airport



III. Rynek lotniczy w Polsce

3.1. Porty lotnicze

Polski rynek lotniczy rozwijał się bardzo dynamicznie w ostatniej dekadzie. W 2000 r. polskie porty lotnicze obsłużyły 5,7 mln pasażerów, podczas gdy w 2008 r. wielkość ta wyniosła 16,7 mln (16,2 mln w 2009 r.). Oznacza to, że w ciągu 8 lat rynek lotniczy w naszym kraju wzrósł niemal trzykrotnie. Pod tym względem należymy do ścisłej światowej czołówki. Według prognoz ULC w 2020 r. polskie lotniska obsłużą nawet 40 mln osób, co pozwoli na stworzenie dodatkowych 100 tys. miejsc pracy w tej branży. W skład systemu cywilnych portów lotniczych w Polsce, wykorzystywanych do transportu pasażerskiego, wchodzi 12 portów lotniczych – z dominującym portem stołecznym oraz 11 portami regionalnymi. Największym portem lotniczym w Polsce jest port lotniczy Warszawa im. Fryderyka Chopina (Warszawa-Okęcie), przez wiele lat uprzywilejowany przez władze państwowe ograniczające rozwój innych portów lotniczych w kraju. Warszawa miała być węzłem przesiadkowym dla Polski. Do dzisiaj w Warszawie odprawiana jest prawie połowa osób korzystających z usług linii lotniczych, lecz relatywna rola tego portu będzie się zmniejszać wraz z rozwojem ruchu do innych regionów, który przedtem był sztucznie ograniczony. Mianem regionalnych portów lotniczych określa się sieć portów lotniczych, które w okresie gospodarki planowej miały odgrywać pomocniczą rolę w stosunku do stołecznego lotniska w Warszawie. Miały one przyjmować pasażerów przylatujących z zagranicy lub wylatujących za granicę przez Okęcie, który miał docelowo pełnić rolę węzła przesiadkowego dla całej Polski. Szczególnie po liberalizacji rynku lotniczego w maju 2004 r. wiele z nich, głównie te położone przy większych miastach, rozwinęły swoje własne połączenia zagraniczne, zwłaszcza w oparciu o tzw. tanie linie lotnicze, takie jak np. easyJet, Ryanair, SkyEurope (wycofał się z Polski w 2008 r.), Centralwings (od października 2008 roku nie operuje już jako tani przewoźnik i skupił się

na czarterach) czy Wizz Air. Jednak przy dominującej pozycji Okęcia, które obsługuje ponad 3 razy więcej podróżnych niż największy regionalny port lotniczy w krakowskich Balicach, wciąż główną rolę odgrywają połączenia z i do Warszawy, choć pozycja tego portu jako portu przesiadkowego z roku na rok słabnie. Rolę portu przesiadkowego dla połączeń do Polski przejmuje natomiast Londyn-Stansted, oferujący dzięki liniom Ryanair połączenia do większości portów regionalnych w Polsce. Portu lotniczego nie mają w Polsce cztery województwa: podlaskie, opolskie, lubelskie i świętokrzyskie.

Rys. 10. Ilość pasażerów obsługiwanych przez poszczególne lotniska w Polsce



Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_porty_lotnicze, data odczytu: 03.06.2010

Widoczna jest zmiana struktury przewozów lotniczych w Polsce. Okęcie straciło palmę pierwszeństwa w udziale w rynku na rzecz portów regionalnych. W 2009 r. porty regionalne obsłużyły 54,47% ogółu ruchu lotniczego w Polsce natomiast, Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie 45,53%. Zmiana ta jest widoczna od 2005 r., w którym Okęcie obsłużyło 61% wszystkich pasażerów korzystających z polskich lotnisk.

4.2. Linie lotnicze

W 2009 r. na naszym rynku obecnych było 40 linii lotniczych. Spośród nich wzrost liczby pasażerów na polskich trasach zaliczyło tylko 11 firm, a 23 odnotowały spadek ilości podróży. Pojawiło się też 6 nowych linii, jednak ich udział w rynku był znikomy. Z zestawienia wynika, że największym przewoźnikiem w ruchu regularnym był PLL Lot SA z udziałem 28,3%. Zaznaczmy, że również w przewozach czarterowych polska firma była bezkonkurencyjna (15,1% rynku). Na kolejnych miejscach wśród linii obsługujących ruch regularny znalazły się Wizzair, Ryanair, Lufthansa oraz Easyjet. Tych pięć firm przejęło w sumie ponad 80% wszystkich przewozów rozkładowych. Dodajmy jeszcze, że znacznie mniejsza koncentracja występuje wśród przewoźników czarterowych, gdzie pierwszych dziesięciu obsłużyło poniżej 70% ruchu. Natomiast wszystkie w/w linie, z wyjątkiem Easyjet, powiększyły swój procentowy udział w rynku. Fakt ten może nie dziwić, zwłaszcza w przypadku Wizzair, bo Polska pozostaje nieustannie jego największym rynkiem. W 2009 r. węgierska linia uruchomiła 7 nowych połączeń z polskich miast oraz ponownie otworzyła letnie trasy do wakacyjnych kurortów. W 2009 r. udział LCC jednak spadł do 51,7% (z 52,7% w 2008). Łącznie przewiozły one 8 mln 338 tys. pasażerów. Z największych przewoźników regularnych w 2009 r. najlepiej poradził sobie irlandzki Aerlingus z prawie 11% wzrostem obsłużonych pasażerów. Z kolei najbardziej znaczący spadek zanotowały SAS – ponad 24%. Dodajmy jeszcze, że w ubiegłym roku z polskich portów znikło aż 13 linii. Część z nich zbankrutowała (Skyeurope, Centralwings, Volare), inne zaprzestały działalności na naszym rynku (Meridana, Air Europa, Blue 1). Pojawiło się za to 6 nowych przewoźników, jednak ich łączny udział w obsłudze polskich tras wyniósł niewiele ponad 0,6%.

