

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2007

dynamika • wskaźniki • prognozy

WIADOMOŚCI
TURYSTYCZNE


INSTYTUT TURYSTYKI

Safety • Quality • Punctuality



We handle with care

We provide a wide range of the highest quality services meeting the needs of the most demanding customers including:

- Passenger handling
- Ramp handling
- Operations
- Service for private/charter flights
- De-icing
- Airport information

Dostarczamy szeroki zakres najwyższej jakości usług, spełniających potrzeby nawet najbardziej wymagających klientów:

- Obsługa pasażerska
- Obsługa rampowa
- Koordynacja operacji
- Obsługa samolotów prywatnych w VIP Aviation Terminal
- Odladanie
- Informacja lotniskowa



call center/airport information:

Warszawa/Warsaw 0 22 650 42 20

Kraków/Cracov 0 801 055 000

Cracov from mobile phone: +48 12 295 58 00

**NASZE LOKALIZACJE/
OUR LOCATIONS**



Warsaw Airport Services Ltd.

1 Żwirki i Wigury Str.

00-906 Warsaw, Poland

Phone: +48 22 650 43 81

Fax: +48 22 650 30 36

e-mail: office@was-handling.pl

www.was-handling.pl

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Instytut Turystyki
Wiadomości Turystyczne

Rynek lotniczy 2007

dr Tomasz Dzedzic
Instytut Turystyki w Warszawie

Redakcja
Liliana Olchowik
Wiadomości Turystyczne

Tłumaczenie / translation
by Dorota Dzierzbicka

Warszawa, wrzesień 2007

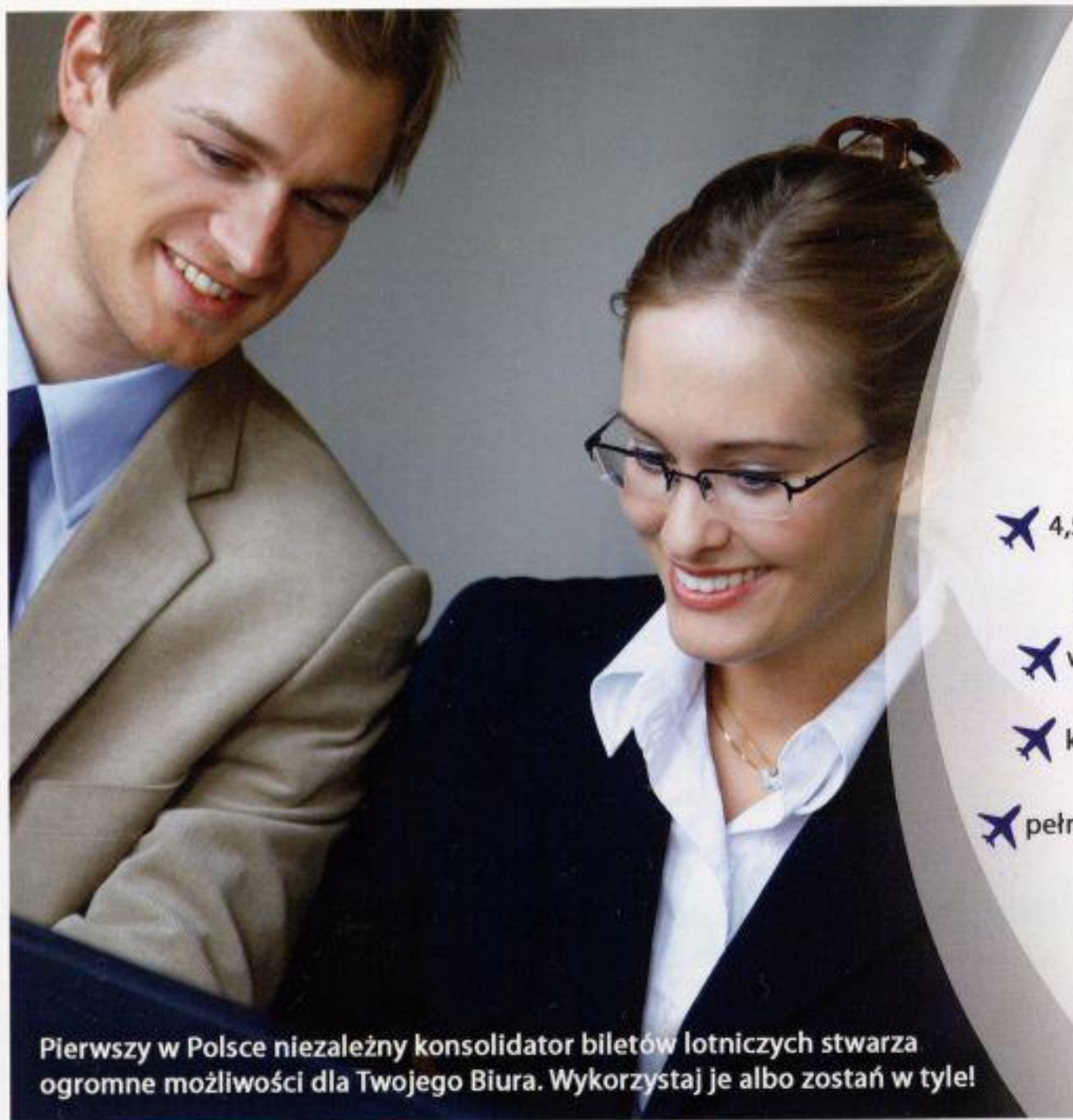


Raport opracowano w Instytucie Turystyki
02-511 Warszawa, ul. Merliniego 9a
tel. (22) 844 63 47, fax (22) 844 12 63
e-mail: it@intur.com.pl, www.intur.com.pl
dyrektor dr Krzysztof Łopaciński

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

656,713381487 (100)
(438)



consolidator
hurra

**Twój partner
w sprzedaży
biletów lotniczych**

- ✈ 4,5 miliona unikalnych europejskich taryf negocjowanych
- ✈ taryfy etniczne i młodzieżowe
- ✈ wystawianie biletów ze wszystkich systemów CRS
- ✈ kompleksowe narzędzia rezerwacji i sprzedaży biletów lotniczych
- ✈ pełne szkolenie w zakresie ich obsługi

www.hurra.pl

office@hurra.pl

(071) 794 82 50/51

Pierwszy w Polsce niezależny konsolidator biletów lotniczych stwarza ogromne możliwości dla Twojego Biura. Wykorzystaj je albo zostań w tyle!

Lotnisko dobrej pogody

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka jest jedynym lotniskiem komunikacyjnym południowo - wschodniej Polski, położonym zaledwie 10 km na północ od granic miasta, w centrum regionu Podkarpackiego.

Dwie drogi krajowe (nr 9 i 19) oraz sąsiedztwo budowanej autostrady A4 i przyszłej drogi ekspresowej „Via Baltica”, zapewniają szybką komunikację z miastem i regionem. Budowa nowego „Terminala 2”, zainteresowanie strategicznych inwestorów zagranicznych inwestycjami na terenie portu, to tylko przykłady potwierdzające, że status Portu Lotniczego Rzeszów wzrasta, a jego rozwój jest koniecznością.

Lotnisko dysponuje:

- zmodernizowanym i wydłużonym pasem startowym o długości 3 200 m
- nowoczesnym wyposażeniem radiowo-nawigacyjnym
- infrastrukturą do kompleksowej obsługi naziemnej samolotów
- nowoczesną osłoną meteorologiczną.

Port lotniczy Rzeszów-Jasionka oferuje regularne połączenia do/z:

- Londyn/Stansted
- Dublin
- Warszawa
- Bristol
- Nowy Jork - od czerwca 2007 PLL „LOT” rozpoczął rejsy pasażerskie z Rzeszowa za Atlantyk do dwóch lotnisk: Nowy Jork John F. Kennedy (JFK) oraz Newark Liberty (EWR).

Zaawansowane są również rozmowy w zakresie uruchomienia innych destynacji zarówno na liniach krajowych jak i międzynarodowych, w tym komunikacji przygranicznej (Ukraina). Jest to odpowiedź na znaczący i stale rosnący rynek pasażerski.



PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE „PORTY LOTNICZE”
PORT LOTNICZY RZESZÓW-JASIONKA

36-002 Jasionka 942
tel. 017 852 00 81
tel./fax 017 852 07 09
e-mail: rzeszowairport@polski-airports.com



więcej informacji: www.lotnisko-rzeszow.pl

www.lotnisko-rzeszow.pl

For more information, visit us online at



Spis treści

Wprowadzenie

Część I / Part I

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT / AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD

1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej / <i>Basic factors of global activity</i>	str. 7
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata / <i>Global passenger traffic</i>	str. 7
1.2. Wyniki finansowe / <i>Financial results</i>	str. 8
2. Główni przewoźnicy światowi / <i>Major carriers in the world</i>	str. 10
2.1. Wielkości przewozów pasażerskich / <i>Passenger traffic results</i>	str. 11
2.2. Wyniki finansowe / <i>Financial results</i>	str. 11
2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers) / <i>The LCCs segment</i>	str. 13
3. Porty lotnicze / <i>Airports</i>	str. 14
4. Trendy, tendencje, prognozy / <i>Trends, tendencies, forecasts</i>	str. 14
4.1. Uwarunkowania formalne / <i>Legal conditions</i>	str. 14
4.2. Nowe samoloty / <i>New aircraft</i>	str. 15
4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego / <i>Forecasts for growth of passenger traffic and movement</i>	str. 16

Część II / Part II

RYNEK LOTNICZY – POLSKA / AIR TRANSPORT MARKET – POLAND

1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej / <i>Poland versus other Central- and Eastern-European countries</i>	str. 17
2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni) / <i>Traditional carriers</i>	str. 18
2.1. Linie zagraniczne / <i>Foreign carriers</i>	str. 18
2.2. Działalność PLL LOT / <i>Activity of LOT Polish Airlines</i>	str. 19
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs) / <i>Low-cost carriers</i>	str. 20
4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2007 r. / <i>Offered traffic values and directions in 2007</i>	str. 21
5. Ruch czarterowy / <i>Charter traffic</i>	str. 25
6. Polskie porty lotnicze / <i>Polish airports</i>	str. 29
6.1. Ruch w poszczególnych segmentach / <i>Traffic in particular segments</i>	str. 29
6.2. Ruch według portów / <i>Traffic at airports</i>	str. 30
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach / <i>Foreign passengers at Polish airports</i>	str. 32
7. Cargo / <i>Cargo</i>	str. 34
8. Perspektywy i prognozy / <i>Perspectives and forecasts</i>	str. 37
8.1. Wzrost ruchu / <i>Increase in traffic</i>	str. 37
8.2. Plany rozwoju / <i>Plans for development</i>	str. 39
Summary	str. 42

Wstęp

Aktualnie lotnictwo światowe przeżywa okres dobrej i jak się wydaje stabilnej koniunktury, a prognozy są optymistyczne. Świadczą o tym między innymi zapotrzebowania na nowe samoloty zgłaszane przez linie lotnicze oraz wielkości realizowanych i planowanych inwestycji w infrastrukturze lotniskowej.

W Polsce w 2008 r. ruch na lotniskach przekroczy 20 mln pasażerów, a dynamika wzrostu jest tak duża, że Urząd Lotnictwa Cywilnego skorygował w górę swoją długoterminową prognozę, stworzoną na początku 2006 r. Wzrost ruchu w Polsce oznacza nie tylko zmiany ilościowe, ale także poważne zmiany jakościowe. Rośnie znaczenie transportu lotniczego w polskim systemie transportowym i w polskiej gospodarce. Rosnąca ranga lotniczego transportu pasażerskiego oznacza zmiany cywilizacyjne w społeczeństwie i w zachowaniach społecznych.

Niniejszy Raport o rynku lotniczym jest piątą edycją opracowania, jaką przygotował Instytut Turystyki. Podobnie jak w poprzednich wydaniach prezentowane zagadnienia podzielono na część odnoszącą się do stanu na rynku światowym oraz dotyczącą rynku polskiego.

Prezentując sytuację na świecie, oparto się na najnowszych danych i analizach International Civil Aviation Organization, International Air Transport Association, Airport Council International oraz szeregu innych organizacji o regionalnym lub segmentowym znaczeniu (np. organizacja europejskich przewoźników AEA, stowarzyszenie tzw. tanich przewoźników ELFAA itd.). Wykorzysta-

no także publikacje w prasie branżowej transportu lotniczego i dane publikowane przez niektóre kompanie i porty lotnicze na ich stronach internetowych. Pozwoliło to na przedstawienie najważniejszych wskaźników rozwoju lotnictwa pasażerskiego w odniesieniu do przewoźników oraz portów lotniczych. W przypadku linii lotniczych zaprezentowano dane nie tylko eksploatacyjne, ale również finansowe. Uwzględniono także prognozy rozwoju lotnictwa cywilnego w długim i krótkim przedziale czasowym.

W części dotyczącej rynku polskiego Raport przedstawia wielkości, strukturę i dynamikę ruchu na polskich lotniskach, przewozy wykonane przez poszczególne linie lotnicze na naszym rynku, ofertę przewozową przygotowaną na sezon letni 2007 r. wraz z porównaniem do lat poprzednich. Szczególną uwagę poświęcono wskaźnikom porównawczym rozwoju ruchu lotniczego w Polsce i w innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej, segmentowi ruchu obsługiwanego przez przewoźników niskokosztowych, ruchowi czarterowemu oraz udziałowi cudzoziemców w ruchu na polskich lotniskach. Uwzględniono także działalność związaną z przewozami i przeładunkiem lotniczego cargo, czego nie było w poprzedniej edycji Raportu. Raport ten obejmuje także wybrane zamierzenia inwestycyjne polskich lotnisk w najbliższym czasie oraz te inwestycje, które zostały wykonane w ostatnim roku i mają istotny wpływ na poziom obsługi i bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Analiza rynku polskiego obejmuje prognozy ruchu na polskich lotniskach, a przewidywania wielkości ruchu

w 2007 r. dotyczą także naszych portów regionalnych. Prognoza na 2010 r. i 2015 r. obejmuje wielkości zagregowane dla całej Polski.

Informacje na przedstawione tu tematy są mocno rozproszone, niekiedy niekompletne lub niespójne. Przy zbieraniu i analizie danych o rynku polskim korzystano przede wszystkim z pomocy portów lotniczych. Bez wsparcia z ich strony, szczególnie w zakresie danych o strukturze segmentacyjnej ruchu, zarysowany w Raporcie obraz nie mógłby być mimo wszystko tak pełny. Korzystano także z publikowanych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stron internetowych portów i linii lotniczych oraz danych uzyskanych od przewoźników. Szczególną wartość dla analizy rynkowej miały informacje otrzymane od Polskich Linii Lotniczych LOT oraz Centralwings. Istotne uzupełnienie stanowią także dane pochodzące z badań własnych Instytutu Turystyki.

Celem niniejszego opracowania, które ukazuje się drukiem dzięki współpracy z Redakcją Wiadomości Turystycznych i wsparciu sponsorów, jest przedstawienie aktualnego obrazu rynku w możliwie zintegrowanej formie z uwzględnieniem najważniejszych jego cech. Mamy nadzieję, że obecna edycja – w stopniu jeszcze większym niż poprzednie wydania Raportu – spełni oczekiwania i potrzeby tych wszystkich, którzy z powodów profesjonalnych, edukacyjnych lub poznawczych interesują się rynkiem lotniczym.

Tomasz Dziedzic

Podstawowe wskaźniki

Część I / Part I

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT / AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD

1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej / Basic factors of global activity

Rok 2006 na rynku światowych przewozów lotniczych można uznać za okres prosperity i solidnego wzrostu. W zasadzie nie było wydarzeń gospodarczych, politycznych, społecznych, losowych, które oddziaływałyby negatywnie na ów rozwój w skali globalnej. Jedynym wyjątkiem pozostawały wysokie ceny paliwa, wynikające z wysokich cen ropy. Ale i w tym przypadku dynamika wzrostu cen była niższa niż w 2005 r. Za jedyną katastrofę naturalną (która wpłynęła także na ceny paliwa) okazał się huragan Katrina i jego skutki. W wymiarze pozapaliwowym ograniczyły się one do rynku amerykańskiego. W skali globalnej wzrosły przewozy i ruch w portach lotniczych, poprawiło się wykorzystanie miejsc w samolotach, wzrosło zapotrzebowanie na nowe maszyny i, co najważniejsze, poprawiła się kondycja finansowa branży. Wiele wskaźników osiągnęło historyczne rekordy. Według informacji OAG (The Official Airlines Guide) w 2006 r. ogółem na świecie na połączeniach regularnych zaoferowano 28,2 mln rejsów oraz 3,3 mld miejsc w samolotach. Oznacza to wzrost o 1,8% rejsów i 3,4% miejsc w stosunku do 2005 r. Każdego dnia oferowanych było 9 mln miejsc w 77,4 tys. rejsów [1]. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że każdego dnia około 9 mln osób miało możliwość odbycia podróży lotniczej.

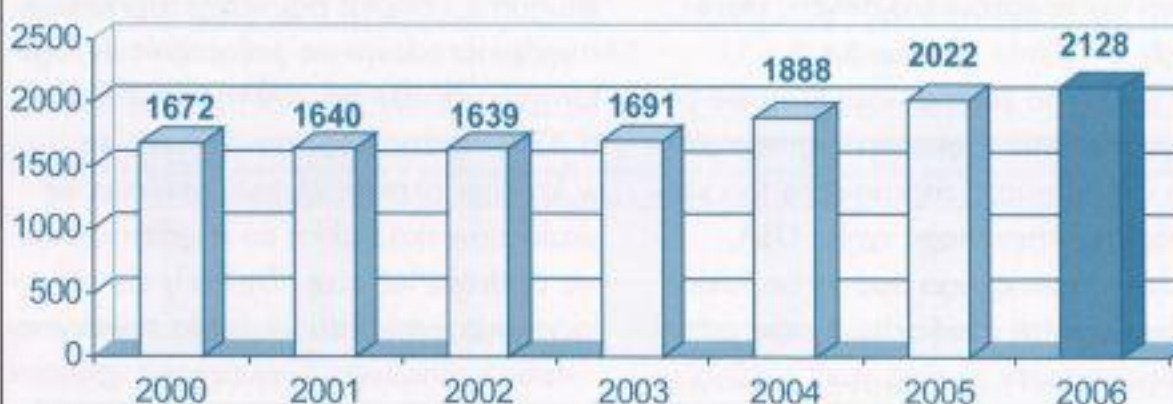
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata / Global passenger traffic

Według danych ICAO (International Civil Aviation Organization) opublikowanych w czerwcu 2007 r. światowe przewozy lotnicze w ruchu regularnym przekroczyły poziom 2,1 mld pasażerów – było ich o 106 mln więcej (5,2%) niż rok wcześniej. To niższa dynamika niż

w 2005 r. i 2004 r., możemy zatem mówić o gasnącej dynamice trendu wzrostowego. Z drugiej strony, poziom wzrostu przekraczający 5% w skali świata musi

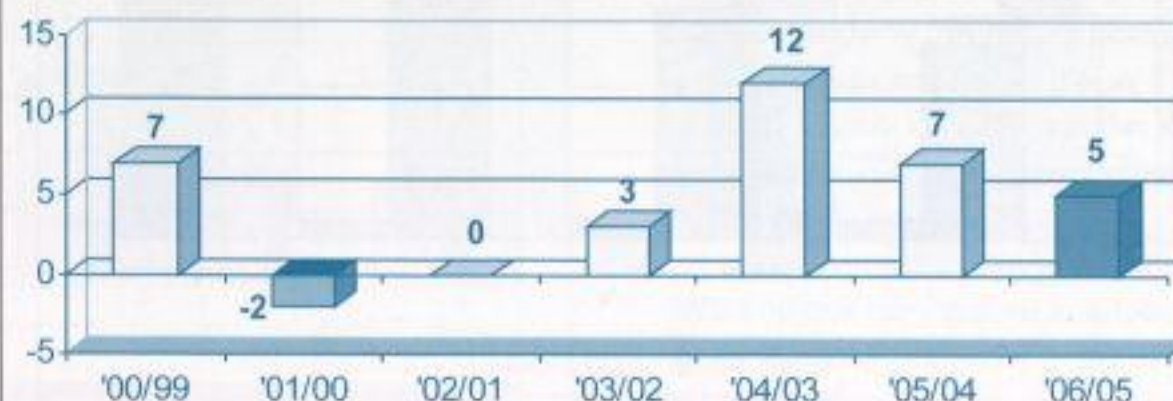
być oceniany jako solidny, bo to dynamika wyższa niż wzrost światowego PKB. Warto nadmienić, że wielkość ta odpowiadała prognozom ICAO [2]. Wielkości

Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2006, w mln pasażerów / Scheduled passenger air traffic in the world in 2000-2006 in mil. pass.



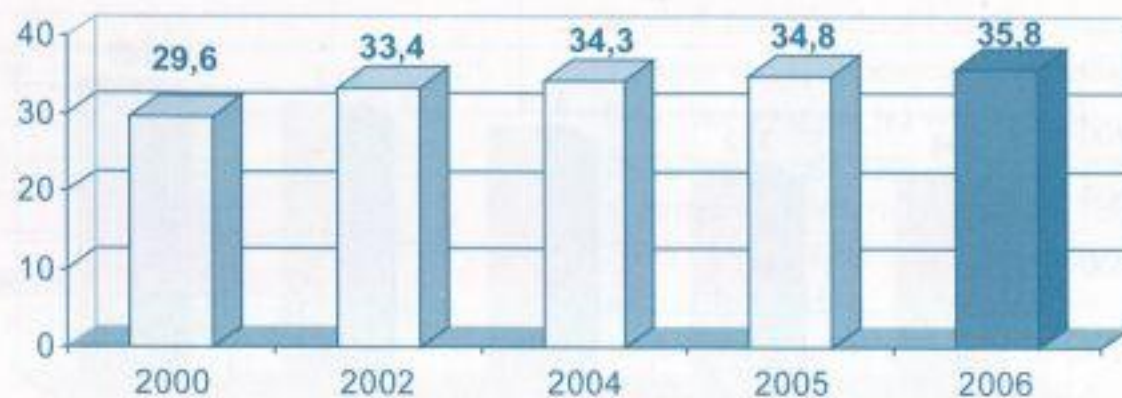
Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Profit and Traffic Up for World's Airlines in 2006, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1997-2006, ICAO News Release, June 2007, www.icao.int.

Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2006 (w %) / Dynamics of changes in scheduled air traffic in the world in 2000-2006 (in %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Profit and Traffic Up for World's Airlines in 2006, Development of World Scheduled Revenue Traffic 1997-2006, ICAO News Release, June 2007, www.icao.int.

Rys. 3. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2006 (w % wybrane lata) / Share of international traffic in total scheduled traffic in 2000-2006 (in %, selected years)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Profit and Traffic Up for World's Airlines in 2006, Development of World Scheduled Revenue..., op. cit.

Wyniki finansowe

przewozów w latach 2000-2006 przedstawia rys. 1., a dynamikę rok do roku w tym czasie rys. 2.

W 2006 r. utrzymywała się tendencja rosnącego znaczenia przewozów międzynarodowych. Ich wielkość w stosunku do 2005 r. wzrosła o 57 mln pasażerów, tj. o 8,1%. Był to wzrost bardziej dynamiczny niż przewozów ogółem, a tym samym i przewozów krajowych, które wzrosły o 49 mln pasażerów (tj. o 3,7%). Mimo że przewozy krajowe pozostają znacznie większym segmentem rynku niż przewozy zagraniczne (na skutek wagi wewnętrznego rynku USA, a także wzrastającego popytu na takie trasy w Chinach i Indiach), wzrost udział

pasażerów na rejsach międzynarodowych w przewozach ogółem (dane na rys. 3.). W 2006 r. na trasach krajowych przewieziono 1 366 mln pasażerów, a na trasach zagranicznych 762 mln.

Za symptomatyczne trzeba uznać, że mimo konfliktów zbrojnych, terroryzmu i zagrożenia nim, katastrof żywiołowych (tsunami) i dopłat paliwowych przewozy międzynarodowe na połączeniach regularnych wzrosły od 2001 r. do 2006 r. o 42%. Można więc powiedzieć, że w krótkim okresie istotnie zmieniła się skala zjawiska, jakim są międzynarodowe podróże lotnicze. Zmieniły się też relacje w stosunku do wielkości międzyna-

rodowego ruchu turystycznego. Porównanie przedstawia rys. 4.

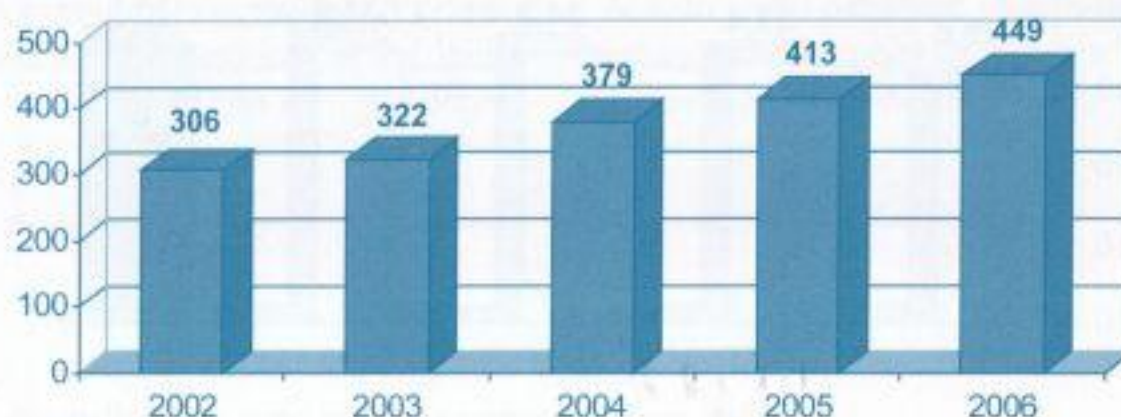
Dane na rys. 4. pokazują, że zmniejsza się różnica pomiędzy liczbą turystów i pasażerów. Przyjęto, w pewnym uproszczeniu, że każdy pasażer rejsu międzynarodowego to turysta. A ponieważ każdy turysta jest jako pasażer liczony dwa razy (kiedy leci do celu swojej podróży i kiedy wraca), łatwo policzyć jak wielu turystów korzysta z transportu lotniczego. Otóż w roku 2001 na każdych 100 wyjeżdżających korzystało z samolotów 39 turystów, zaś w roku 2006 – już 45. Porównanie obu wielkości wyraźnie wskazuje na rosnące znaczenie samolotu w międzynarodowym ruchu turystycznym [3].

Rys. 4. Liczba turystów międzynarodowych i liczba pasażerów w rejsach międzynarodowych na połączeniach regularnych w wybranych latach 2000-2006 (w mln)
/ Number of international tourists and number of passengers on international scheduled flights in selected years between 2000 and 2006 (in mil.)



Źródło: opracowanie IT, dane o przewozach lotniczych na podstawie ICAO Profit and Traffic Up for World's Airlines in 2006, op. cit., dane o ruchu turystycznym na podstawie Tourism Highlights 2005 Edition, UNWTO, Madrid 2005 i World Tourism Barometer UNWTO, Vol. 5, No. 1, Jan. 2007.
W obu przypadkach, tj. WTO i ICAO, dane za 2006 r. traktowane są jako wstępne i mogą ulec niewielkim korektom.

Rys. 5. Przychody ogółem linii lotniczych w latach 2002-2006 w mld USD
/ Total revenue of airlines in 2002-2006 in billions of USD



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Profitability Revised up on Stable Growth, June 2007, www.iata.org.

1.2. Wyniki finansowe / Financial results

Wzrastające w 2006 r. ruch pasażerski oraz – choć w mniejszym stopniu – przewozy cargo [4] przekładały się na wzrost przychodów linii lotniczych. Wartość przychodów ogółem osiągnęła na świecie 449 mld USD i była większa o 36 mld USD niż w 2005 r. (wzrost o 8,7%). Oznacza to, że wpływy całkowite rosły szybciej niż przewozy pasażerskie, które były większe o 5,2%. Był to piąty z rzędu rok, w którym odnotowano wzrost wartości sprzedaży w światowym lotnictwie. Od roku 2002 do 2006 sprzedaż wzrosła o prawie 47%. Tempo wzrostu w 2006 r. okazało się tylko minimalnie niższe niż w 2005 r. (wobec 2004 r.). Pośrednio wskazuje to na poprawę efektywności działalności przewoźników. Wielkości przychodów w latach 2002-2006 przedstawia rys. 5 [5], a tempo zmian w latach 2000-2006 rys. 6.

Wzrost przychodów linii był w 2006 r. wyższy niż światowy wzrost gospodarczy (wynoszący 3,9%) i wpłynął także na poprawę wskaźnika yield o 3,7% [6].

Gros wpływów linii lotniczych od wielu lat stanowią przychody z przewozów pasażerskich. W 2006 r. – 80% wpływów całkowitych, o 1 pkt proc. więcej niż rok wcześniej. Wpływy z przewozów cargo wyniosły 12% (ich udział się nie zmienił), a 8% to wpływy z pozostałej

Wyniki finansowe

działalności. W 2006 r. bardzo znacząco wzrósł zysk operacyjny przewoźników. Osiągnął poziom 13,0 mld USD i był 3-krotnie wyższy niż w 2005 r. Stanowiło to 2,9% wartości przychodów (w 2005 r. wskaźnik ten wyniósł 1%). Co ważniejsze, w 2006 r. światowe lotnictwo po raz pierwszy od 2000 r. niemal przestało wykazywać straty. Wprawdzie wynik netto był jeszcze ujemny, ale strata wyniosła zaledwie 0,5 mld USD, tj. 8-krotnie mniej niż w 2005 r. Skumulowane od 2001 r. straty pozostały na mniej więcej tym samym poziomie, tj. ok. 42 mld USD. Wynik operacyjny i wynik netto oraz wyniki w stosunku do dochodów przedstawia tab. 1.

Porównanie wskaźników z lat 2001-2006 wyraźnie wskazuje, że rynek lotniczy po zapaści wywołanej m.in. zamachami z 11 września 2001 r., konse-

Tab. 1. Wyniki operacyjne i wyniki netto przewoźników lotniczych na świecie w latach 2000-2006 oraz uzyskane wyniki w relacji do przychodów (w %) / Operating results and net results obtained by carriers in the world in 2000-2006 and the ratio to revenues (in %)

Wskaźnik / Factor	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	2006
Wynik operacyjny w mld USD / Operating result in bil. USD	10,7	-11,8	-4,9	-1,5	3,3	4,3	13,0
Wynik operacyjny w stosunku do przychodów (w %) / Ratio of operating result to revenue (in %)	3,3	-3,8	-1,6	-0,5	0,9	1,0	2,9
Wynik netto w mld USD / Net result in bil. USD	3,7	-13,0	-11,3	-7,6	-5,6	-4,1	-0,5
Wynik netto w stosunku do przychodów (w %) / Ratio Net result to revenue (in %)	1,1	-4,2	-3,7	-2,3	-1,5	-1,0	-0,1

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Profitability Revised... op. cit.

*Wynik netto za 2005 r. został skorygowany w stosunku do danych umieszczonych w naszym Raporcie 2006, gdzie podawaliśmy stratę netto w wysokości 3,2 mld i ujemną rentowność do przychodów na poziomie 0,8%. Należy przyjąć, że publikowane przez IATA dane o 2005 r. są obecnie dokładniejsze niż rok temu.

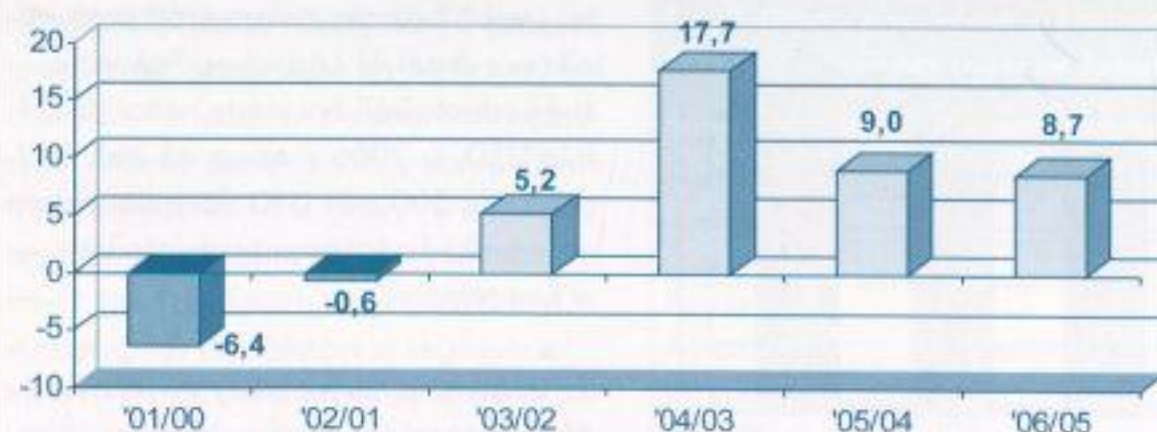
kwentnie zmierza do poprawy swojej kondycji finansowej i uzyskania dodatniej rentowności netto. Poprawa jest możliwa na skutek lepszej organizacji przewozów, obniżania kosztów własnych działalności oraz rosnącego popytu.

Istotnym utrudnieniem pozostawały w 2006 r. ceny paliwa, które w ogólnej strukturze kosztów operacyjnych wzrosły z 13% w 2001 r. do 26% w 2006 r. (o 4 pkt proc. więcej niż w 2005 r.). Łącznie wg IATA przewoźnicy na paliwo wydali w 2006 r. 111 mld USD, tj. o 21 mld (23%) więcej niż rok wcześniej [7]. Wobec cen z 2001 r. [8] paliwo do 2006 r. zdrożało o 158%. Wzrost pozostałych kosztów w 2006 r., w porównaniu do 2001 to zaledwie 18%; w 2006 r. do 2005 – tylko 1,9%. Dynamika kosztów w latach 2000-2006 w podziale na główne grupy na rys. 7.

Wzrastające ceny paliwa w sytuacji silnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami i presji cenowej wymuszają ograniczanie innych kosztów, co sprawia, że dość poważnie zmienia się struktura całości wydatków. Zmniejszył się poważnie w ostatnich latach udział kosztów pracy. O ile w 2001 r. dla głównych linii na świecie wskaźnik ten wynosił 28,3% w całych kosztach operacyjnych, to w 2006 r. zmniejszył się do 23,3%. W skali świata udział kosztów pracy stał się więc mniej znaczący niż kosztów paliwa. Stało się tak też w przypadku dwóch głównych rynków regionalnych, tj. Ameryki Północnej oraz Azji i Pacyfiku. Tylko w Europie koszty pracy pozostają wyższe niż wydatki na paliwo, ale i tu relacje poważnie się zmieniły, co pokazano na rys. 8 [9].

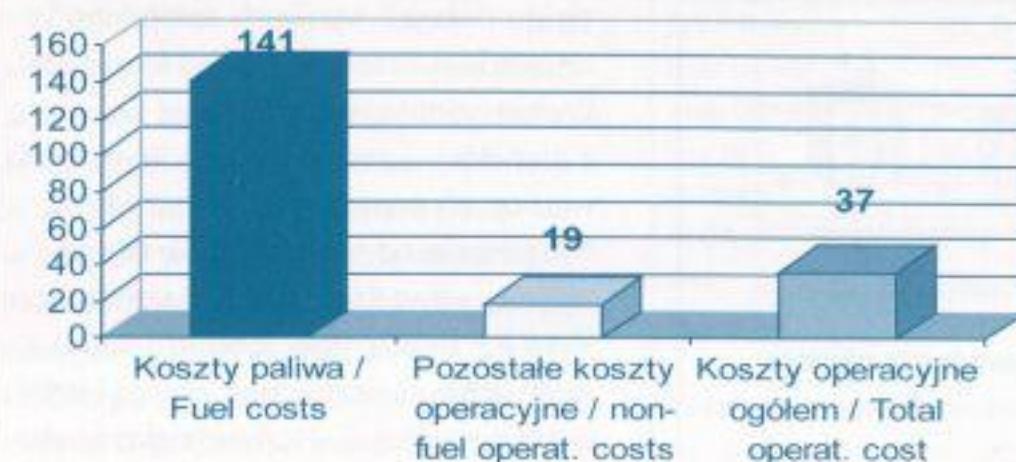
Poprawa wyników finansowych powiązana z lepszą efektywnością działań

Rys. 6. Zmiany wielkości przychodów linii lotniczych rok do roku w latach 2000-2006 (w %) / Changes in the revenue of airlines from year to year in 2000-2006 (in %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Profitability Revised up on Stable Growth, June 2007; www.iata.org.

Rys. 7. Wzrost kosztów operacyjnych ogółem, kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych linii lotniczych w latach 2000-2006 (w%) / Growth of the total of operating costs, fuel costs and non-fuel operating costs of airlines in 2000-2006 (in %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Profitability Revised... op. cit.

Główni przewoźnicy światowi

skutkowało nie tylko wzrostem wskaźnika yield, ale także wykorzystania samolotów. Rok 2006 był kolejnym, kiedy wartość wskaźnika load factor wzrosła. Osiągnęła poziom 76% (+ 1%). Wartość LF w latach 2000-2006 pokazuje rys. 9.

Przedstawione wcześniej wyniki finansowe 2006 r. w skali globalnej układały się w sposób zróżnicowany w poszczególnych regionach świata. W stosunku do 2005 r. wystąpiły pewne podobieństwa, ale też istotne różnice. I tak, 57%

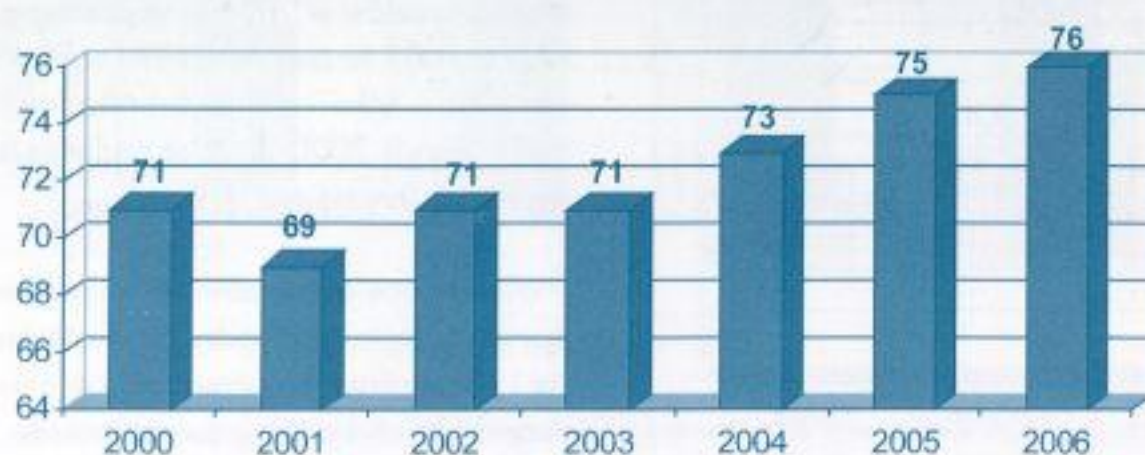
wypracowanego zysku operacyjnego w 2006 r. przypadło na linie z Ameryki Północnej (7,4 mld USD), które rok wcześniej miały stratę operacyjną. Zysk operacyjny linii europejskich wzrósł o 0,5 mld USD, a regionu Azji i Pacyfiku pozostał na tym samym poziomie. Linie z USA i Kanady miały w 2006 r. zysk operacyjny dwukrotnie większy niż linie europejskie. Natomiast te same linie północnoamerykańskie wykazały stratę netto w 2006 r. większą niż łączny zysk netto przewoźników europejskich, azjatyckich, z Ameryki Łacińskiej i Bliskiego Wschodu. Nadmienić jednak trzeba, że wynik firm z USA i Kanady obciążony został 9 mld USD kosztów restrukturalizacji. Wyniki netto w podziale regionalnym przedstawia rys. 10.

Rys. 8. Procentowy udział kosztów pracy i paliwa w strukturze kosztów operacyjnych przewoźników europejskich w 2001 i w 2006 r. / The share (in %) of labour and fuel costs in the structure of operating costs of European carriers in 2001 and 2006



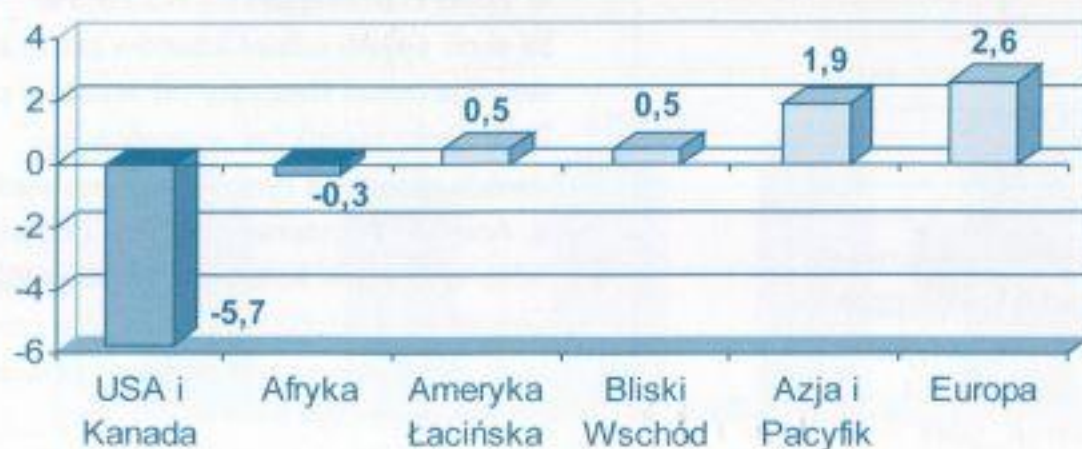
Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Airline Fuel and Labour Cost Share, June 2007, www.iata.org.

Rys. 9. Wartość wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2006 (w %) / The passenger load factor in aircraft in the world in 2000-2006 (in %)



Źródło: ICAO, Profits and Traffic up..., op. cit.

Rys. 10. Regionalna struktura wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2006 r. w mld USD / Regional structure of net financial results of the air transport sector in 2006 in billions of USD



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Profitability Revised..., op. cit.

Przewoźnicy europejscy wypracowali w 2006 r. zysk netto o 1 mld USD większy niż rok wcześniej, a azjatyccy o 200 mln USD mniejszy. W efekcie Europa okazała się regionem generującym największy zysk regionalny netto. Podkreślić też trzeba poziom zysku wśród przewoźników z Ameryki Łacińskiej. Rok wcześniej odnotowali oni stratę netto 100 mln USD, w 2006 r. osiągnęli zysk na poziomie 500 mln USD. To istotna zmiana sytuacji finansowej przewoźników w tym regionie.

2. Główni przewoźnicy światowi / Major carriers in the world

2.1. Wielkości przewozów pasażerskich / Passenger traffic results

Przedstawione w poprzedniej części globalne tendencje wzrostowe opierały się na dobrych wynikach działalności najbardziej liczących się linii lotniczych. Wzrost odnotowała większość linii z pierwszej – pod względem liczby przewiezionych pasażerów – dwudziestki. Niezależnie od tego, skąd się ci przewoźnicy wywodzą i jaka jest dominująca sfera ich działalności (obsługa ruchu krajowego, regionalnego czy też interkontynentalnego). Najbardziej zróżnicowana była sytuacja megaprzewoźników z USA. Zmniejszyły się przewozy Delta,

Wyniki finansowe

Northwest i US Air. Jednak wysoki poziom wskaźnika LF świadczy o procesach restrukturalizacji w tych firmach i ograniczeniu podaży na rzecz zwiększenia efektywności. Wśród przewoźników spoza ścisłej czołówki podkreślić trzeba szybki rozwój Emirates ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich (wzrost przewozów do 16,7 mln pasażerów w 2006 r., tj. więcej o 19,8% niż w 2005 r.). Wprawdzie największym przewoźnikiem w regionie Bliskiego Wschodu pozostały Suadi Arabian Airlines, ale dystans pomiędzy nimi wyraźnie się zmniejszył. W Ameryce Łacińskiej po bankructwie Varigu największymi liniami były w 2006 r. TAM i powstała na gruzach bankruta nowa firma Gol Linhas Aereas, która w pierwszym roku działalności uzyskała nadspodziewanie dobre wyniki finansowe. Bezkonkurencyjne w Afryce pozostawały linie South African Airlines z RPA. Wielkości przewozów pasażerskich w 2006 r. w grupie czołowych linii lotniczych w tab. 2.