Tab. 7. Najczęściej wybierane linie lotnicze w Polsce.

| Linia | Liczba pasażerów (100 tys.) | Udział w rynku |
|------------------------------|--------------------------------|----------------|
| PLL Lot + Eurolot | 46 | 28,4% |
| Wizzair | 35 | 21,6% |
| Ryanair | 31 | 19,4% |
| Lufthansa | 11 | 6,8% |
| Easyjet | 6 | 4,0% |
| Norwegian air shuttle | 6 | 3,5% |
| Aerlingus | 3 | 1,6% |
| Air France | 3 | 1,6% |
| British Airways | 2 | 1,5% |
| Scandinavian Airlines System | 2 | 1,3% |

Źródło: http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=389&Itemid=468

V. Podsumowanie

Komunikacja lotnicza jest dziś dostępna chyba we wszystkich miejscach zamieszkałych przez człowieka. Transport lotniczy jest ważnym elementem infrastruktury gospodarczej, przyczyniającym się do dynamicznego rozwoju miast i regionów. Komunikacja lotnicza ułatwia szybki i swobodny przepływ osób, usług i towarów. W ślad za nimi przemieszcza się również kapitał. Napływające inwestycje kreują miejsca pracy i pomnażają dochody. W ciągu ostatnich 50 lat znacznie zwiększyła się rola lotnictwa jako cywilnego środka transportu. Dotyczy on głównie przewozów pasażerskich. Jego znaczenie ciągle wzrasta, gdyż jak żaden inny środek lokomocji, samolot znacznie skraca czas podróży i dociera do najodleglejszych zakątków naszego globu. Rynek lotniczy jest jednak bardzo wrażliwy na różne wydarzenia mające miejsce w różnych dziedzinach życia. Najlepsze przykłady to ataki z 11 września na World Trade Center, światowy kryzys finansowy czy wybuch wulkanu na Islandii. Po każdym z tych wydarzeń następował mniejszy lub większy kryzys w lotnictwie cywilnym. Transport lotniczy ma także duże znaczenie dla ludności mieszkającej w niedalekiej odległości od portów lotniczych. Rozwój lotnisk przyciąga nowych inwestorów, co w rezultacie tworzy wiele nowych miejsc pracy i bardzo pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy danego regionu. Także w naszym kraju, zwłaszcza po wejściu w

struktury Unii Europejskiej rynek lotniczy rozwija się w bardzo szybkim tempie. Swoistym katalizatorem rodzimego rynku stało się wejście nań tanich przewoźników. Spowodowało to szybką rozbudowę i modernizację regionalnych portów lotniczych. Proces ten trwa do dzisiaj i nic nie zapowiada, aby miał ustać przez kilkanaście najbliższych lat.

Źródła

Dziedzic T., *Raport Rynek Lotniczy Air Transport Market 2009*, Wiadomości Turystyczne, Instytut Turystyki, Warszawa, 2009.

www.wikipedia.org

www.ulc.gov.pl

www.iata.org

www.icao.int

www.airlinequality.com

www.rynekpodrozy.com

www.pansa.pl

www.spedycje.pl

www.transtats.bts.gov

www.faa.gov

Spis rysunków

Rys. 1 Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych na świecie w latach 2000-2008 w mln pasażerów, s.6

Rys. 2 Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2008 w mln, s.6

Rys. 3 Udziały poszczególnych regionów świata w rynku lotniczym, s.6

Rys. 4 Przeciętna długość lotu dla różnych regionów świata, s.7

Rys. 5 Mapa dostępnych destynacji z lotniska w Dubaju(DBX), s.8

Rys. 6 Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2008 (w %, wybrane lata), s.8

Rys. 7 Procentowy udział przewozów międzynarodowych w ogólnej liczbie przewozów w poszczególnych regionach, s.9

Rys. 8 Wartości wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2008 (w%), s.10

Rys. 9 Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim w 2008r(dla linii z USA odsetek ruchu krajowego), s.11

Rys. 10 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych przez linie lotnicze z poszczególnych regionów świata, s.14

Rys. 11 Procentowy rozkład całkowitej liczby pasażerów przewiezionych przez linie lotnicze z poszczególnych regionów świata, s.14

Rys. 12 Ruch pasażerski w portach lotniczych na całym świecie w latach 2000-2008, s.18

Rys. 13 Udział regionów świata w ruchu pasażerskim na lotniskach(2008), s.19

Rys. 14 Najszybciej rozwijające się porty lotnicze (2003-2008), s.20

Rys. 15 ilość osób obsługiwanych przez poszczególne lotniska w Polsce, s.22

Spis tabel

Tab. 1 Przewozy na trasach krajowych, s.12

Tab. 2 Przewozy na trasach międzynarodowych, s.13

Tab. 3 Linie lotnicze z największą liczbą destynacji(2010), s.15

Tab. 4 Linie lotnicze z najliczniejszą flotą samolotów (2010), s.16

Tab. 5 Największe porty lotnicze świata (2009), s.18

Tab. 6 Największe porty lotnicze świata pod względem odpraw pasażerów na loty międzynarodowe (2008), s.20

Tab. 7 Najczęściej wybierane linie lotnicze w Polsce, s.24

Spis fotografii

Fot. 1 Boeing 787, źródło: www.boeing.com, strona tytułowa