Podkreślić trzeba więcej niż 10-procentowy wzrost przewozów największych linii chińskich i znacznie słabszy firm japońskich. Wśród przewoźników europejskich można wyodrębnić 3 grupy: 2 największe linie z segmentu tanich przewoźników z bardzo dynamicznym wzrostem, europejskich potentatów w segmencie tradycyjnym o solidnym 5% wzroście (AF/KLM i Lufthansa) i pozostałe linie europejskie (wymienione w tab. 2.) ze wzrostem nieprzekraczającym 2%.

2.2. Wyniki finansowe / Financial results

W roku 2006 w sposób istotny poprawiły się wyniki operacyjne i netto przedsiębiorstw lotniczych z USA. Przykładowo AMR Corp. (Grupa American Airlines) w 2005 r. miała stratę operacyjną w wys. 89 mln USD i stratę netto 857 mln USD. W 2006 r. AMR wykazał zysk operacyjny w wysokości ponad 1 mld USD oraz zysk netto 231 mln USD. Podobnie UAL Corp. (Grupa United Airlines) ujemny wynik w obu kategoriach w 2005 r. zmieniła na dodatni w 2006

r. Istotną poprawę w zakresie wyniku operacyjnego w 2006 r. uzyskał Northwest. Wynik netto był w dalszym ciągu bardzo niekorzystny: strata netto w 2005 r. – 2,5 mld USD, w 2006 r. – 2,8 mld USD.

Liderem w wielkości wypracowanego zysku operacyjnego w 2006 r. okazał się FedEx, firma nieobsługująca przewozów pasażerskich. Trzy kolejne miejsca zajmowały już największe firmy europejskie – Grupa Lufthansa, Air France/KLM oraz British Airways. Dla grupy niemieckiej i francusko-holenderskiej było to więcej niż w 2005 r., dla brytyjskiej nieco mniej. Brak kompletnych wyników finansowych dla wszystkich największych przewoźników na świecie, dlatego w tab. 3. ograniczono się do wyników operacyjnych i porównania ich z wynikami 2005 r.

Najlepsze wyniki operacyjne w 2006 r., spoza grupy globalnych liderów, uzyskały linie Emirates z ZEA (960 mln USD), Singapore Airlines z Singapuru (837 mln

USD), Cathay Pacific z Hongkongu (659 mln USD), Korean Airlines z Korei (529 mln USD) oraz TAM Linhas Aereas z Brazylii (509 mln). Bardzo dobre były też kolejny rok wyniki Aeroftotu (443 mln USD) [10].

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

W skali całego świata w 2006 r. linie zaliczane do segmentu LCCs oferowały 3,8 mln rejsów (więcej o 13% niż w 2005 r.) i 549,1 mln miejsc (więcej o 16%). Oznaczało to udział w całej podaży na poziomie 13% (rejsy) i 17% (oferowane miejsca). Przy czym – podobnie, jak w 2005 r. – największy udział w podaży miejsc miały LCCs w Ameryce Północnej (27%) i Europie (24%) [11].

W 2006 r. przewoźnicy niskokosztowi umacniali swoją pozycję rynkową za-

**Tab. 2. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim na świecie w 2006 r. /
Major carriers in passenger air transport in the world in 2006**

Linie lotnicze / Airlines	Kraj macierzysty / Country of origin	I. pas. ogółem w mln* / total no. of pass. in mil.	Zmiana 06/05 w % / % change 06/05	Load factor
American Airlines	USA	98,2 (80,0%)	0,1	80,1
Southwest	USA	96,3 (100,0%)	8,9	73,1
Delta Airlines	USA	73,7 (86,6%)	-14,5	78,9
Air France/KLM	Francja/Holandia	72,7	5,2	79,4/69,4
United Airlines	USA	69,3 (84,8%)	3,8	82,1
Northwest	USA	54,9 (85,2)	-2,9	84,8
Grupa Lufthansa	Niemcy	53,4	4,2	78,6
All Nippon Airways	Japonia	51,0	2,7	b.d.
Japan Airlines	Japonia	49,4	-3,5	b.d.
China Southern Airlines	Chiny	49,2	11,6	b.d.
Continental	USA	46,8 (77,4%)	9,2	81,5
Ryanair	Irlandia	40,5	21,3	83,0
US Airways	USA	36,5 (87,9%)	-12,8	78,2
British Airways	Wlk. Brytania	36,1	1,6	76,2
China Eastern*	Chiny	35,0	19,0	71,3
Grupa Qantas	Australia	34,1	4,3	77,0
Easy Jet	Wlk. Brytania	33,7	13,9	84,6
Air Canada*	Kanada	32,0	6,7	80,2
Air China*	Chiny	31,5	13,7	b.d.
Iberia	Hiszpania	27,2	0,6	79,8
SAS*	Dania/Szwecja /Norwegia	25,1	0,3	74,3
Alitalia	Włochy	24,1	0,2	73,6

Źródło: dane na podstawie AEA Traffic Figures, Feb 2007, European Low Fares Airline Ass. Dec/2006, ATW Jan-May 2007, stron www Air Canada,

ANA, China Southern oraz china economic net (www.en.cn.cn).

*Dla SAS różne źródła o podobnym stopniu wiarygodności podają różne dane.

Segment przewoźników niskokosztowych

Tab. 3. Wyniki operacyjne wybranych największych przewoźników na świecie w latach 2005-2006 / Operating results of selected largest carriers in the world in 2005-2006

Lp./ No.	Linie lotnicze / Airlines	Kraj macierzysty / Wynik operacyjny w mln USD / Country of origin/Operating result in mil. USD	2006		2005	
1	Grupa Lufthansa	Niemcy	1 665		683	
2	Air France/KLM	Francja/Holandia	1 591		1 130	
3	British Airways	Wlk. Brytania	1 130		1 226,5	
4	AMR Corp (AA)	USA	1 060		-93	
5	Southwest	USA	834		820	
6	Japan Airlines*	Japonia	790		-228	
7	All Nippon Airways	Japonia	787		755	
8	Northwest	USA	740		-919	
9	Ryanair	Irlandia	605		446	
10	US Air/America West	USA	557		-217	
11	Qantas	Australia	530		855	
12	Continental	USA	468		-39	
13	UL Corp (UA)	USA	447		-219	
14	China Eastern	Chiny	356		1,8	
15	Air China	Chiny	325		455	
16	SAS	Dania/Szwecja/ Norwegia	278		172,5	
17	Grupa Air Canada*	Kanada	242		297	
18	Easy Jet	Wlk. Brytania	223		86	
19	China Southern	Chiny	b.d.		-162	
20	Grupa Iberia	Hiszpania	146		138	
21	Alitalia*	Włochy	-319		-262	
22	Delta	USA	b.d.		- 2 001	

Źródło: IATA, Airline Profitability..., op. cit. ATW Mar 2007, s. 57, dane za 2005 r. na podstawie ATW Jul/2006 oraz strony internetowej Air Canada, China Southern, Iberia i Alitalia.

*W niektórych przypadkach dane wykazane w tab. 3, a dotyczące 2005 r. zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w Raporcie 2006.

równy w Europie, Azji, Ameryce Południowej, jak i w USA. Coraz większą rolę odgrywali w regionie Azji i Pacyfiku, szczególnie w Indiach, Chinach oraz Malezji. Tradycyjnie LCCs utrzymują

znaczny udział w rynku Ameryki Północnej. Niezwykle silną pozycję osiągnęli w przelotach wewnętrznych Brazylii. Prawie dwukrotnie wzrosły przewozy z i do Maroka obsługiwane przez tanie linie,

co jest wynikiem podpisanych umów między UE a rządem Maroka. Podpisanie umowy USA-UE (wejdzie w życie w końcu marca 2008 r.), która obok innych kwestii liberalizuje rynek połączeń nad północnym Atlantykiem, także, zdaniem wielu uczestników i obserwatorów rynku, przełoży się na ofertę LCCs na tych trasach. Są jednak wątpliwości, czy będzie to efekt podobny do przedsięwzięć dotychczas uruchamianych przez LCCs.

W maju 2007 r., wg danych OAG, 16% wszystkich rejsów na świecie i 20% miejsc w samolotach na połączeniach regularnych należało do sektora LCCs. W tym jednym miesiącu wzrost (w stosunku do maja 2006) liczby miejsc oferowanych przez LCCs wyniósł 12 mln - przy 17,7 mln miejsc więcej oferowanych na połączeniach regularnych przez wszystkich przewoźników. Oznacza to, że przewoźnicy niskokosztowi wygenerowali 2/3 światowego wzrostu oferowania. W Brazylii, według oferty w maju 2007 r., 40% rejsów krajowych i 44% miejsc w tych rejsach należy do LCCs. W Malezji odpowiednie wielkości wynoszą: 40% rejsów i 59% miejsc, a oferta tanich przewoźników na połączeniach wewnętrznych w Indiach w maju 2007 r., jest większa o 62% niż rok wcześniej. W Indiach LCCs oferują miesięcznie na tych połączeniach ok. 1,6 mln miejsc. Wyniki europejskich liderów sektora LCCs przedstawia tab. 2. i 3. Według

Tab. 4. Wybrane dane o przewoźnikach niskokosztowych zrzeszonych w European Low Fares Airline Association w 2006 r. (stan na koniec grudnia) / Selected data on low-cost carriers, members of the European Low Fares Airline Association in 2006 (as of the end of December)

Linie lotnicze / Airlines	Kraj macierzysty / Country of origin	I. pas. w mln. / mil. pass.	Load factor (%)	Liczba rejsów dziennie / No. of flights / day	Liczba obsługiwanych krajów / No. of countries operated	Liczba samolotów / No. of aircraft
Ryanair	Irlandia	40,5	83,0	750	24	120
Easy Jet	Wlk. Brytania	33,7	84,6	765	19	121
Flybe	Wlk. Brytania	5,5	b.d.	270	10	36
Norwegian A.S.	Norwegia	5,1	79,0	160	23	20
transavia.com	Holandia	5,1	84,0	78	20	27
Hapag-Lloyd Express	Niemcy	4,6	79,3	b.d.	17	18
Sterling	Dania	4,0	82,0	120	19	24
Wizz Air	Węgry	3,0	80,0	63	17	9
Sky Europe	Słowacja	2,7	77,0	59	19	16
Myair.com	Włochy	1,1	73,0	24	7	5
Sverigeflyg	Szwecja	0,4	80,0	42	1	6
Razem wymienione		105,7	83,0	2 331	-	402

Źródło: opracowanie IT na podstawie: Members' statistics, December 2006 European Low Fares Airline Association, www.elfaa.com, pobrane: kwiecień 2007.

Porty lotnicze

Tab. 5. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2006 r. i zmiany w latach 2005-2006 (w %) / Passenger traffic at the largest airports in 2006 and changes in 2005-2006 (in %)

Lp. / No.	Port lotniczy / Airport	Kraj / Country	Liczba pas. w 2006 r. w mln / No. of pass. in 2006 in mil	Zmiana w % 06/05 / % change 06/05
1	Atlanta (ATL)	USA	84,8	-1,2
2	Chicago (ORD)	USA	76,2	-0,3
3	Londyn (LHR)	Wlk. Brytania	67,5	-0,6
4	Tokio (HND)	Japonia	65,2	3,0
5	Los Angeles (LAX)	USA	61,0	-0,7
6	Dallas FW (DFW)	USA	60,1	1,3
7	Paryż (CDG)	Francja	56,8	5,6
8	Frankfurt (FRA)	Niemcy	52,8	1,1
9	Pekin (PEK)	Chiny	48,5	18,3
10	Denver (DEN)	USA	47,3	9,1
11	Las Vegas (LAS)	USA	46,2	4,3
12	Amsterdam (AMS)	Holandia	46,1	4,4
13	Madryt (MAD)	Hiszpania	45,5	8,1
14	Hongkong (HKG)	Chiny	44,0	9,1
15	Bangkok (BKK)	Tajlandia	42,8	9,8
16	Houston (IAH)	USA	42,6	7,4
17	Nowy Jork (JFK)	USA	42,6	4,2
18	Phoenix (PHX)	USA	41,4	0,5
19	Detroit (DTW)	USA	36,4	0,0
20	Minneapolis St. P (MSP)	USA	35,6	-3,9
21	Newark (EWR)	USA	35,5	7,4
22	Singapur (SIN)	Singapur	35,0	8,0
23	Orlando (MCO)	USA	34,8	2,1
24	Londyn (LGW)	Wlk. Brytania	34,2	4,2
25	San Francisco (SFO)	USA	33,5	0,4
26	Miami (MIA)	USA	32,5	4,9
27	Tokio (NRT)	Japonia	31,8	1,2
28	Filadelfia (PHL)	USA	31,8	0,9
29	Toronto (YYZ)	Kanada	31,0	3,5
30	Dżakarta (CGK)	Indonezja	30,9	10,4

Źródło: opracowanie IT na podstawie ACI, Passenger Traffic 2006, update 16.03.2007, www.airports.org.

danych ELFAA (European Low Fares Airline Association), które skupiało w 2006 r. zaledwie 11 spośród kilkudziesięciu linii należących do tego segmentu w Europie, przewozy w grupie członków ELFAA w 2006 r. wyniosły 106 mln pasażerów [12]. Biorąc pod uwagę przewozy linii zrzeszonych w AEA (Association of European Airlines) oraz przewoźników spoza AEA i ELFAA można szacować, że europejskie firmy przewiozły w 2006 r. ok. 480-485 mln pasażerów. Oznacza to także, że udział LCCs w tych przewozach wyniósł ok. 27%, a więc był nieco większy niż udział w oferowaniu.

Do największych członków ELFAA – obok Ryanair i Easy Jet – należą: Flybe z Wielkiej Brytanii, Norwegian Air Shuttle z Norwegii i transavia.com z Holandii. Podstawowe dane o LCCs – członkach ELFAA w 2006 r. – w tab. 4.

3. Porty lotnicze / Airports

W 2006 r. w portach lotniczych na świecie obsłużono 4,4 mld pasażerów – o 5% więcej niż rok wcześniej (wg danych Airport Council International). Porty lotnicze przeładowały 85 mln t. cargo – o 4% więcej niż w 2005 r. – nie licząc szacowanego na 50 mln t. bagażu pasażerów (przeciętnie 23,5 kg/pas.). Liczba operacji lotniczych wzrosła o 1,3% do 74 mln, co oznacza, że nieco wzrosła liczba pasażerów w obsługiwanych samolotach. Inwestycje na lotniskach miały wartość 38 mld USD. Porty zatrudniały w 2006 r. 4,5 mln osób, co świadczy o utrzymywaniu się stałych relacji: 1 tys. zatrudnionych na 1 mln obsłużonych pasażerów [13]. Wskaźnik ten od lat 80. XX w. jest stały, mimo wielu przemian w wielkości, strukturze i organizacji lotniczego ruchu pasażerskiego. Obecnie wiodącą organizacją zrzeszającą porty jest Airport Council International, do której należy 573 operatorów zarządzających 1643 lotniskami w 178 krajach, generującymi 96% światowego ruchu. Pozwala to uznawać dane ACI za reprezentatywne dla światowego lotnictwa. Najwięcej lotnisk zlokalizowanych jest w Europie i Ameryce Północnej. Liczba lotnisk w podziale na regiony na rys. 11.

Rys. 11. Lotniska według regionów świata zrzeszone w ACI w 2006 r. / Airports per region of the world, members of ACI in 2006



Źródło: opracowanie IT na podstawie: Leading, Serving, Representing, The Global Airport Community, ACI Report, 15.02.2007, www.airports.com.

*W podziale ACI region Azji i Pacyfiku obejmuje także Bliski Wschód. Egipt wliczony jest do regionu Afryki.

**Europa razem z krajami b. ZSRR, Grenlandią i Turcją.

***Region Ameryki Północnej obejmuje tylko USA i Kanadę.

****Region Ameryki Łacińskiej obejmuje całą Amerykę Południową, Środkową, Karaiby i Meksyk.

Trendy, tendencje, prognozy

Analizując ruch w poszczególnych portach w 2006 r., można zauważyć, że w światowej czołówce nie zaszły istotne zmiany. W dalszym ciągu największym portem (pod względem ruchu pasażerskiego) pozostawała Atlanta, wyprzedzając Chicago O'Hare (ORD) i Londyn Heathrow (LHR). Ogółem 30 największych portów obsłużyło w 2006 r.

1374,4 mln pasażerów, co stanowiło 31% światowego ruchu na lotniskach. W grupie lotniskowych potentatów 56% przypadało na lotniska w USA i Kanadzie, a po 22% na Europę i Azję z Pacyfikiem. Nie znalazło się w tym gronie żadne lotnisko z Ameryki Łacińskiej ani z Afryki. Dane o ruchu na 30 lotniskach w tab. 5.

Poza kilkoma portami z USA, które odnotowały niewielki spadek ruchu, wszystkie inne, tak w Ameryce, Azji, jak i Europie, wykazały wzrost. W tej grupie należy wyróżnić Pekin, który wszedł do pierwszej dziesiątki, a także Bangkok, Hongkong, Singapur i Dżakartę. Port w Dżakarcie zadebiutował w grupie 30 największych i wyparł lotnisko w Seattle (SEA). Wspomnieć też trzeba o stosunkowo wysokiej dynamice w portach nowojorskich (JFK, EWR). W Europie ponadprzeciętną dynamiką wykazały się Madryt (MAD) i Paryż (CDG).

W grupie potentatów lotniskiem o największej dynamice – rozpatrywanej w dłuższym okresie – stała się Dżakarta. W stosunku do 2000 r. (okresu przed

zamachami terrorystycznymi) portem o również spektakularnym wzroście pozostaje Pekin, a prócz niego, z dużo niższymi wartościami, Bangkok, Madryt, Nowy Jork JFK i Hongkong (rys. 12).

Madryt, podobnie jak rok temu, pozostaje jedynym dużym portem europejskim o wysokiej dynamice ruchu pasażerskiego.

4. Trendy, tendencje, prognozy / *Trends, tendencies, forecasts*

4.1. Uwarunkowania formalne / *Legal conditions*

Wydarzeniem o pierwszorzędym znaczeniu z punktu widzenia warunków formalnych, w jakich przychodzi działać liniom lotniczym, jest podpisanie porozumienia pomiędzy Unią Europejską i USA. Przedmiotem umowy, która wejdzie w życie 30.03 2008 r. (miała obowiązywać od 28.10.2007 r.), są nowe regulacje w ruchu nad północnym Atlantykiem. Po naszej stronie oceanu konsekwencje obejmą wszystkie kraje członkowskie Unii, a więc także Polskę. Przeszaną obowiązywać dotychczasowe umowy bilateralne, na których opierał się ruch transatlantyki. Istotą porozumienia jest większa dostępność lotnisk. Dotyczy to zarówno dostępności na drugim kontynencie, jak i wewnątrz obszaru, na przykład rejsy wykonywane za Atlantyk z portów europejskich położonych w innym kraju niż kraj macierzysty

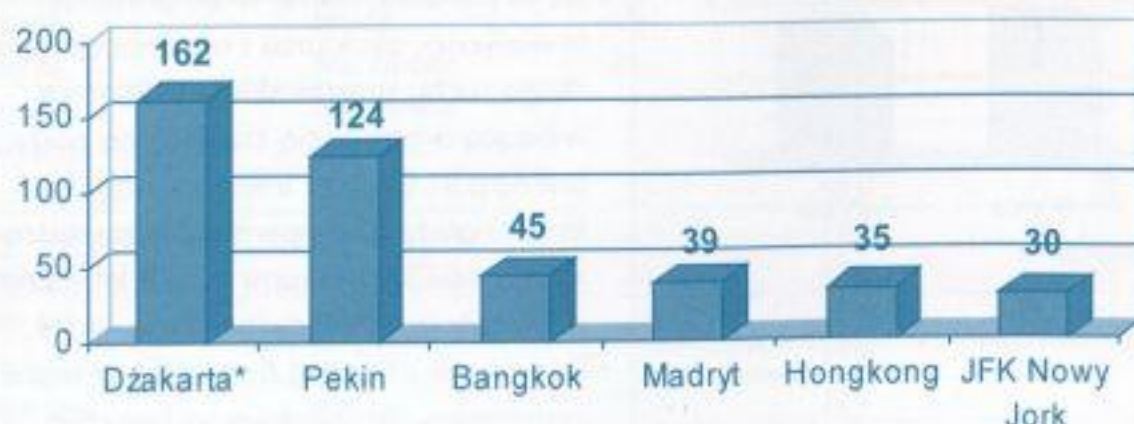
przewoźnika. Strony umowy określają też wspólną pulę slotów na swoim obszarze. Zminimalizowane mają być inne ograniczenia podażowe, co oznacza większą konkurencję i szansę na niższe ceny. Zwiększona konkurencja będzie miała charakter wewnętrzny i zewnętrzny, czyli np. o pasażerów lecących na trasie Amsterdam – San Francisco walczyć będzie nie tylko KLM z United Airlines, Deltą bądź Northwestem, ale także z SAS, Lufthansą lub LOT-em albo którąkolwiek inną amerykańską czy europejską linią, która będzie na tej trasie widziała swoją szansę na pasażerów i pieniądze. Umowę europejsko-amerykańską można uznać za swoisty eksperyment, gdyż nigdy jeszcze nie było porozumienia na tak dużym i rozwiniętym rynku. Według danych AEA nad północnym Atlantykiem w 2006 r. europejskie linie zrzeszone w tej organizacji przewiozły 27,5 mln pasażerów [14]. Do tego trzeba dodać około 18-20 mln pasażerów, którzy skorzystali z linii amerykańskich. Analitycy spodziewają się, że „otwarte niebo” nad Atlantykiem spowoduje wzrost tych przewozów w najbliższych latach do poziomu ok. 75-80 mln przy niższej średniej cenie biletu niż w 2006 r. Jednak różnice w cenach nie będą tak duże, jak w Europie po wprowadzonej liberalizacji w latach 90. Wynika to z faktu, że nad Atlantykiem ceny były już dotychczas poddane znacznie większej presji rynku niż w Europie przed liberalizacją.

Do innych istotnych uregulowań formalnych wprowadzonych w ostatnim czasie na obszarze Unii Europejskiej należy zaliczyć:

- ograniczenia w treści i formach przekazów reklamowych (wymóg podawania całkowitego kosztu przelotu, a nie tylko ceny biletu);
- funkcjonowanie i modyfikacja (aktualizacja) tzw. czarnej listy przewoźników mających zakaz lotów w obszarze UE;
- zasady wypłaty odszkodowań, do jakich zobowiązany jest przewoźnik w przypadku odwołania lub opóźnienia rejsu, lub też braku miejsc mimo potwierdzonej rezerwacji.

Odszkodowania i „czarna lista” nie są

Rys. 12. Porty lotnicze z czołowej 30-tki, które odnotowały największy względny wzrost ruchu pasażerskiego w latach 2000-2006 / The airports with the greatest relative growth (in %) of passenger traffic in 2000-2006 (from the top-30 list)



Źródło: opracowanie IT, dane 2006 r. na podstawie ACI, op. cit., dane 2000 r. na podstawie ATW Jul/2001, dane dot. Dżakarty 2001 r. strona internetowa portu, www.
*Dane porównawcze dla lotniska w Dżakarcie z roku 2001 r. Brak wcześniejszych dostępnych statystyk. W 2000 r. ruch wyniósł ok. 10 mln.

Nowe samoloty

nowościami z ostatnich miesięcy (rozporządzenia Unii z 2004 i 2005). Niemniej obie regulacje ugruntowały swoje oddziaływanie: w 2007 r. kilka rosyjskich linii zrezygnowało z rozważania koncepcji latania do UE w obawie przed dostaniem się na tę listę.

4.2. Nowe samoloty / *New aircraft*

Po kryzysie z początku wieku, kiedy dziesiątki samolotów trafiały na pustynie Arizony, nie pozostało śladu – chyba że w postaci lepszej efektywności i nacisku na zmniejszanie kosztów. Rosnące przewozy i perspektywy dalszego rozwoju skłaniają przewoźników do składania nowych zamówień, a fabryki samolotów do większej produkcji i wprowadzania nowych konstrukcji. Zamówienia składane na nowe samoloty powodują, że obie największe firmy produkują obecnie dwa razy więcej maszyn rocznie niż parę lat temu, a czas oczekiwania nowych klientów na dostawę jest coraz dłuższy.

Z różnych – także technicznych – przyczyn opóźnia się wprowadzenie do komercyjnej eksploatacji Airbusa – A-380. Samolot miał wozić pasażerów już 2 lata temu. Aktualnie dostawa pierwszego superjumbo, dla Singapore Airlines, przewidywana jest jesienią 2007 r. Głównym odbiorcą pozostają linie Emirates Airlines z ZEA. Kłopoty z A-380, a także wynikające z tego po części problemy finansowe EADS i Airbusa nie powstrzymały firmy przed decyzjami o uruchomieniu prac projektowych nad A-350. Nie brak opinii, że Airbus znalazł się w sytuacji bez wyjścia, a A-350 jest konieczną ucieczką, jeśli firma ma pozostać konkurencyjna wobec Boeinga. Według obecnego harmonogramu A-350 ma pojawić się na rynku w 2012 r. Ten stosunkowo odległy termin powoduje, że na razie zamówienia na ten model są znikome. Z liczących się na światowym rynku klientów tylko Singapore Airlines i Qatar Airways złożyły potwierdzone zamówienia. Stanu tego nie zmienił salon lotniczy w Le Bourget (czerwiec 2007), mimo że Airbus według doniesień prasowych podpisał

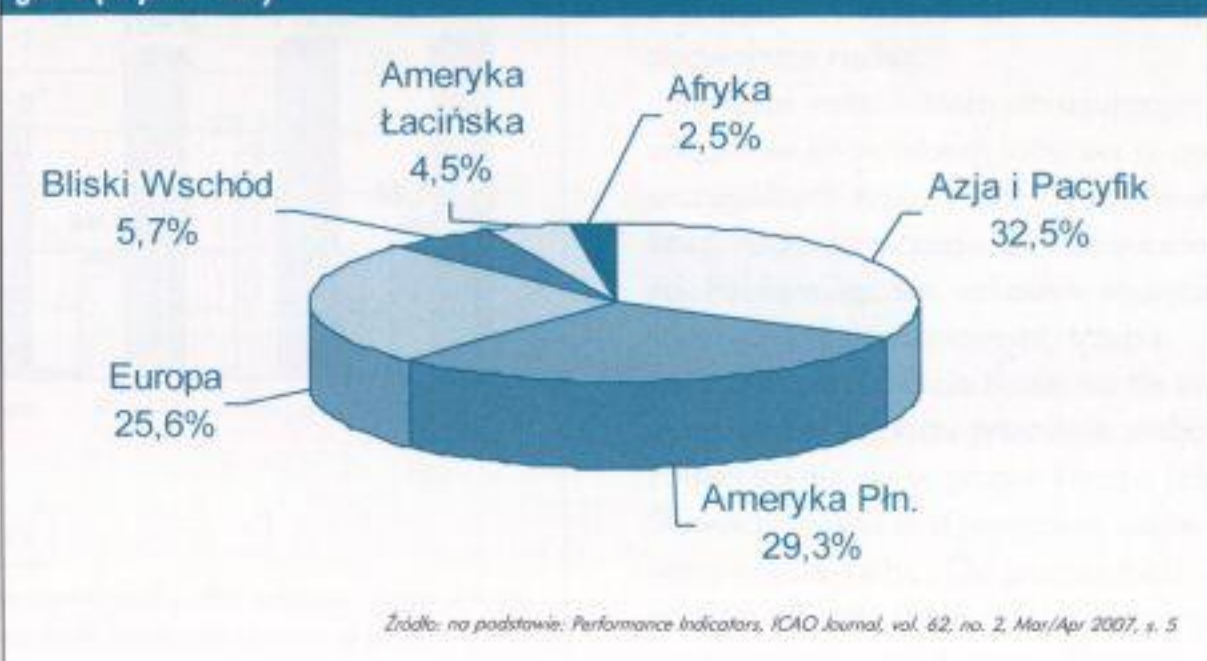
tam kontrakty warte 61 mld USD. Pozostaje pytanie, czy zdynamizowanie sprzedaży A-380 i zbilansowanie się tego projektu (przedstawiciele Airbusa twierdzą, że do „domknięcia kasy” potrzebna jest sprzedaż 200 sztuk) będzie również rynkowym sukcesem przewoźników? Na to pytanie niezwykle trudno dziś odpowiedzieć.

Bardziej klarowną sytuację ma Boeing ze swoim nowym modelem B-787 Dreamliner. Do 15.05.2007 r. firma zebrała na ten samolot 583 potwierdzone zamówienia i 342 tzw. opcje. Zamówienia (nie licząc opcji) złożyło 49 klientów [15]. Wśród nich jest również PLL LOT z zamówieniem na 8 maszyn i opcją na 6 kolejnych. LOT będzie też pierwszym przewoźnikiem w Europie, który otrzyma taki samolot w 2008 r. W 2006 r. Airbus dostarczył przewoźnikom 434 samoloty, Boeing – 398 i było to o 25% więcej niż rok wcześniej. Najczęściej kupowanymi samolotami Airbusa były modele A-319 i A-320, których łącznie dostarczono 301, tj. prawie 70% wszystkich maszyn Airbusa. W sprzedaży Boeinga dominował model B-737 – 302 samoloty i było to 76% wszystkich kupionych boeingów [16]. W 2006 r. Boeing nadrobił straty i zmniejszył dystans do Airbusa, który powstał w latach 2003-2005. W 2005 r. różnica w dostawach wynosiła 88 samolotów na niekorzyść Boeinga, a w 2006 r.

zmniejszyła się do 36.

Prócz konstrukcji, które czekają pasażerów w najbliższym lub niedługim czasie, firmy lotnicze przygotowują całkowicie nowe projekty oparte na innych niż dotychczasowe założeniach. Wspomnieć należy o koncepcjach Boeinga oznaczonych na razie symbolami C-Wings i BWB – Blended Wing Body. Nad pierwszą z tych konstrukcji firma pracuje od połowy lat 90. Samolot miałby zabierać ok. 600 pasażerów, a fotele planowane są nie tylko w szerokim kadłubie, ale także w najszerszych częściach skrzydeł. Spowoduje to, że w jednym rzędzie mieścić się będzie mogło od 20 do 30 foteli. Drugi projekt to konstrukcja typu „płaszczka”, która nie ma wyraźnie wyodrębnionej części skrzydeł od kadłuba. Można też uznać, że jest „jednym wielkim skrzydłem”. Na planowanych 2 pokładach ustawienie foteli bardziej przypomina salę kinową bądź teatralną niż wnętrze kabiny tradycyjnego samolotu. Według założeń konstruktorów taka maszyna mogłaby zabierać nie mniej niż 800 pasażerów. Podstawowymi zaletami obu modeli jest większa siła nośna, a przez to mniejsze zużycie paliwa i tańsze bilety. Przy tych nowych konstrukcjach – szczególnie BWB – Airbus 380 sprawia wrażenie bardzo klasyczne, by nie powiedzieć staroświeckie.

Rys. 13. Struktura rozkładowego ruchu pasażerskiego w 2025 r. według regionów świata (w pasażerokilometrach) / *Structure of scheduled passenger traffic in 2025 by world regions (in pass.-km.)*



Prognozy wzrostu

4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego /

Forecasts for growth of passenger traffic and movement

ICAO w swoich prognozach publikowanych w 2007 r. zakłada, że w 2025 r. światowe przewozy lotnicze wyniosą 4,5 mld pasażerów, co oznacza ca 100% wzrost w stosunku do 2006 r. przy średniorocznym tempie wzrostu 4,1%. W szybszym tempie będą wzrastać przewozy międzynarodowe niż krajowe. Przy średniorocznym tempie wzrostu 5,2% w 2025 r. na rejsach międzynarodowych obsłużonych będzie 1,95 mld pasażerów, co oznacza wzrost w stosunku do 2006 r. o 156% i wzrost udziałów w całości przewozów regularnych do 43% (z 36% w 2006 r.) [17].

Pewnej zmianie ulegną udziały poszczególnych regionów świata w przewozach (liczonych w pasażerokilometrach). W 2025 r. większe udziały będzie mieć region Azji i Pacyfiku (o 6,5 pkt proc. więcej niż w 2005 r.) i Bliski Wschód (o 1,2 pkt proc.), słabsza będzie pozycja Europy (o 1,4 pkt proc. mniej niż w 2005 r.) i przede wszystkim Ameryki Północnej (o 6,6 pkt, proc. mniej niż w 2005 r.). Udziały Afryki

i Ameryki Łacińskiej wzrosną minimalnie o 0,2 pkt proc. Jeśli prognozy ICAO się sprawdzą, w 2025 r. najważniejszym regionem dla światowego lotnictwa stanie się Azja z Pacyfikiem. Strukturę rozkładowego ruchu pasażerskiego w 2025 r. przedstawia rys. 13.

Według ACI ruch w portach lotniczych w 2025 r. osiągnie poziom 9 095 mln pasażerów, przy średniorocznym tempie wzrostu na poziomie 4,0%, przy czym najszybciej ma wzrastać w regionie Azji i Pacyfiku oraz w Afryce (średnio o 5,8% rocznie), najwolniej zaś w Ameryce Północnej (średnio o 2,7%) oraz w Europie (średnio o 3,6%) [18].

W odniesieniu do bliższej perspektywy czasowej prognozy IATA na lata 2007-2008 przewidują:

- zahamowanie wzrostu cen paliwa i udziału tych wydatków w strukturze kosztów operacyjnych przewoźników; na paliwo ma być wydanych w 2007 r. 119 mld USD, w 2008 r. – 118 mld USD, a udział w kosztach wyniesie 26% w 2007 r. i 25% w 2008 r.;
- wpływy ze sprzedaży wzrosną do 473 mld USD w 2007 r. i 496 mld USD w 2008 r.;

- liczba pasażerów wzrośnie do 2,2 mld w 2007 r. i 2,3 mld w 2008 r.;

- przewozy cargo wzrosną w stosunku do 2006 r. o 4 mln t. do 58 mln t. w 2008 r.;

- o 10% w stosunku do 2006 r. wzrosną w 2008 r. koszty operacyjne poza paliwem;

- z 13 mld USD w 2006 r. do 21 mld USD w 2008 r. wzrośnie zysk operacyjny przewoźników i w stosunku do sprzedaży będzie to 4,2% rentowności;

- zamiast straty netto w wysokości 0,5 mld USD, którą linie wykazały w 2006 r., w 2007 r. będzie to zysk netto w wysokości 5,1 mld USD, a w 2008 r. 9,6 mld USD [19].

Ostatni ze wskaźników świadczy o tym, że sytuacja finansowa światowego lotnictwa ulegnie diametralnej poprawie, z rentownością zysku netto w stosunku do wartości sprzedaży na poziomie 1,9%. Stworzy to podstawy do dalszego rozwoju tego rynku, zgodnie z prognozami długoterminowymi i oczekiwaniami potencjalnych pasażerów.

Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej

Część II / Part II

RYNEK LOTNICZY – POLSKA / AIR TRANSPORT MARKET – POLAND

1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej / Poland versus other Central - and Eastern-European countries

W roku 2006 we wszystkich krajach naszej części Europy miał miejsce wzrost ruchu lotniczego. Proces ten przebiegał z różnym natężeniem. Czynniki wspierające zmiany był wzrost PKB, wzrost dochodów mieszkańców regionu, procesy integracyjne w ramach UE oraz poszerzająca się oferta przewozowa,

w tym zwiększenie liczby połączeń i ich częstotliwości, większa elastyczność taryf i konkurencja cenowa.

Niezwyczajnie istotnym elementem rynku lotniczego w krajach Europy Środkowo-wschodniej stali się przewoźnicy z segmentu LCCs. Linie zarejestrowane zarówno w Europie Wschodniej, jak i Zachodniej umocniły swoją pozycję i zwiększyły udziały w rynku. Na poziom ruchu miały także wpływ inne czynniki. Na przykład na stosunkowo znikomy wzrost (o 2,5%) ruchu w Budapeszcie rzutowały wydarzenia (niepokoje) polityczne mające tam miejsce w październiku i listopadzie. Z kolei znacznie szybszy wzrost w Bratysławie

(o 46%) i Rydze (33%) niż w Tallinie (10%) wiązał się zarówno ze wzrostem gospodarki, jak i bazami dla LCCs. W dalszym ciągu zachowana została głęboka dysproporcja pomiędzy największymi portami, tj. Pragą, Budapesztem i Warszawą, a pozostałymi lotniskami. Ogółem liczba pasażerów w 9 stolicach wzrosła z 37 mln w 2005 r. do 41,1 mln w roku następnym, tj. o 11%. Warszawa była portem o największym wzroście wolumenu ruchu i jedynym lotniskiem, gdzie wzrost ten przekroczył w 2006 r. 1 mln pasażerów (wzrost w Pradze – 0,8 mln, Bratysławie – 0,6 mln).

Na tle danych z rys. 14. podkreślić należy istotną różnicę pomiędzy strukturą ruchu w Polsce i w innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej. W wymienionych krajach „nowej Unii” ruch skoncentrowany jest na lotniskach stołecznych – pozostałe mają charakter marginalny. W Polsce w 2006 r. 3 lotniska regionalne notowały ruch ponadmilionowy, a 2 kolejne ponadpółmilionowy. W stosunku do 2000 r. ruch na wymienionych (na rys. 14 r.) lotniskach wzrósł w 2006 r. o 110,8% (z 19,5 mln do 41,1 mln pasażerów). W tym samym okresie ruch w Warszawie wzrósł o 88%, więc była to dynamika mniejsza niż w całym regionie, a także niższa niż w Pradze (wzrost o 107%), choć nieco wyższa niż w Budapeszcie (wzrost o 77%). Znacznie bardziej dynamicznie w latach 2000-2006 wzrastał ruch w innych stolicach; przykładowo w Wilnie i Tallinie – 3-krotnie, w Rydze – 5-krotnie, w Bratysławie – 6-krotnie, w Bukareszcie i Sofii nastąpiło podwojenie ruchu.

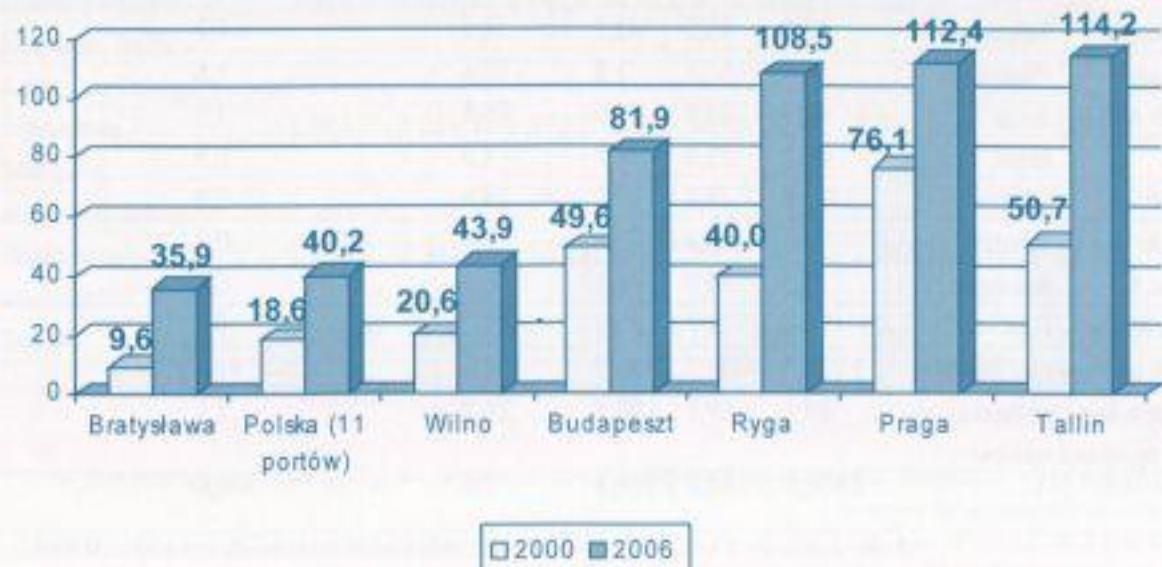
Istotnym wskaźnikiem obrazującym znaczenie komunikacji lotniczej w poszczególnych krajach jest relacja wielkości ruchu lotniczego do liczby ludności. Porównując ten wskaźnik w ujęciu statycznym i dynamicznym, trzeba stwierdzić, że pozycja Polski na tle innych krajów regionu pozostaje słaba. Polska lokuje się w grupie krajów (obok Słowacji i Litwy) o stosunkowo małej intensywności ruchu. Od pozostałych państw regionu dzieli Polskę znaczny (i utrzymujący się) dystans. Oceniając

Rys. 14. Ruch w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w 2006 r. w mln pas. / Airport traffic at Central- and Eastern-European capitals in 2006 in mil of pass.



Źródło: strony WWW portów lotniczych, dane według stanu na 20.02.2007.

Rys. 15. Ruch w portach lotniczych w tys. pasażerów w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w 2000 r. i w 2006 r. / Airport traffic in thous. of pass. in selected Central- and Eastern-European countries per 100 thous. inhabitants in 2000 and 2006



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie stron internetowych portów lotniczych i danych o liczbie ludności Banku Światowego wg stanu na grudzień 2005 r.

Przewoźnicy sieciowi

dane z rys. 15, trzeba dodać, że nasza pozycja byłaby jeszcze gorsza, gdyby uwzględnić w pełni porównywalne wartości – brać w Polsce pod uwagę tylko lotnisko stołeczne, tak jak w innych krajach. Przy takim założeniu wskaźnik dla Warszawy kształtowałby się na poziomie około 21 tys. pasażerów na 100 tys. mieszkańców Polski i stawiał nasz rynek na zdecydowanie ostatnim miejscu. Warto dodać, że w 2006 r. nastąpiła zmiana na pozycji lidera w przedstawionym na rys. 15 rankingu. W latach wcześniejszych pierwsze miejsce należało do lotniska w Pradze. W 2006 r. najwyższe wskaźniki miał Tallin, a intensywność ruchu w Rydze i Pradze osiągnęła poziom zbliżony. Aby dobić do tej czołówki, lotniska polskie musiałyby obsłużyć w ciągu roku ponad 38 mln pasażerów.

2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni) / Traditional carriers

W segmencie przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na polskim rynku nie zaszły w ostatnim czasie większe zmiany. Firmami zarejestrowanymi w Polsce pozostały: nasz flagowy PLL LOT i jego spółka, pełniąca rolę regionalnego (krajowego) operatora, EuroLOT. W wykazie linii operujących w ruchu regularnym – wg danych publikowanych przez ULC za rok 2006 – znalazło się ogółem 50 firm, z czego do przewoźników polskich zaliczono 4, a 46 do przewoźników zagranicznych [1] (9 LCCs i 37 przewoźników sieciowych). Należy jednak zaznaczyć, że kilku z nich przewiozło znikome liczby pasażerów, inne operowały zasadniczo w segmencie czarterowym (np. Air Memphis, Sun D'Or International, Sun Express). Przewoźników, którzy obsłużyli więcej niż 5 tys. pasażerów w ruchu regularnym, było w 2006 r. 30. Zmianą, którą warto odnotować, było wycofanie się z polskiego rynku linii Lux Air, wcześniej obsługującej połączenie Warszawa – Luksemburg.

2.1. Linie zagraniczne / Foreign carriers

W 2006 r., jak w latach poprzednich, największym przewoźnikiem zagranicznym w segmencie linii sieciowych była niemiecka Lufthansa, a za nią kolejno: British Airways, Air France, Alitalia i SAS. Z wyjątkiem linii skandynawskich wszystkie pozostałe z czołówki 2006 r. przewiozły na trasach z/do Polski nieco więcej pasażerów niż rok wcześniej. Wart uwagi jest wzrost przewozów British Airways, które były w tym czasie pod największą presją konkurencji LCCs, nie tylko do Londynu, ale także na innych kierunkach do Wielkiej Brytanii. Mimo to zdołały pozyskać prawie 10 tys. pasażerów więcej niż w 2005 r.

Dane dotyczące przewozów wybranych linii zagranicznych (tradycyjnych) w latach 2004-2006 przedstawia tab. 6.

Ogółem zagraniczni przewoźnicy tradycyjni mieli u nas niecałe 21% udziału w ruchu międzynarodowym i 23,7% w międzynarodowych połączeniach regularnych.

Na podstawie danych z tab. 6. możemy stwierdzić, że pokaźne wzrosty w grupie największych udziałowców w tym segmencie rynku odnotowały w 2006 r. Air France, Alitalia oraz Swiss International, a w grupie „średniaków” Finnair i Malev. Gorzej wiodło się liniom austriackim i czeskim, a SAS i KLM miały mniej pasażerów niż rok wcześniej.

Tab. 6. Lotnicze przewozy międzynarodowe obsługiwane przez zagranicznych przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na trasach z i do Polski w latach 2004-2006 w połączeniach regularnych / International air traffic of foreign traditional carriers on routes to/from Poland in 2004-2006 on scheduled flights

Linie / Airlines	Kraj macierzysty / Country of origin	Liczba przewiezionych pasażerów. w tys. / Thous. of pass. carried			Zmiana 06/05 w % / % change 06/05	Udział w rynku zagranicznych przewozów reg. linii sieciowych w 2006 r. / Market share of international traffic of foreign traditional scheduled carriers in 2006
		2006	2005	2004		
Lufthansa	Niemcy	706,1	620,8	491,9	13,7	25,2
British Airways	Wlk. Brytania	291,4	282,9	275,6	3,0	10,4
Air France	Francja	262,8	209,8	173,7	25,3	9,4
Alitalia	Włochy	235,3	180,1	135,3	30,6	8,4
SAS	Szwecja/Dania/Norwegia	232,6	259,0	270,4	- 10,2	8,3
KLM	Holandia	209,6	221,3	197,5	- 5,3	7,5
Swiss Int'l	Szwajcaria	127,1	85,1	74,8	49,4	4,5
Austrian Airlines	Austria	126,3	123,6	107,0	2,2	4,5
CSA	Czechy	99,9	99,1	68,4	0,8	3,6
Malev	Węgry	79,8	63,0	42,0	26,7	2,8
Finnair	Finlandia	73,9	51,6	54,0	43,2	2,6
Aeroflot	Rosja	65,3	59,0	56,1	10,7	2,3
SN Brussels	Belgia	47,8	45,8	42,9	4,4	1,7
Air Europa	Hiszpania	45,6	57,4	1,8	- 20,6	1,6
Turkish Airlines	Turcja	41,5	33,0	29,0	25,8	1,5
El Al	Izrael	24,2	25,3	41,7	- 4,3	0,9
Aeroflot	Ukraina	22,4	29,7	27,1	- 24,6	0,8
Tunis Air	Tunezja	19,2	18,6	20,4	3,2	0,7
Cimber Air	Norwegia	15,8	14,9	14,1	6,0	0,6
Helios Airways	Cypr	10,8	19,7	2,2	- 45,2	0,4
Razem wymienione / Subtotal		2 737,4	2 499,7	2 125,9	9,5	97,5
Pozostałe linie tradycyjne / Other traditional carriers		69,1	59,1	80,7	16,9	2,5
Razem Total		2 806,5	2 558,8	2 206,6	9,7	100,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie materiałów ULC „Liczba obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2004-2005”, luty 2006 oraz „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2006”, luty 2007, www.ulc.gov.pl

Działalność PLL LOT

Największa wśród zagranicznych linii tradycyjnych Lufthansa zwiększyła nieco swój udział w tym segmencie (o 1 pkt proc.). Podobnie jak Air France (o 1,2 pkt proc.) i Alitalia (o 1,4 pkt proc.), które wysunęły się przed SAS i KLM. Te ostatnie dwie linie zmniejszyły przewozy na trasach z/do Polski oraz udziały w rynku (SAS w segmencie linii tradycyjnych o prawie 2 pkt proc., a KLM o 1,1 pkt proc.). W ostatnich latach zmniejszył się nieco w analizowanym segmencie poziom koncentracji. W 2004 r. 5 najważniejszych linii miało 66,3% udziału w segmencie, a w 2006 r. było to 61,7%.

Przedstawione wielkości dowodzą, że mimo dynamicznego wzrostu działalności linii niskokosztowych przewoźnicy sieciowi – zagraniczni – potrafili znaleźć metody nie tylko utrzymania dotychczasowych pasażerów, ale też pozyskania nowych. W okresie 2004-2006 przybyło ich 600 tys., co oznacza wzrost o ponad 27%. I choć jest on wielokrotnie mniejszy od dynamiki w segmencie LCCs, potwierdza, iż działania tanich linii skutkują zwiększaniem się popytu (a przez to rynku), a nie odbieraniem pasażerów liniom tradycyjnym.

2.2. Działalność PLL LOT / Activity of LOT Polish Airlines

W 2006 r. działalność PLL LOT w zakresie obsługi pasażerskiej koncentrowała się na przewozach regularnych w lotach krajowych i międzynarodowych. Natomiast poprzez aktywność własną i spółek zależnych LOT był obecny we wszystkich głównych obszarach przewozów pasażerskich. Utrzymano odrębność spółki-córki Centralwings (funkcjonującej na rynku od lutego 2005 r.) w zakresie sprzętowym i organizacyjnym. Linie Centralwings, zgodnie z zadaniami wyznaczonymi przez spółkę-matkę, obsługiwały turystyczny ruch czarterowy (przedtem w gestii LOT) oraz konkurowały z innymi przewoźnikami w segmencie LCCs.

W rejsach krajowych – mimo pojawienia się konkurenta w postaci linii Direct Fly – PLL LOT, wykorzystując swojego operatora EuroLOT i współpracując z Jet Air (zlecając obsługę wybranych połączeń), zachowały pozycję faktycznego monopolisty, przewożąc w 2006 r. 858 tys. pasażerów (dla porównania Direct Fly przewiózł zaledwie ok. 11-12 tys. [2]) – i tak to o prawie 7% więcej niż rok wcześniej. Podstawowym obszarem działań PLL LOT – tak jak w poprzednich latach – była obsługa regularnych połączeń zagranicznych (wzrost o 4% w stosunku do 2005 r.).

Porównując wielkość przewozów w segmencie zagranicznych linii tradycyjnych i PLL LOT, można zauważyć, że choć obie te wielkości w 2006 r. były porównywalne, wzrost w latach 2004-2006 w polskich liniach stał się istotnie niższy; w LOT wzrost wyniósł 110 tys., a w grupie przewoźników zagranicznych 600 tys. pasażerów.

Wielkości te upoważniają jednak do stwierdzenia, że w obrębie segmentu rynku przewozów międzynarodowych obsługiwanych przez linie sieciowe udział LOT utrzymał się na poziomie około 50%, a w 2004 r. wynosił 55%. Dane tab. 7. wskazują, że zwiększanie przewozów w podstawowych segmentach odbywało się równomiernie i w latach 2001-2006 wyniosło po ok. 1/3.

Narodowy przewoźnik w 2006 r. pozostawał jedyną firmą oferującą bezpośrednie połączenia pomiędzy Polską a Ameryką Północną. Obsługa regularnych rejsów do Nowego Jorku, Chicago i Toronto stanowiła jeden z filarów pozycji LOT na polskim rynku. Przewozy przekraczające pół miliona pasażerów na trasach atlantyckich stanowiły również znaczący udział w całości działań w ruchu zagranicznym: LOT przewiózł w tych rejsach 565 tys. pasażerów – o 11% więcej niż rok wcześniej [3]. W 2006 r. nasz narodowy przewoźnik nie uruchomił żadnej nowej trasy poza Europę, natomiast modyfikował i na szeregu kierunkach intensyfikował ofertę europejską. W większym stopniu dotyczyło to zachodniej części kontynentu niż wschodniej.

Lotnisko Okęcie pozostawało w 2006 r. dla LOT portem macierzystym i tu miało miejsce dominująca część operacji w ruchu krajowym i zagranicznym. Jednak w wyniku gwałtownego wzrostu ruchu do/z Polski jako docelowego i miejscowego (destination/origin) oraz przedłużających się prac nad nowym terminalem, a przez to pewnego obniżenia standardu korzystania z warszawskiego portu, znacznie zmniejszyła się rola ruchu tranzytowego przez Warszawę, a tym samym rola LOT jako przewoźnika

**Tab. 7. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2001-2006 (w tys. pas.) /
Passenger traffic carried by LOT Polish Airlines in 2001-2006 (thous. of pass.)**

Rodzaj działalności/ Type of activity	2001	2002	2003	2004	2005*	2006	Zmiana w % 06/01 / % change 06/01
Przewozy ogółem / Total pass. traffic	3 216,5	3 431,6	3 742,1	4 022,3	3 578,2	3 708,2	-**
w tym / including							
Rozkładowe / Scheduled	2 801,0	3 059,1	3 372,3	3 602,0	3 553,7	3 701,4	32,1
w tym / including							
Międzynarodowe / International	2 156,1	2 344,5	2 553,1	2 733,8	2 749,5	2 843,6	31,9
Krajowe*** / Domestic	644,9	714,6	819,2	868,2	804,2	857,8	33,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie raportów rocznych PLL LOT; za lata 2001-2005 pełne raporty opublikowane, za 2006 r. fragment Raportu strona www.lot.com.

* W 2005-2006 wielkości przewozów ogółem nie uwzględniają ruchu czarterowego przekazanego do Centralwings. W latach 2001-2004 ruch czarterowy był wliczany do przewozów ogółem.

** W 2005 r. LOT przewiózł czarterami 24,5 tys. pasażerów, a w 2006 r. – 6,9 tys. pas.; w 2004 r. było to ponad 420 tys. pas.]. Stąd, w tej kategorii przewozów lata 2005-2006 nie są porównywalne z wcześniejszym okresem.

*** Przewozy krajowe obsługiwane przez EuroLOT.

Przewoźnicy niskokosztowi

ka na takich połączeniach. Wybrane dane o efektach poczynić PLL LOT przedstawia tab. 7. oraz rys. 16.

Aby wyniki przewozowe PLL LOT lat 2001-2006 uczynić bardziej porównywalnymi, posłużyć się trzeba łącznymi danymi LOT i Centralwings. I tak łączne przewozy ogółem w 2006 r. wyniosły 4 932,8 tys. pas. i było to więcej o 53,4% niż w 2001 r., przewozy w ruchu regularnym wyniosły 4 411,4 tys. pas. (więcej o 57,5%), a w zagranicznym regularnym 3 554,0 tys. (więcej o 64,8%). Zmiany te obrazują faktyczną dynamikę w grupie PLL LOT w ostatnich latach i pozycję grupy wobec przeobrażeń na rynku. Ujęcie takie lepiej pokazuje zmieniającą się rzeczywistość niż np. nominalnie zapisany spadek przewozów LOT w latach 2004-2005 i wzrost przewozów regularnych Centralwings o ponad 100% w tym samym okresie.

Na podstawie publikowanych przez PLL LOT danych można zauważyć, że wielkość przychodów z działalności podstawowej w 2006 r. utrzymała się na mniej więcej tym samym poziomie co rok wcześniej – ok. 2,8 mld PLN. Zmniejszył się natomiast, choć pozostał dodatni, wynik z tej działalności: z 92 mln PLN w 2005 r. do 13 mln PLN w 2006 r. Całkowity wynik firmy był także dodatni i przekroczył 0,5 mld PLN (wobec zaledwie 89 mln w 2005 r. i 18 mln w 2004 r.). Było to jednak związane

Tab. 8. Wielkości przewozów (w tys. pas.) w latach 2005-2006 przewoźników niskokosztowych na trasach z i do Polski oraz % udziały tych linii w segmencie LCCs / Traffic of LCCs (thous. of pass.) in 2005-2006 on routes to/from Poland and % shares of these airlines in the LCCs sector

Lp. / No.	Linie lotnicze / Airlines	Przewozy z i do Polski w tys. pas. / Traffic to /from Poland in thous. of pass.		Zmiana 2006/05 / Change 2006/05		% udział w segmencie LCCs w 2006 r. / % share in the LCCs sector in 2006
		2006	2005	w tys. pas.	w %	
1	Wizz Air	2 069,5	1 237,6	831,9	67,2	33,7
2	Ryanair	1 545,3	260,6	1 284,7	493,0	25,2
3	Centralwings	710,4*	337,0*	373,4	110,8	11,6
4	Sky Europe	574,1	472,4	101,7	21,5	9,3
5	Easy Jet	444,2	416,1	28,1	6,8	7,2
6	Germanwings	283,5	201,3	82,2	40,8	4,6
7	Norwegian Air Shuttle	258,0	55,8	202,2	362,4	4,2
8	Aer Lingus	232,3	84,1	148,2	176,2	3,8
9	Blue 1	17,2	0	17,2	-	0,3
10	Jet 2	6,7	0	6,7	-	0,1
11	Pozostałe / Other	0	9,7	-9,7	-100,0	0
Razem / Total		6 141,2	3 074,6	3 066,6	99,7	100,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie danych z materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2006”, op. cit. oraz niepublikowanych, udostępnionych IT danych przewoźnika Centralwings.

* Dane dotyczące Centralwings otrzymane bezpośrednio od przewoźnika. Różnica z podanymi przez ULC na podstawie informacji portów lotniczych wynika z innej klasyfikacji niektórych rejsów CO i zaliczenia przez porty części pasażerów faktycznie czarterowych jako uczestników połączeń regularnych. W tym przypadku dane przewoźnika należy uznać za najbardziej wiarygodne; różnica zmniejsza ruch niskokosztowy, a zwiększa czarterowy. Dotyczy to danych 2005 r. i 2006 r.

z innymi niż działalność przewozowa sferami aktywności.

3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs) / Low-cost carriers

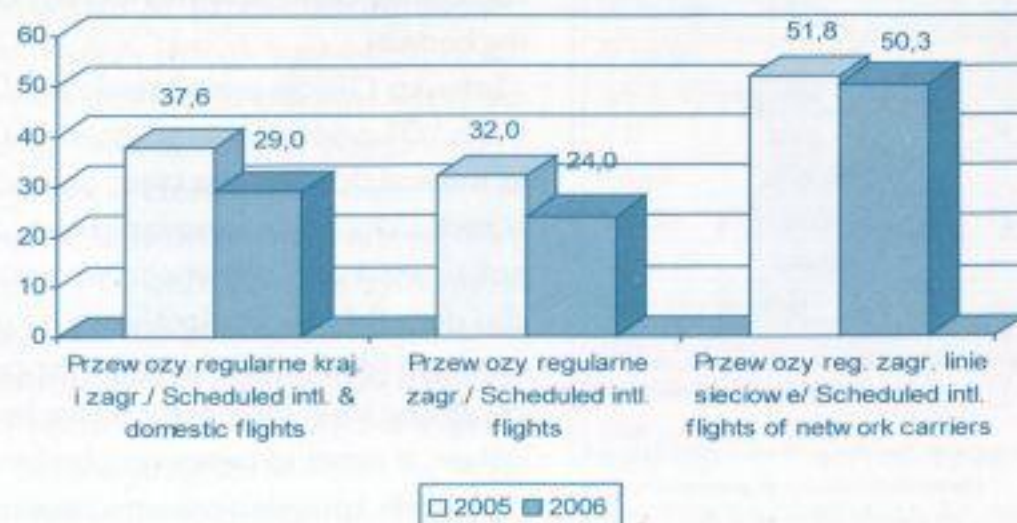
Rok 2006 był kolejnym okresem bardzo dynamicznego wzrostu oferty i przewozów w segmencie linii niskokosztowych. Do wydarzeń, które zasługują na

wyróżnienie, można zaliczyć:

- wejście na rynek połączeń międzynarodowych linii Ryanair ze wszystkich (z wyjątkiem Zielonej Góry) portów regionalnych;
- przekształcenie narodowego przewoźnika irlandzkiego Aer Lingus w firmę o profilu niskokosztowym;
- poszerzenie siatki połączeń z Polski do wielu regionalnych portów za granicą, szczególnie na terenie Wielkiej Brytanii;
- umocnienia się na polskim rynku Wizz Air, m.in. poprzez operacje z nowej bazy w Gdańsku;
- znaczne zwiększenie liczby kierunków i połączeń przez Norwegian Air Shuttle;
- zwiększenie aktywności w segmencie LCCs przez polskie linie Centralwings;
- zmniejszenie udziałów w segmencie (przy znacznie niższej od przeciętnej dynamice wzrostu) przez Sky Europe, Easy Jet i Germanwings.

Ogółem – według danych ULC – w 2006 r. LCCs przewiozły na trasach z/do Polski 6,5 mln pasażerów. Było to o 100% więcej niż w 2005 r. i prawie siedmiokrotnie więcej niż w 2004 r. Jed-

Rys. 16. Udział LOT na polskim rynku w poszczególnych rodzajach działalności w latach 2005-2006 (w % przewiezionych pasażerów) / The share of LOT Polish Airlines in the Polish market in particular types of activity in 2005-2006 (in % of carried pass.)



Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów ULC „Liczba obsłużonych [...] według przewoźnika faktycznego w latach 2004-2005”, op. cit. oraz „Liczba odprawionych/przybyłych [...] według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2006”, op. cit., i raportów rocznych PLL LOT; za lata 2001-2006 op. cit.

Oferowane wielkości przewozów

Tab. 9. Porównanie procentowych udziałów poszczególnych przewoźników z segmentu LCCs w ofercie letniej (liczba rejsów/tydz.) i w liczbie faktycznie przewiezionych pasażerów w całym roku 2006/ The comparison of shares (in %) of low-cost carriers in the summer offer (no. of flights/week) to shares in all year traffic in 2006 (no. of pass.)

Lp. / No.	Linie lotnicze / Airlines	% udział w ofercie letniej 2006 (wg liczby rejsów/tydz.) / % share in the summer 2006 offer (no. of flights/week)	% udział w liczbie faktycznie przewiezionych pas. w 2006 r. / % share in no. of carried pass. in 2006	Różnica w udziałach w pkt. proc. (kol. 4-3) / difference in shares / in % pts. (col. 4 - 3)
1	2	3	4	5
1	Wizz Air	29,5	33,7	4,2
2	Ryanair	18,4	25,2	6,8
3	Centralwings	18,4	11,6	-6,8
4	Sky Europe	11,5	9,3	-2,2
5	Easy Jet	7,9	7,2	-0,7
6	Germanwings	5,4	4,6	-0,8
7	Norwegian A.S.	6,6	4,2	-2,4
8	Aer Lingus	1,8	3,8	2,0
9	Blue 1	0,5	0,3	-0,2
10	Pozostałe / Other	0,0	0,1	0,1
Razem / Total		100,0	100,0	-

Źródło: obliczenia własne autora na podstawie danych portów lotniczych w sezonie 2006 (strony internetowe portów) oraz materiału ULC „Liczba odprawianych/przybytych pasażerów [...] w latach 2005-2006”, op. cit.

nakże, ze względu na specyfikę działalności Centralwings łączącego operacje regularne i czarterowe, wielkość ta (tj. 6,5 mln pasażerów) wymaga niena podstawie w oparciu o danych tego przewoźnika. Uwzględniając tę korektę, rzeczywiste przewozy w segmencie LCCs wyniosły 6,15 mln

– w porównaniu z wielkościami (skorygowanymi) 2005 r. było to również o 100% więcej. Wielkość ta przewyższa liczbę pasażerów (5,65 mln), którą w 2006 r. przewiozły na trasach międzynarodowych linie tradycyjne (sieciowe), włączając w to LOT. Można zatem powiedzieć, że przewoźnicy niskokosztowi stali się w ujęciu ilościowym najważniejszym segmentem polskiego rynku lotniczego [5]. Liniami o największych przewozach w 2006 r. w Polsce (w segmencie LCCs) pozostawał Wizz Air, który przekroczył poziom 2 mln obsłużonych pasażerów. Na drugim miejscu uplasował się Ryanair (nieco ponad 1,5 mln pasażerów), a trzecie zajął polski przewoźnik – Centralwings. Wielkości przewozów przez LCCs w latach 2005-2006 przedstawia tab. 8.

Pomiędzy pierwszą dwójką i pozostałymi przewoźnikami zarysowała się znaczna różnica w pozycji rynkowej. Dwie czołowe linie niskokosztowe kon-

centrują 59% przewozów w swoim segmencie. Trzeba także dodać, że przewozy Wizz Air i Ryanair w 2006 r. były wyraźnie większe niż któregośkolwiek z tradycyjnych przewoźników – z wyjątkiem PLL LOT. Przewozy samego Centralwings przewyższyły przewozy Lufthansy.

Interesująco przedstawia się porównanie udziałów w ofercie letniej 2006 r. (mierzonych liczbą rejsów tygodniowo) z udziałami w całorocznych przewozach. Choć wyników nie można interpretować jednoznacznie, ze względu na nierównomierność rozkładu sezonowego, różnice w pojemności eksploatowanych samolotów oraz różny poziom ich wypełnienia (uzyskiwany load factor) dają jednak pewne pojęcie o ekspansyjności poszczególnych linii (tab. 9.). Stanowią one wypadkową stabilności oferty i jej efektywności.

Oceniając sytuację na rynku LCCs w 2006 r., podkreślić należy zmiany wywołane mocnym wejściem Ryanair. Firma ta planowała osiągnięcie wielkości 1,6 mln pasażerów na trasach z/do Polski i wynik ten prawie osiągnęła – wykonała plan w 97%. W końcu roku operowała na wszystkich lotniskach regionalnych (z wyjątkiem Zielonej Góry)

i poważnie zmniejszyła dystans do lidera rynku, Wizz Air, uzyskując największy wzrost w wartościach bezwzględnych. Plany na 2007 r. przewidują przewiezienie przez Ryanair ponad 2 mln pasażerów. Dla części portów regionalnych Ryanair stał się głównym bądź jedynym przewoźnikiem obsługującym regularne połączenia zagraniczne. Pozycję rynkową tego przewoźnika wzmocnił także fakt, że – po wielu miesiącach wątpliwości, zaprzeczeń i targów – zdecydował się na operowanie z Okęcia.

Skala i dynamika wzrostu, jaką linie segmentu LCCs odnotowały w 2006 r. nie jest możliwa do utrzymania w dłuższym okresie. Stąd, w 2007 r. i w latach następnych, mimo rozwijającego się rynku trudno będzie oczekiwać aż tak spektakularnych rezultatów. Mogą natomiast wystąpić tendencje konsolidacyjne i wycofywanie się z oferty niektórych przewoźników, niekoniecznie najmniejszych. Z drugiej strony musimy uwzględnić fakt, że LCCs w znacznym stopniu obsługują grupę pasażerów pod nazwą „job travelers” (emigracji zarobkowej), a liczba takich osób wywodzących się z Polski szybko rośnie. Poprawa sytuacji materialnej tej grupy i umacnianie się na emigracyjnym rynku pracy sprzyja i będzie sprzyjać częstotliwości podróży do kraju macierzystego – w tym przypadku – Polski.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2007 r. / Offered traffic values and directions in 2007

Podobnie jak w dwóch poprzednich latach Instytut Turystyki dokonał szczegółowej analizy oferty przewozowej (w operacjach wylotowych) na regularnych połączeniach zagranicznych w sezonie letnim 2007. Analizą objęto 10 portów polskich, z których aktualnie wykonywane są rejsy przez przewoźników krajowych i zagranicznych, zarówno tradycyjnych, jak i LCCs. Analogicznie do wcześniejszych opracowań przyjęto moduł oferty tygodniowej [7] obo-

Oferowane wielkości przewozów

wiązującej w przeważającej części sezonu letniego. Dane były zbierane w połowie kwietnia 2007 r. i nie uwzględ-

niają późniejszych zmian dokonywanych przez przewoźników, można jednak przyjąć, że zmiany te nie są na tyle

duże, by korygowały cały obraz rynku.

Ogółem w sezonie letnim 2007 r. przewoźnicy regularni oferują 1816 rejsów tygodniowo, tj. o 126 więcej niż w 2006 r. (wzrost o 7,5%) i 476 więcej niż w 2005 r. (wzrost o 35,5%). Udział poszczególnych portów przedstawia rys. 17.

W stosunku do lat poprzednich daje się zauważyć dalszy spadek udziału portu w Warszawie i wzrost udziałów przede wszystkim Krakowa, Gdańska i Wrocławia. Podkreślić także należy, że spośród mniejszych lotnisk udział portu w Łodzi przekroczył 1%. Liczbę rejsów (wylotowych) ogółem w latach 2005-2007 z poszczególnych portów przedstawia tab. 10.

Wśród portów o dużym ruchu największy wzrost w stosunku do 2006 r. nastąpił w Krakowie (38 rejsów więcej) i we Wrocławiu (36 rejsów więcej). W tym ostatnim przypadku był to także bardzo znaczący wzrost procentowy – największy w tej grupie lotnisk. W grupie portów o mniejszym ruchu warto odnotować dynamikę portu łódzkiego. Jedynym portem, gdzie publikowana oferta jest skromniejsza niż w 2006 r., okazał się Poznań, natomiast w Katowicach-Pyrzowicach znacznie zmniejszyła się dynamika wzrostu. Należy oczekiwać, że zmiany podaży przedstawione w tab. 10. znajdą swoje odbicie w wielkościach ruchu i jego zmianach (rok 2007 do roku 2006). Przykładem tego może być Wrocław, gdzie w pierwszym kwartale ruch wzrósł ze 132 tys. w 2006 r. do ponad 266 tys. w br. (o ponad 100%).

Oferta letnia 2007 r. wskazuje na umocnienie się na rynku przewoźników z segmentu LCCs. Liczba oferowanych przez te linie rejsów z Polski wynosi 685 tygodniowo, co stanowi prawie 38% całej oferty regularnych połączeń (w 2006 r. – 33%, w 2005 r. – 22%). Oferta LCCs wzrosła o 22,5% (wobec 2006 r.), a jej zwiększenie w wartościach bezwzględnych (126 rejsów/tydzień) oznacza, że podaż linii tradycyjnych (mierzona liczbą rejsów w sezonie letnim) nie zmieniła się wobec lata 2006 r. Należy jednak odnotować, że

Rys. 17. Udział procentowy poszczególnych polskich portów lotniczych w zagranicznej ofercie przewozowej w sezonie letnim 2007 (odloty) / Fig. 17. The % share of particular Polish airports in the international traffic offer in 2007 summer season (departures)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 10. Liczba rejsów (wylotów) z polskich portów w pasażerskim ruchu regularnym w sezonie letnim w latach 2005-2007 / Tab. 10. No. of flights (departures) from Polish airports in scheduled passenger traffic in the summer seasons of 2005-2007

Lp / No.	Port / Airport	Liczba rejsów tygodniowo / No. of flights/week			Zmiana l. rejsów / Change in no. of flights		Zmiana % 2006-2007 / % change 2006-2007
		2007	2006	2005	2005-2007	2006-2007	
1	Warszawa	1 019,5	996	912	107,5	23,5	2,4
2	Kraków	301	263	172	129	38	14,4
3	Katowice	144	137	84	60	7	5,1
4	Gdańsk	129	114	73	56	15	13,2
5	Wrocław	100	64	40	60	36	56,3
6	Poznań	72	82	56	16	-10	-12,2
7	Łódź	21	13	3	18	8	61,5
8	Rzeszów	11	7	0	-	4	57,1
9	Szczecin	9,5	7	0	-	2,5	35,7
10	Bydgoszcz	9	7	0	-	2	28,6
Razem / Total		1 816	1 690	1 340	476	126	7,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 11. Liczba oferowanych tras z lotnisk polskich w zagranicznym regularnym ruchu pasażerskim w sezonie letnim 2007 i 2006 / Tab. 11. Number of offered routes from Polish airports in intl. scheduled traffic in summer season of 2007 and 2006

Port polski / Polish airport	Oferowane za granicą / Offered abroad					
	Porty / Airports		Miasta / Cities		Kraje / Countries	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Warszawa	90	86	79	79	34	35
Kraków	53	46	46	40	20	18
Katowice	30	20	27	19	11	8
Gdańsk	21	16	19	15	6	6
Wrocław	15	9	13	9	5	5
Poznań	8	11	7	10	5	7
Łódź	6	3	6	3	4	2
Rzeszów	4	1	3	1	3	1
Szczecin	5	1	5	1	3	1
Bydgoszcz	2	1	2	1	2	1

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Oferowane wielkości przewozów

dynamika ta była znacznie niższa niż w latach 2005-2006, kiedy liczba rejsów LCCs wzrosła o ponad 93% (o 270 rejsów). Może to stanowić sygnał zapowiadający wyraźne zmniejszenie się tempa wzrostu ruchu w najbliższych latach, co będzie kontrastować z burzliwym rozwojem w latach 2004-2006. Co prawda, wzrost w 4 największych portach regionalnych

przekroczył w I kwartale 2007 r. 50%, ale w następnych okresach kwartalnych będzie istotnie niższy.

W ofercie letniej 2007 niewielkiemu rozszerzeniu uległa oferta pod względem geograficznym. Dane i porównanie do 2006 r. przedstawia tab. 11.

Porównując zmiany w liczbie oferowanych połączeń z modyfikacją geogra-

ficzną siatki, można zauważyć, że drugi z tych elementów zmienił się wyraźniej. Przewoźnicy postawili na większe zróżnicowanie kierunków połączeń (bardziej niż na wzrost ilościowy), dostosowując się w ten sposób w większym stopniu do potrzeb pasażerów.

Podobnie jak w 2006 r. bardzo różny jest udział segmentu LCCs w całej ofercie wylotów (w ruchu regularnym) z poszczególnych portów polskich. Najmniejszy udział odnotowano w Warszawie, większy zaś w mniejszych portach regionalnych. Można uznać, że zasadniczo proporcje te układały się analogicznie jak rok wcześniej. Największe wzrosty udziałów w 2007 r. mają miejsce we Wrocławiu i Poznaniu, choć struktura ruchu w tym ostatnim jeszcze odbiega od innych portów regionalnych. Wśród portów o mniejszym ruchu LCCs zapewniali w 2007 r. 100% oferty w Łodzi i Bydgoszczy (podobnie jak w 2006 r.), natomiast w Rzeszowie otworzono (po raz pierwszy w historii) połączenia PLL LOT do USA, w Szczecinie zaś przewoźnik spoza segmentu LCCs, o nazwie Kurlflieger, uruchomił połączenia do portów w Niemczech. Rok wcześniej ruch zagraniczny w obydwu portach obsługiwal w 100% LCCs. Dane dla pozostałych portów przedstawia tab. 12.

Podobnie jak w latach 2005-2006 największa liczba rejsów w sezonie 2007 oferowana jest do Niemiec i Wielkiej Brytanii. Awans do czołowej grupy krajów odnotować należy w przypadku Irlandii. Wielkości i zmiany w stosunku do lat ubiegłych przedstawia tab. 13.

Największe zmiany (2007 r. w stosunku do 2006 r.), jak pokazują dane tab. 13., objęły w strefie wzrostu kraje skandynawskie (Szwecję i Norwegię) oraz Wielką Brytanię i Irlandię, a w sferze spadku Hiszpanię i Grecję. Sądzić należy, że przewoźnicy (głównie z segmentu LCCs) dokonali pewnych przewartościowań w ocenie popytu na polskim rynku. Skorygowano w dół zapotrzebowanie na wyjazdy wakacyjne do południowej Europy, które wśród Pola-

Tab. 12. Udział procentowy rejsów LCCs w sezonie letnim 2006 i 2007 w polskich portach lotniczych o największym ruchu pasażerskim / % share of LCC flights in summer seasons of 2006 and 2007 in Polish airports with the greatest passenger traffic

Port lotniczy / Airport	% udziału rejsów LCCs / % share of LCC flights at the airport		Zmiana w pkt proc. 2007-2006 / change 2007-2006 in % pts.
	2007	2006	
Warszawa	21,0	18,6	2,4
Kraków	58,5	57,0	1,5
Katowice	61,8	57,7	4,1
Gdańsk	58,1	52,6	5,5
Wrocław	59,0	48,4	10,6
Poznań	34,7	24,4	10,3
Wszystkie porty polskie / All Polish airports	37,7	33,1	4,6

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 13. Liczba rejsów w ruchu rozkładowym oferowanych z Polski według krajów w latach 2005-2007 (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie) / Number of flights per destination country in scheduled traffic offered from Poland in 2005-2007 (flights/week, all Polish airports)

Lp. / No.	Kraj / Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień / No. of flights/week			Zmiana l. rejsów / Change in no. of flights		Zmiana % / % change 06/05
		2007	2006	2005	2007/05	2007/06	
1	Niemcy	405,5	412	346	59,5	-6,5	-1,6
2	Wlk. Brytania	330	269	139	191	61	22,7
3	Włochy	141	129	100	41	12	9,3
4	Irlandia	107	60	15	92	47	78,3
5	Francja	102	104	83	19	-2	-1,9
6	Dania	71	64	93	-22	7	10,9
7	Szwecja	59	44	28	31	15	34,1
8	Austria	55	54	58	-3	1	1,9
9	Holandia	46	44	45	1	2	4,5
10	Belgia	45	40	35	10	5	12,5
11	Szwajcaria	45	47	48	-3	-2	-4,3
12	Czechy	44	43	46	-2	1	2,3
13	Norwegia	44	26	23	21	18	69,2
14	USA	36,5	39	34	2,5	-2,5	-6,4
15	Finlandia	33	29	14	19	4	13,8
16	Węgry	33	34	37	-4	-1	-2,9
17	Hiszpania	32	44	28	4	-12	-27,3
18	Rosja	32	35	28	4	-3	-8,6
19	Ukraina	29	25	22	7	4	16,0
20	Grecja	25	31	10	15	-6	-19,4
Pozostałe kierunki / Other destinations		101	117	108	-7	-16	-13,7
Razem / Total		1 816	1 690	1 340	476	126	7,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Oferowane wielkości przewozów

ków okazało się (w stosunku do oferty 2006 r.) zbyt małe, zwiększono natomiast podaż na kierunkach ewidentnie wiążących się z podróżami typu job travel: pomiędzy Polską a krajami stanowiącymi główne cele polskiej emigracji zarobkowej.

W stosunku do 2006 r. nie zmieniła się w sposób istotny koncentracja oferty na 4 głównych kierunkach, która objęła 54,2% wszystkich rejsów (w 2006 r. było to 54,1%, choć wśród tych krajów nie było Irlandii). Dane porównawcze dla wybranych krajów przedstawia rys. 18.

W latach 2005-2007 możemy mówić o istotnym zmniejszeniu się dystansu pomiędzy Niemcami i Wielką Brytanią. W 2005 r. Niemcy miały udział o 16 pkt proc. większy niż Wielka Brytania, w 2007 r. różnica ta zmniejszyła się do 4 pkt proc. W wartościach bezwzględnych Niemcy miały w 2005 r. o 207 rejsów więcej, a w 2007 r. tylko o 75 rejsów więcej.

Przewoźnicy niskokosztowi w sezonie 2007 oferują połączenia z Polski do 18 krajów (o 1 więcej niż w 2006 r. i o 2 więcej niż w 2005 r.). Przy czym w przy-

padku 5 krajów (Portugalia, Chorwacja, Węgry, Bułgaria, Malta) są to połączenia oferowane rzadko (4 lub mniej na tydzień), a do 9 krajów często (10 lub więcej na tydzień). Najwięcej połączeń LCCs – podobnie jak w latach poprzednich – jest do Wielkiej Brytanii (ok. 40% całości tego segmentu) oraz Irlandii (14%); Niemcy z 13% udziału w segmencie zajmują trzecie miejsce. Oznacza to, że na wymienione 3 kraje przypada 2/3 całej oferty LCCs z Polski. Dane szczegółowe prezentuje tab. 14.

Dane z tab. 14. wskazują, że zmiany kierunkowe w ofercie spowodowane były działaniami LCCs. W tym segmencie miały miejsce zasadnicze wzrosty i spadki podaży na poszczególnych kierunkach i tu odbijała się istota ewolucji rynku.

Porównując dane z tab. 13. i 14. w 2007 r., daje się zauważyć (podobnie jak w latach poprzednich) silne zróżnicowanie udziału LCCs w całej podaży na poszczególnych kierunkach. W przypadku krajów zamorskich, Republiki Bałtyckich i WNP w ogóle nie ma oferty tanich przewoźników. W odniesieniu do Europy Zachodniej taki stan dotyczy Austrii i Szwajcarii. LCCs w minimalnym stopniu przejawiają też swoją aktywność na trasach z Polski na Bałkany (Rumunia, Turcja, Serbia, Bułgaria). Z kolei na kilku kierunkach o bardzo małej liczbie rejsów operacje LCCs stanowią 100% (Malta, Chorwacja, Portugalia). Dane o udziale procentowym LCCs w całości oferty do krajów o największej liczbie połączeń z Polski przedstawia rys. 19.

Analizując połączenia według krajów oferowane z portów polskich, należy dodać, że wszystkie porty (poza Zieloną Górą) oferują rejsy do Wielkiej Brytanii i Irlandii, 7 do Niemiec, a 5 do Włoch, Danii i Szwecji. Ogółem pasażerowie z 20 krajów mają możliwość wyboru więcej niż jednego miasta w Polsce jako celu swojej podróży lotniczej; dla 14 innych krajów jest to tylko Warszawa, a w 1 przypadku tylko Kraków.

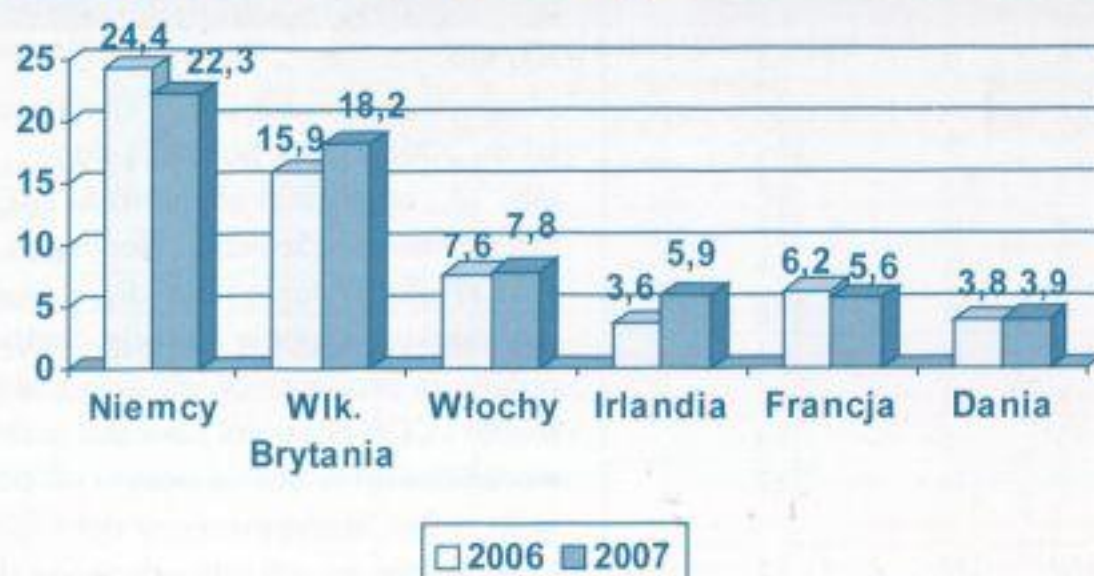
Zagranicznym miastem mającym najwięcej połączeń z Polską w 2007 r. po-

Tab. 14. Liczba rejsów oferowanych z Polski przez LCCs w latach 2005-2007 według krajów (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie) / Number of flights by destination country offered from Poland by LCCs in 2005-2007 (departures/week, all Polish airports)

Lp. / No.	Kraj / Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień / No. of offered flights/week			Zmiana l. rejsów / Change in no. of flights		Zmiana % / % change 07/06
		2007	2006	2005	2007/05	2007/06	
1	Wlk. Brytania	276	215	84	192	61	28,4
2	Irlandia	97	49	0	97	48	98,0
3	Niemcy	89	100	69	20	-11	-11,0
4	Włochy	59	53	32	27	6	11,3
5	Szwecja	40	26	9	31	14	53,8
6	Norwegia	32	16	11	21	16	100,0
7	Francja	23	21	21	2	2	9,5
8	Grecja	16	23	3	13	-7	-30,4
9	Hiszpania	11	24	9	2	-13	-54,2
10	Belgia	9	9	4	5	0	0,0
Razem wymienione kraje / Subtotal		652	536	242	410	116	21,6
Pozostałe kraje / 33 Other countries		23	47	-14	10	43,5	
Razem / Total		685	559	289	396	126	22,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

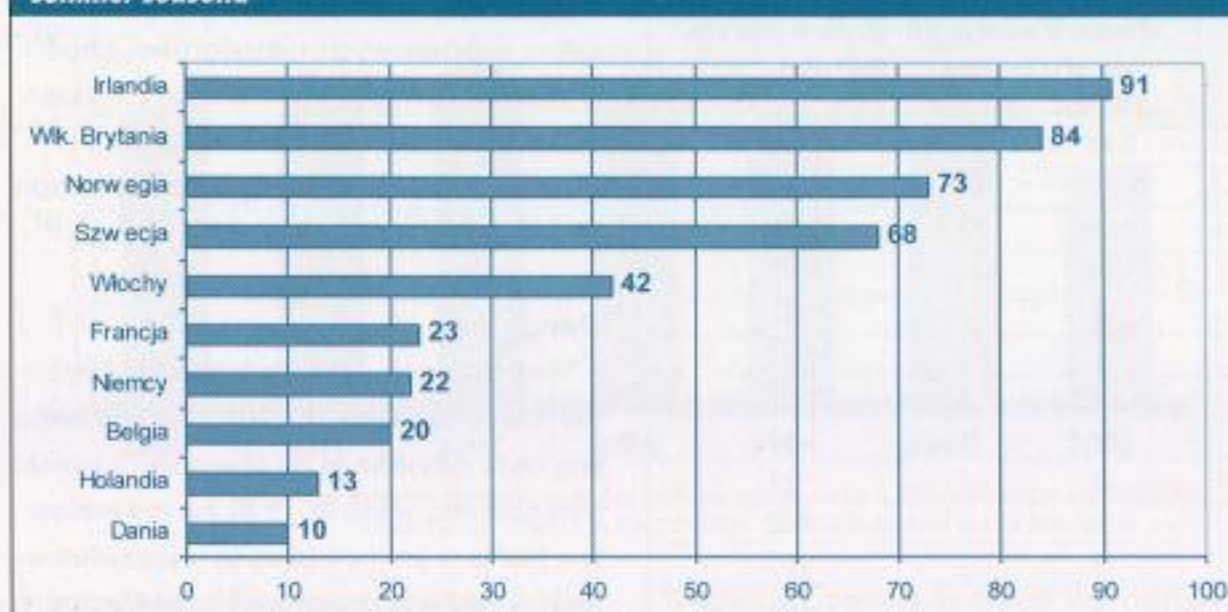
Rys. 18. Udział procentowy rejsów do wybranych krajów w 2007 i 2006 r. w całej ofercie międzynarodowych rejsów regularnych / % share of flights to selected countries in 2007 and 2006 in the whole offer of intl. scheduled flights



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Ruch czarterowy

Rys. 19. Udział procentowy oferty LCCs w ogólnej liczbie rejsów z Polski na kierunkach o największej liczbie połączeń w sezonie letnim 2007 / Share of LCCs offer in the total number of flights from Poland to destinations with the highest number of routes in 2007 summer season



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

zostaje Londyn – na jego 4 lotniskach ląduje tygodniowo 215 samolotów z Polski. Drugie miejsce w tym zestawieniu zajmuje Monachium (147 rejsów), będąc jednocześnie portem (im. F.J. Straussa) o największej liczbie operacji w ruchu z Polską; trzecie – Frankfurt (127,5 rejsów) w dwóch portach – Fraport i Hahn. Liczba rejsów do pozostałych miast nie przekracza 100. Do-

kładne dane przedstawia tab. 15.

Jak wynika z danych tab. 15 oferta na nielicznych kierunkach uległa niewielkiemu zmniejszeniu (poniżej 10%). Największy wzrost liczby połączeń w lecie 2007 r. ma miejsce na trasach do Monachium, Dublin, Oslo i Sztokholmu, przy czym, o ile 3 ostatnie miasta wiążą się ściśle z kierunkami polskich wyjazdów zarobkowych, o tyle dynami-

ka oferty do Monachium wskazuje na zmieniające się priorytety w wyborze portu niemieckiego przez podróżujących z Polski. Przez ostatnich 30 lat pierwsze miejsce zajmował Frankfurt. W 2007 r., mimo połączeń do Fraport i Hahn, port im. F.J. Straussa wysunął się wyraźnie na pierwszą pozycję. Przyczyn tych zmian możemy upatrywać w lepszym (bardziej przyjaznym) serwisie dla pasażerów i samolotów, lepszemu dostosowaniu do potrzeb funkcji hubu dla połączeń europejskich i w rosnących powiązaniach gospodarczych pomiędzy Bawarią a Polską.

Wzrost znaczenia tras pomiędzy Polską a Monachium jest tym bardziej symptomatyczny, że brak jest na tym kierunku oferty LCCs. Odmienne kształtują się proporcje pomiędzy segmentem przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych na wielu innych trasach o największym znaczeniu dla Polski. W przypadku Londynu rejsy LCCs stanowią ponad 3/4 całej oferty, Dublin – ponad 85%, Oslo – ponad 70%, a Sztokholmu – prawie 60%. Dane o liczbie rejsów LCCs w latach 2005-2007 w tab. 16.

Udziały poszczególnych linii w segmencie LCCs nie zmieniły się istotnie w stosunku do 2006 r. Największym pozostaje Wizz Air (udział większy o 3 pkt proc.), a następnie lokuje się Ryanair, Centralwings i Sky Europe, choć trzeba zaznaczyć, że Ryanair i Centralwings zamieniły się miejscami. Udziały przewoźnika z Irlandii wzrosły o 3 pkt. proc., a polskiego spadły o 2 pkt. W sezonie letnim 2007 czterech najważniejszych udziałowców o profilu LCC oferuje 78% wszystkich rejsów w tym segmencie – tak, jak rok wcześniej. Dodać jednak trzeba, że 2 największych przekroczyło 50% udziału (w 2006 – 48%), a więc można mówić o niewielkim wzroście koncentracji podaży. Dane przedstawia rys. 20. [8].

5. Ruch czarterowy / Charter traffic

Wobec bardzo dynamicznie rozwijającego się segmentu przewozów LCCs,

Tab. 15. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast w sezonie letnim 2007 i porównanie do lata 2005-2006 / Number of flights per city offered weekly from Poland in 2007 summer season and vs. years 2005-2006

Lp. / No.	Miasto / City	Liczba rejsów oferowanych/tydzień / No. of flights offered weekly			Zmiana l. rejsów / Change in no. of flights		Zmiana % / % change 07/06
		2007	2006	2005	2007/05	2007/06	
1	Londyn (4)	215	207	123	92	8	4
2	Monachium	147	122	113	34	25	20
3	Frankfurt (2)	127,5	130	113	14,5	-2,5	-2
4	Paryż (3)	86	91	76	10	-5	-5
5	Kopenhaga	71	64	93	-22	7	11
6	Dublin	71	46	15	56	25	54
7	Mediolan (2)	65	68	55	10	-3	-4
8	Wiedeń	55	54	58	-3	1	2
9	Sztokholm (2)	46	37	25	21	9	24
10	Bruksela (2)	45	40	35	10	5	13
11	Praga	44	43	46	-2	1	2
12	Amsterdam	43	44	45	-2	-1	-2
13	Rzym (2)	41	37	35	6	4	11
14	Oslo (2)	41	26	23	18	15	58
15	Dortmund	35,5	38	23	12,5	-2,5	-7
Razem wymienione miasta / Subtotal		1 133	1 047	878	255	86	8
Pozostałe miasta / Other cities		683	643	462	221	40	6
Razem / Total		1 816	1 690	1 340	476	126	7

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

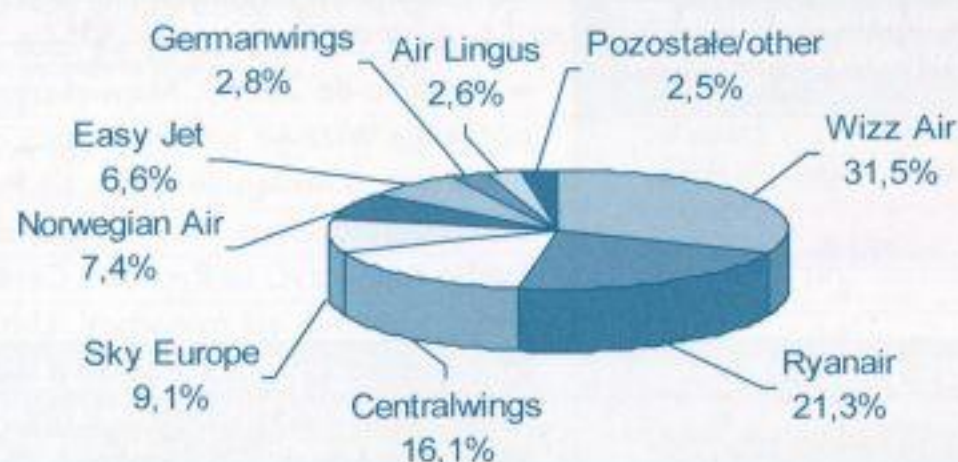
Ruch czarterowy

Tab. 16. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast przez LCCs w sezonie letnim 2007 i porównanie do lata 2005-2006 / Number of flights per city offered weekly from Poland by LCCs in 2007 summer season vs. years 2005-2006

Lp. No.	Miasto / City	Liczba rejsów oferowanych/tydzień / No. of flights offered weekly			Zmiana l. rejsów / Change in no. of flights share of LCCs in the		% udziału LCCs w ofercie w 2007 / % 2007 offer
		2007	2006	2005	2007/05	2007/06	
1	Londyn LGW/LTN/STN	167	158	74	93	9	78
2	Dublin	61	35	0	61	26	86
3	Dortmund	35	33	23	12	2	99
4	Liverpool	31	16	7	24	15	100
5	Oslo OSL/TRF	29	16	11	18	13	71
6	Rzym FCO/CIA	27	24	21	6	3	66
7	Sztokholm ARN/NYO	27	19	6	21	8	59
8	Frankfurt HHN	22	11	8	14	11	17
9	Paryż ORY/BVA	20	19	21	-1	1	23
10	Cork	20	7	0			100
11	Kolonia/Bonn	16	28	13	3	-12	100
12	Shannon	16	6	0			100
13	Prestwick /Glasgow	13	12	0			100
14	Mediolan BGY	10	13	7	3	-3	15
15	Malmö	10	4	3			100
Razem wymieniane miasta / Subtotal		552	401	194	358	151	66
Pozostałe miasta / Other cities		133	158	95	38	-25	14
Razem / Total		685	559	289	396	126	38

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 20. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCC w ofercie na sezon letni 2007 (wg liczby rejsów z Polski) / % share of each carrier of the LCC segment in the offer for 2007 summer season (acc. to no. of flights from Poland)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

podobnie jak w latach ostatnich, również w 2006 r. zmniejszył się udział ruchu czarterowego, tak w ruchu na lotniskach, jak i w wielkości przewiezionych pasażerów. Największy udział segment ten miał w 2002 r. (ponad 17%). Od tego czasu jego relatywne znaczenie spada – w 2006 r. udział ten wyniósł około 12% (rys. 21). Niemniej liczba obsługiwanych pasażerów lotów czarterowych wzrasta. W 2006 r. osiągnęła

największą wartość w historii [9], przekraczając 1,6 mln.

Ruch czarterowy na polskim rynku to przede wszystkim wypoczynkowe wyjazdy Polaków, głównie do krajów basenu Morza Śródziemnego, w tym do krajów Afryki Północnej, a więc w rejon nieobsługiwany przez LCCs. Wielkość i kierunki przewozów czarterowych są w naszych warunkach ściśle związane z ofertą wyjazdową biur podróży. Ta

z kolei wynika z koniunktury na rynku turystycznym i wiąże się z ogólnym klimatem ekonomicznym. Niezależnie od tych uwarunkowań liczba pasażerów lotów czarterowych nieustannie, choć w nierównym tempie, wzrasta. Liczbę pasażerów czarterowych w latach 2000-2006 w polskich portach i tempo zmian przedstawia tab. 17.

Uwaga

*Według Raportu PP Porty Lotnicze w 2005 ruch czarterowy wyniósł 1 207,3 tys pasażerów, przy czym statystyka ta nie obejmowała lotniska Łódź-Lublinek, w którym PP PL nie ma udziału. Liczba ta jest powiększona o szacunkową wielkość ruchu czarterowego na łódzkim lotnisku. Jest ona także nieco skorygowana pod tym względem w stosunku do informacji zawartej w raporcie „Rynek lotniczy 2006”. W latach wcześniejszych lotnisko w Łodzi nie prowadziło obsługi lotów czarterowych.

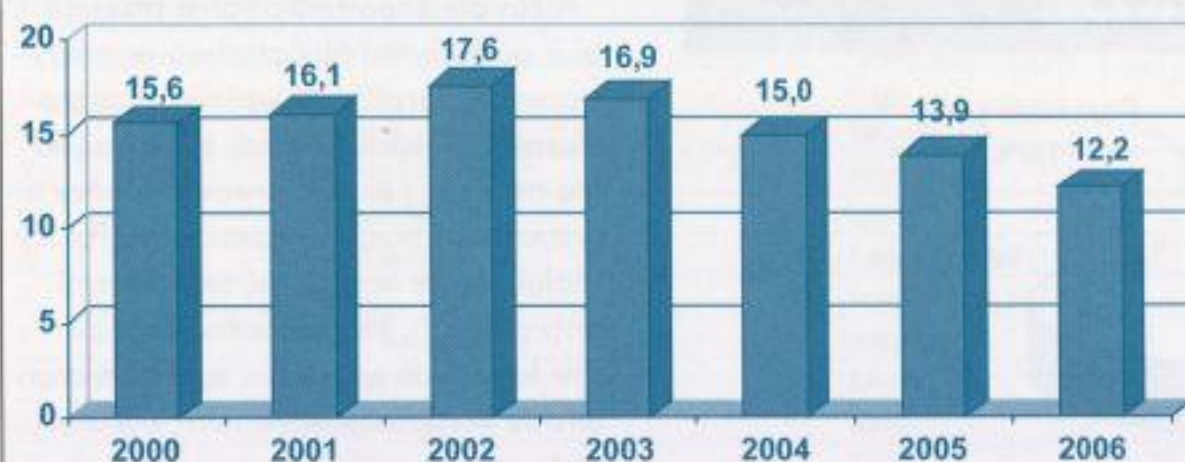
**Niezależnie od ujęcia ruchu czarterowego na lotnisku Łódź-Lublinek w danych za lata 2005-2006 uwzględnione zostały przewozy czarterowe Centralwings według danych przewoźnika, a nie danych portów lotniczych, co zwiększa liczbę pasażerów rejsów czarterowych, a zmniejsza w segmencie LCCs.

Z danych tab. 17. – wynika, że w latach 2000-2006 liczba pasażerów lotów czarterowych wzrosła o ponad 120%. To wzrost wprowadzie znacznie mniej dynamiczny niż całego rynku, a szczególnie LCCs, ale dużo bardziej niż w segmencie tradycyjnych linii sieciowych na trasach z/do Polski (w tym okresie: 42,5%).

Należy dodać, że niespotykany wcześniej na rynku lotniczym wzrost popytu na usługi przewoźników w przeważającym stopniu warunkowany był i jest atrakcyjnymi/niskimi cenami. W przypadku rejsów czarterowych nie możemy mówić o korzystnym wpływie tego czynnika. Wręcz przeciwnie, na skutek drożającego paliwa – szczególnie w latach 2004-2006 – ceny usług czarterowych miały tendencję zwyżkową. Zależność ta jest sztywna, bo przewoźnicy czarterowi nie mają możliwości częściowego kompensowania sobie wyższych kosztów paliwa, poprawą wskaźnika LF lub

Ruch czarterowy

Rys. 21. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem / % share of passengers of charter flights in the total international traffic



Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2004 i danych portów lotniczych za lata 2005-2006. Por. także raport Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27.

poprawą struktury sprzedawanych klas rezerwacyjnych. Powyższa uwaga prowadzi do wniosku, że segment czarterowy rynku od strony popytowej ma stosunkowo silne wsparcie w stabilnych wyborach i zachowaniach konsumentów usług turystycznych, którzy przy okazji wyjazdów wypoczynkowych pewność i wygodę lotniczego transportu czarterowego cenią sobie na tyle wysoko, by akceptować wyższe ceny (niekiedy istotnie wyższe). Sytuacja ta stwarza dość dobre perspektywy przed dalszym rozwojem czarterów turystycznych, szczególnie w warunkach wzrostu gospodarczego i wzrostu dochodów konsumentów.

Niestety Instytut Turystyki nie dysponuje pełnymi danymi o wszystkich kierunkach wylotów ze wszystkich polskich portów. Na podstawie tych niepełnych danych możemy jednak stwierdzić, że najbardziej popularnym celem wylotów czarterowych polskich turystów był w 2006 r. Egipt, a następnie Tunezja, Turcja i Grecja. Zwraca także uwagę rosnąca rola zapomnianej przez szereg sezonów Bułgarii. W tab. 18. przedstawione są minimalne szacowane wielkości dla najważniejszych destynacji w ruchu czarterowym.

Z krajów europejskich o mniejszym ruchu czarterowym z Polski należy wymienić Portugalię, Maltę, Cypr, a wśród dalszych obszarów Wyspy Kanaryjskie i Dominikanę. Do rzadkości należą rejsy do Czarnej Afryki i na Daleki

Wschód. Czartery krajowe nie odgrywają na polskim rynku przewozów pasażerskich istotnej roli; w 2006 r. wielkość ta nie przekraczała 10 tys. pasażerów, z czego 3/4 skupiało się na lotniskach Wrocławia i Gdańska.

Instytut Turystyki nie dysponuje danymi o całym ruchu czarterowym w poszcze-

gólnych portach, lecz tylko o tej części, która przez statystyki lotniskowe została tak oznaczona. Stąd sumy wielkości (z lat 2005-2006), ujętych w takim podziale, nie odpowiadają wykazanym w tab. 17. czy w tab. 18. Jednak statystyka ta, choć obejmuje tylko około 80% ruchu czarterowego w 2006 r. i ok. 88% tego ruchu w 2005 r., oddaje jego najważniejsze cechy. Dowodzi, że największym portem w obsłudze ruchu czarterowego w 2006 r. pozostawała Warszawa, przy czym jej udział zmniejszył się do 44%. Analogicznie, jak rok wcześniej drugim najważniejszym portem obsługi pasażerów czarterowych były Katowice, a trzecim Poznań. Zaznaczyć należy, że ruch w segmencie czarterowym w Gdańsku i Szczecinie wzrósł w minionym roku znacznie bardziej dynamicznie niż ruch czarterowy ogółem. Jedynym portem, gdzie zauważa się wyraźny spadek liczby pasażerów tego segmentu, był Kraków.

Tab. 17. Liczba pasażerów rejsów czarterowych w polskich portach lotniczych w latach 2000-2006 i zmiany procentowe rok do roku / Passengers of charter flights at Polish airports in 2000-2006 and annual changes in %

Rok / Year	Liczba pas. w tys. / No. of pass. in thous.	Zmiana % do roku poprzedniego / % change comp. to previous year
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	1 371,0*	27,8
2006	1 647,3**	20,2

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2005 i danych portów lotniczych za lata 2005-2006.

Tab. 18. Szacunkowa minimalna liczba pasażerów na poszczególnych kierunkach (wg krajów) w ruchu czarterowym z i do Polski w 2006 r. / Estimated minimal no. of passengers on particular routes (by country) in charter traffic to/from Poland in 2006

Lp. / No.	Kraj docelowy / Destination country	Szacunkowa minimalna liczba pasażerów w tys. / Approx. minimal no. of pass. in thous.
1	Egipt	ok./ ca. 260
2	Tunezja	ok./ ca. 250
3	Turcja	ok./ ca. 210
4	Grecja	ok./ ca. 160
5	Hiszpania	ok./ ca. 65
6	Włochy	ok./ ca. 50
7	Bułgaria	ok./ ca. 35
8	Maroko	ok./ ca. 40
Razem wymienione / Subtotal		ok./ ca. 1 070
Pozostałe / Other		ok./ ca. 580

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych o kierunkach wyjazdów czarterowych w 2006 r.

Ruch czarterowy

Rys. 22. Udział procentowy poszczególnych portów w ruchu czarterowym w 2006 r. według liczby pasażerów (wg danych tab. 19, co obejmuje ok. 80% ruchu czarterowego) / Share of particular airports in charter traffic in 2006 per no. of passengers (acc. to data in Tab. 19, which includes ca. 80% of charter traffic)



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

Można to po części wiązać z substytucyjną ofertą Sky Europe proponowaną z bazy tego przewoźnika w Krakowie. Wielkości ruchu w latach 2000-2006 przedstawia tab. 19.

Można oczekiwać, że w 2007 r. ruch czarterowy będzie dalej wzrastał. Świadczą o tym wyniki I kwartału w największych portach: w Warszawie w tym segmencie ruch zwiększył się o 70% (z 62 tys. do 105,7 tys. pasażerów), w Katowicach o 35% (z 22,7 tys. do 30,7 tys. pas.), w Gdańsku o 249% (z 3,7 tys. do 12,9 tys.), a w Poznaniu o 27% (z 10,9 tys. do 13,9 tys. pasażerów) [11]. Można także oczekiwać wzrostu we Wrocławiu i Łodzi. Procentowe udziały poszczególnych lotnisk w obsłudze czarterów zagranicznych w 2006 r. przedstawia rys. 22.

W 2006 r. w segmencie przewozów czarterowych na polskim rynku operowało 2 rodzimych przewoźników (tj. zarejestrowanych w Polsce), o największym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego. Były to (podobnie jak rok wcześniej) Centralwings oraz Fischer Air Polska. Udział pozostałych okazał się znikomy. Mimo, że dla Centralwings priorytetem stały się rejsy regularne jako LCC-s, a przynajmniej tak to było postrzegane, przewozy czarterowe tych linii przekroczyły poziom 500 tys. Tym samym były wyższe o 36% niż rok wcześniej, a także większe niż w latach

kiedy ten segment obsługiwał LOT Charters. Natomiast Fischer Air Polska mając do dyspozycji zaledwie 2 samoloty, popadł w drugiej połowie 2006 r. w kłopoty i w efekcie zawiesił działalność. Mimo to według publikowanych informacji linie Fischer Air Polska przewiozły 276 tys. pasażerów (o 50 tys. więcej niż rok wcześniej) [12]. Faktyczny upadek Fischer Air Polska [13] skutkowało powstaniem nowych linii o nazwie Prima Charter, które opierając się o kapitał nowych udziałowców – są nimi m.in. polskie biura podróży – doświad-

czenie kadry i rozeznanie rynku, oferują usługi czarterowe w miejsce Fischer Air Polska.

Pozostałe zapotrzebowanie polskich biur podróży na loty czarterowe pokrywane było przez przewoźników zagranicznych. Z konieczności, bo jak zgodnie przyznają przedstawiciele branży turystycznej, lotniczej i pasażerów, Polacy mając wybór wolą latać samolotami firm polskich. Według informacji portów lotniczych w 2006 r. operacje czarterowe w ruchu pasażerskim wykonywało w sumie 35 linii zagranicznych, zarówno takich, które obsługują także ruch regularny (np. Tunis Air, Austrian Airlines, KLM, SAS), jak i tych, które specjalizują się wyłącznie w czarterach. Linie zagraniczne o istotnym znaczeniu dla segmentu czarterowego przedstawia tab. 20.

Instytut Turystyki szacuje, że udział przewoźników zagranicznych utrzymał się w 2006 r. na poziomie 50%, a łatwość, z jaką Fischer Air Polska przekroczył poziom 200 tys. pasażerów w 2005 r. i zwiększał przewozy w 2006 r. – choć problemy tej firmy były przynajmniej częściowo znane – świadczy o rynkowej nierównowadze.

Tab. 19. Zagraniczny ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2000-2006* / International charter traffic at Polish airports in 2000-2006

Port / Airport	Liczba pas. w tys. / Thous. of pass.							Zmiana / Change 2000-2006	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005**	2006	w tys. / in thous.	W / in %
Warszawa	546,2	600,6	652,9	580,7	587,2	554,9	574,4	28,2	5,2
Katowice	48,9	51,1	67,5	103,7	138,8	258,8	294,6	245,7	502,5
Poznań	57,3	42,7	53,4	73,6	125,5	146,7	169,8	112,5	196,3
Kraków	55,6	77,4	66,6	84,3	113,1	128,3	96,9	41,3	74,3
Wrocław ¹⁸	11,9	12,5	27,0	42,0	69,2	65,4	78,6	66,7	560,5
Gdańsk	7,9	10,1	12,9	18,2	23,0	40,0	57,6	49,7	629,1
Szczecin	3,2	4,0	9,1	6,8	8,9	8,4	16,7	13,5	421,9
Rzeszów	4,1	1,2	5,6	6,0	4,7	1,8	6,2	2,1	51,2
Łódź	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	4,9	-	-
Bydgoszcz	1,2	0,9	1,0	3,5	1,5	2,5	2,6	1,4	116,7
Zielona G.	0,2	0,0	0,8	0,5	0,3	0,4	0,0	-0,2	-100,0
Szymany	1,5	0,4	0,2	0,2	0,3	0,0	b.d.	b.d.	b.d.
Razem / Total	738,0	802,3	897,2	919,4	1072,4	1211,5	1302,3	564,3	76,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze z lat 2000-2005, dla lotniska w Łodzi 2005 r. informacje z portu lotniczego, za 2006 r. na podstawie informacji zebranych w portach lotniczych.

*Instytut Turystyki nie dysponuje danymi o całym ruchu czarterowym w poszczególnych portach, lecz tylko o tej części, która przez statystyki lotniskowe została tak oznaczona. Stąd sumy wielkości ujętych w takim podziale będą niższe w latach 2005-2006 niż wykazane w tab. 17, a struktura w tab. 18. Statystyka ta w podziale na porty polskie obejmuje około 80% ruchu czarterowego w 2006 i ok. 88% tego ruchu w 2005 r.

**Za 2005 r. dane skorygowane w stosunku do opublikowanych w raporcie Rynek lotniczy 2006 zgodnie z podanym źródłem.

Polskie porty lotnicze

Tab. 20. Wybrane linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów lotniczych w 2006 r. / Selected foreign airlines operating charter flights from Polish airports

Lp. / No.	Linie / Airlines	Kraj macierzysty / Country of origin
1.	AMC	Egipt
2.	Air Memphis	Egipt
3.	Alexandair	Grecja
4.	Bulgaria Air	Bulgaria
5.	Bulgarian Air Charter	Bulgaria
6.	Eurocypria Airlines	Cypr
7.	Freebird Airlines	Turcja
8.	Karthago	Tunezja
9.	LTE Int'l Airways	Hiszpania
10.	Nouvelair	Tunezja
11.	Sky Airlines	Turcja
12.	Sun Express	Turcja

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

Tab. 21. Wielkości przewozów czarterowych według grup przewoźników w 2006 r. i udziały procentowe w tym segmencie rynku w latach 2005-2006 / Charter traffic by groups of carriers in 2006 and % shares in this market segment in 2005-2006

Linie / Airlines	Pasażerowie w tys. w 2006 r. / Thous. pass. in 2006	Udział % w rynku % market share 2006	2005	Zmiana 2006-2005 w pkt. proc. / change 06/05 in % pts.
Linie zagraniczne / Foreign airlines	827	50,2	54,0	-3,8
Centralwings	514	31,2	27,6	3,6
Fischer Air Polska	276	16,8	16,5	0,3
Inne polskie / Other Polish airlines	30	1,8	1,9	-0,1
Razem / Total	1 647	100,0	100,0	-

Źródło: dla Centralwings niepublikowane dane przewoźnika, dla Fischer Air Polska – Rzeczpospolita z 17-18.03.2007 wg danych spółki Prima Charter, dla pozostałych szacunki własne autora.

Skutkuje to relatywnie słabymi podmiotami polskimi, niewielką konkurencją między nimi i dużym udziałem przewoźników zagranicznych. Nawet przy uwzględnieniu, że w szeregu przypadków firmy zagraniczne wspomagane są przez restrykcyjne i protekcyjnistyczne przepisy (i zasady finansowe) własnych rządów, nie zmienia to faktu, że poprawa równowagi rynkowej i lepsza pozycja usługobiorcy (biur podróży i pasażerów) zależy w decydującym stopniu od istotnego zwiększenia podaży i konkurencyjności ze strony przewoźników polskich.

Powstanie Prima Charter, choć od strony kapitałowej jest na polskim rynku rozwiązaniem nowatorskim (biura podróży nigdy wcześniej nie wchodziły w układy właścicielskie z przewoźnikami lotniczymi), diametralnie nie poprawi sytuacji podaźowej. Można by liczyć na takie zmiany po wejściu na rynek 2-3 firm, stosunkowo silnych w zakresie sprzętu, kadry i doświadczenia, które funkcjonowałyby jako przewoźnicy pol-

scy. Wielkości przewozów według przewoźników w ruchu czarterowym przedstawia tab. 21.

6. Polskie porty lotnicze / Polish airports

Ogółem ruch pasażerski w 2006 r. sięgnął poziomu prawie 15,4 mln pasażerów, tym samym był o 2,9 mln (tj. ponad 25%) większy niż rok wcześniej – wg informacji zebranych ze wszyst-

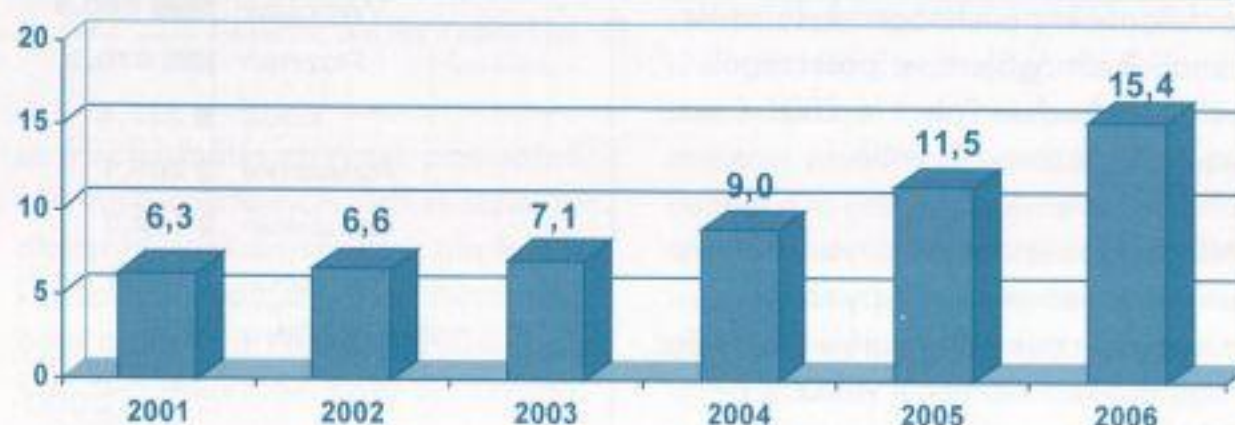
kich portów polskich utrzymujących regularną komunikację. Jak wspomniano, analizując poszczególne segmenty, głównym motorem tego wzrostu stało się aktywność i operacje międzynarodowe LCCs. Zmiany wielkości ruchu wobec roku 2005 były nieco mniejsze w wartościach względnych, ale większe w bezwzględnych (w 2005 r. wzrost wyniósł ok. 2,5 mln pasażerów, co stanowiło 28% w stosunku do 2004 r.). Oznacza to kontynuowanie silnego trendu wzrostowego przy jednak mniej wykładniczym charakterze zjawiska. Wielkości ruchu ogółem w latach 2001-2006 przedstawia rys. 23.

6.1. Ruch w poszczególnych segmentach / Traffic in particular segments

Powiększyła się dysproporcja pomiędzy przewozami krajowymi i zagranicznymi. W 2006 r. ruch krajowy wzrósł o niecałe 180 tys., tj. o 10,6% w stosunku do 2005 r., natomiast ruch zagraniczny o ponad 3,7 mln, tj. o 38%. Można zatem uznać, że przewozy krajowe mają relatywnie coraz mniejsze znaczenie i odgrywają coraz mniejszą rolę z punktu widzenia podmiotów działających na rynku lotniczym. Wielkości w podziale na ruch krajowy i zagraniczny w latach 2001-2006 przedstawia rys. 24.

Można zauważyć, że w 2006 r. wyraźnie zmniejszył się udział przewoźników sieciowych (do 37% z 47% rok wcześniej), o ponad 13 pkt proc. zwiększył się udział LCCs (do 40%), zmniejszył

Rys. 23. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2001-2006 (w mln pas.) / Passenger traffic at Polish airports in 2001-2006 (mil pass.)



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

Ruch według portów

się udział ruchu krajowego (o prawie 3%) oraz udział ruchu czarterowego [14] (o 1,2%). Tym samym przewoźnicy niskokosztowi stali się największym udziałowcem polskiego rynku pod względem liczby pasażerów. Linie tradycyjne musiały zadowolić się drugim miejscem. Strukturę ruchu w 2006 r. przedstawia rys. 25.

W związku z planami ekspansji LCCs można oczekiwać, że struktura ruchu będzie dalej ewoluować w tym kierunku co w ciągu ostatnich 2 lat, choć przy wolniejszym niż w roku 2006 tempie zmian.

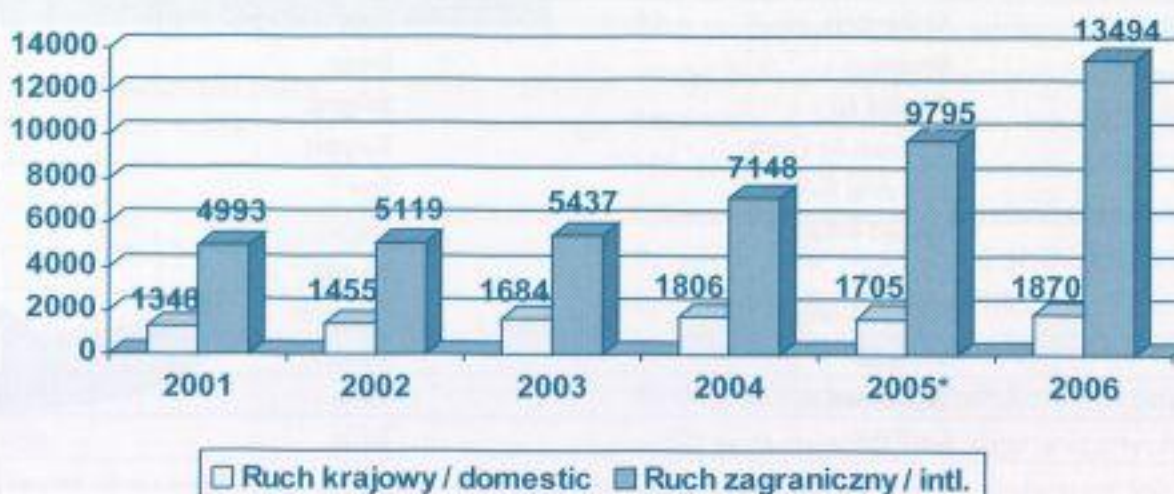
6.2. Ruch według portów / Traffic at airports

Polskim portem o największym ruchu w 2006 r. pozostawała Warszawa i tam też miał miejsce największy wzrost liczby pasażerów w wartościach bezwzględnych. Jednakże udział lotniska Okęcie zmniejszył się do 52,6% z 61,5% rok wcześniej. Prócz Krakowa i Katowic, które już w 2005 r. przekroczyły poziom miliona obsłużonych pasażerów, do grona „milionerów” w 2006 r. dołączył Gdańsk. Ponad 800 tys. obsłużono na lotnisku we Wrocławiu, a ruch na poznańskiej Ławicy przekroczył 600 tys. W wyniku uruchomienia regularnej komunikacji międzynarodowej przez Ryanair niezwykle szybko wzrósł ruch w mniejszych portach: Łodzi, Rzeszowie, Bydgoszczy i Szczecinie. Jedynym lotniskiem komunikacyjnym obsługującym tylko połączenia krajowe w ruchu regularnym pozostawał w 2006 port Babimost – Zielona Góra (pomijając Szymany, gdzie działalność komunikacyjna była zawieszona). Ruch ogółem na poszczególnych lotniskach w Polsce w 2006 r. na rys. 26. [15].

Na podstawie danych z rys. 27. możemy zaobserwować 3 typy zmian:

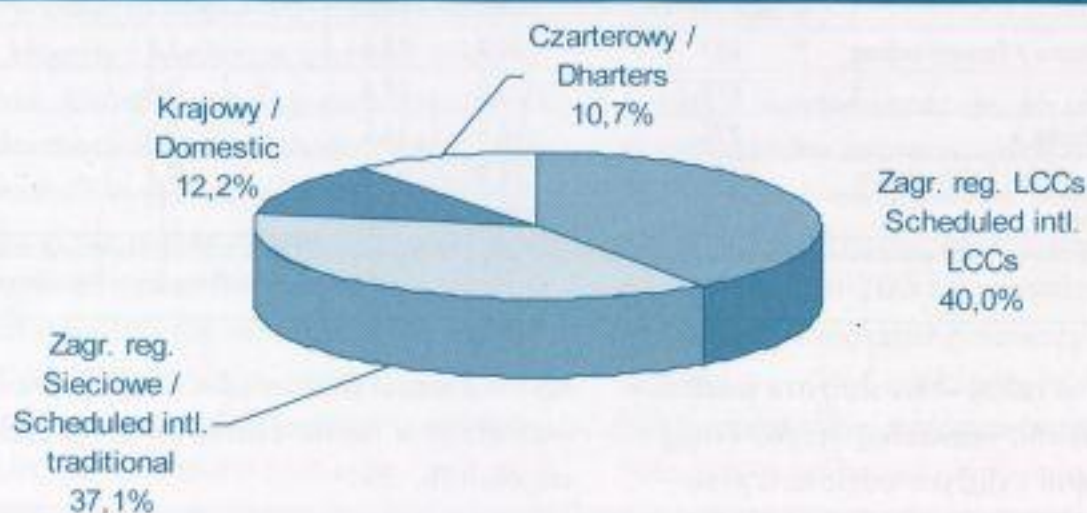
- wzrost w miarę równomierny, a więc o podobnym wolumenie w 2005 r. i 2006 r., który miał miejsce w Warszawie i Krakowie;

Rys. 24. Ruch pasażerski w portach lotniczych w podziale na krajowy i zagraniczny w latach 2001-2006 (w tys. pas.) / Domestic and intl. passenger traffic at airports in 2001-2006 (thous. pass.)



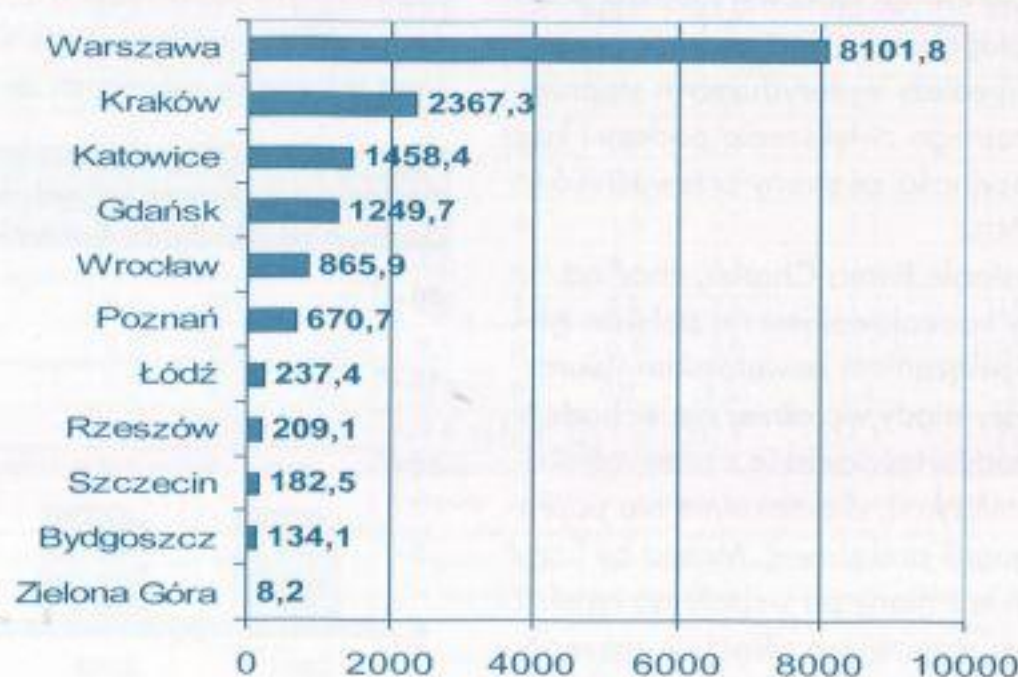
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych z portów lotniczych.

Rys. 25. Procentowa struktura ruchu w polskich portach lotniczych według głównych segmentów w 2006 r. / % structure of traffic at Polish airports acc. to main segments in 2006



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych ULC, z portów lotniczych i polskich przewoźników (PLL LOT i Centralwings).

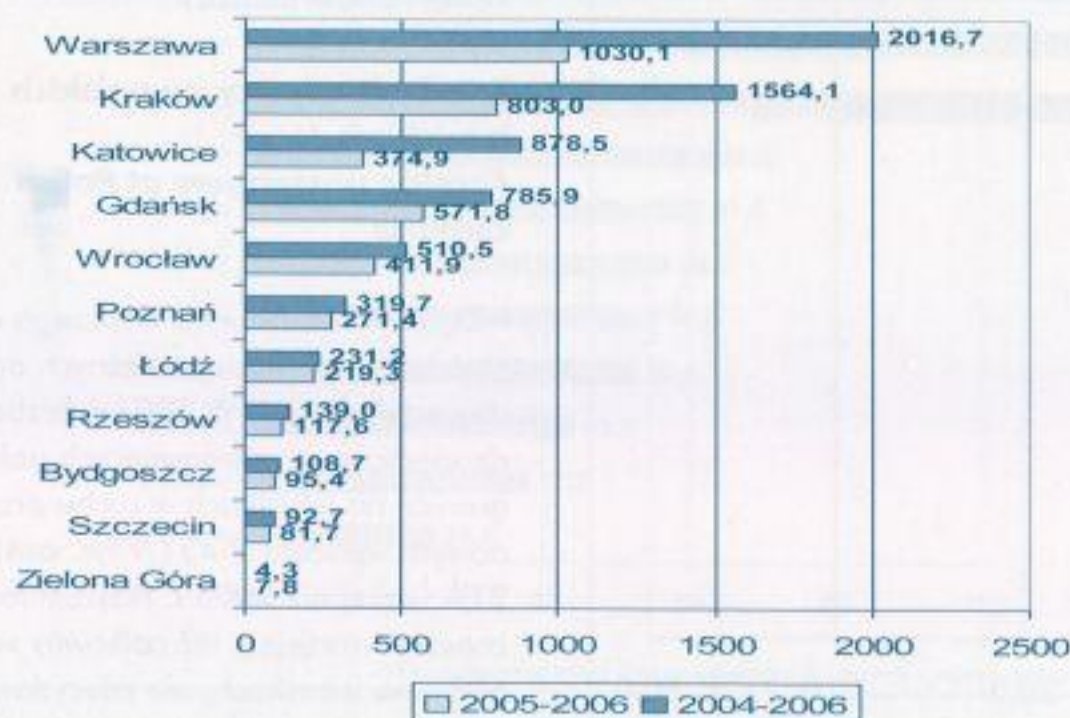
Rys. 26. Liczba pasażerów na lotniskach komunikacyjnych w Polsce w 2006 r. (w tys. pas.) / Number of passengers at airports in Poland in 2006 (in thous. pass)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

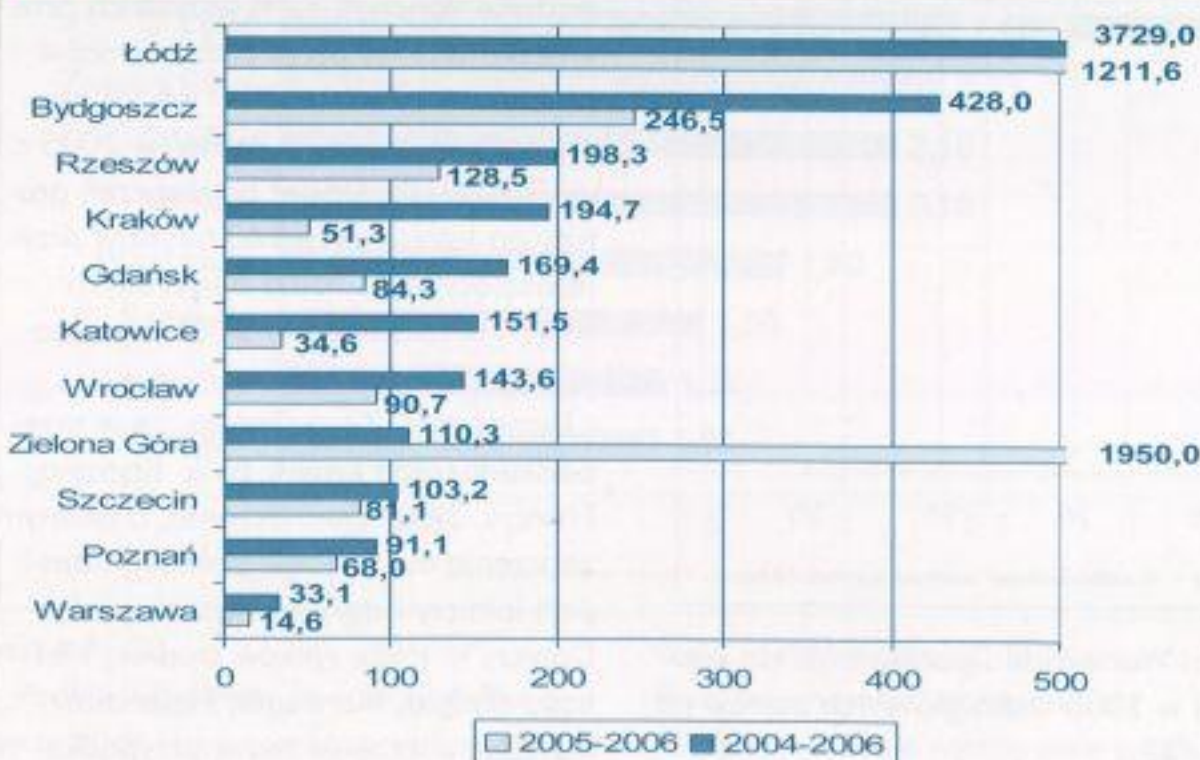
Ruch według portów

Rys. 27. Zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2005-2006 i 2004-2006 (w tys. pas.) / *Changes in the number of passengers at Polish airports in 2005-2006 and 2004-2006 (in thous.)*



Źródło: dane 2004 r. i 2005 r. za raportem Rynek lotniczy 2006 i Rynek lotniczy 2005 na podstawie danych ULC, dane 2006 r. zebrane w portach lotniczych.

Rys. 28. Procentowe zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2005-2006 i 2004-2006 / *Changes in the number of passengers at Polish airports in 2005-2006 and 2004-2006*



Źródło: dane 2004 r. i 2005 r. za raportem Rynek lotniczy 2006 i Rynek lotniczy 2005 na podstawie danych ULC, dane 2006 r. zebrane w portach lotniczych.

- zdecydowanie większy wzrost w pierwszym okresie lowcost boom, tj. w 2005 r.; który wystąpił w Katowicach;

- niewielki wzrost w 2005 r. i bardzo dynamiczny w 2006 r., dotyczy wszystkich pozostałych lotnisk.

Wykazane typy zmian wiążą się z cza-

sem wchodzenia na rynek przewoźników niskokosztowych i ich znaczeniem dla rynków lokalnych. I tak dla Katowic kluczowym impulsem było stworzenie bazy przez Wizz Air już w 2004 r., dla Krakowa stworzenie bazy Sky Europe w 2004 r. (możliwość operacji w całym 2005 r.). W przypadku Krakowa pocią-

gnęło to za sobą dużą aktywność innych LCCs w następnym roku (częściowo zbliżony charakter miał proces wchodzenia LCCs w Warszawie). Natomiast dla reszty portów głównym generatorem wzrostu ruchu było silne wejście Ryanair, co nastąpiło dopiero jesienią 2005 r. i przyniosło bardzo odczuwalne skutki w następnym roku [16].

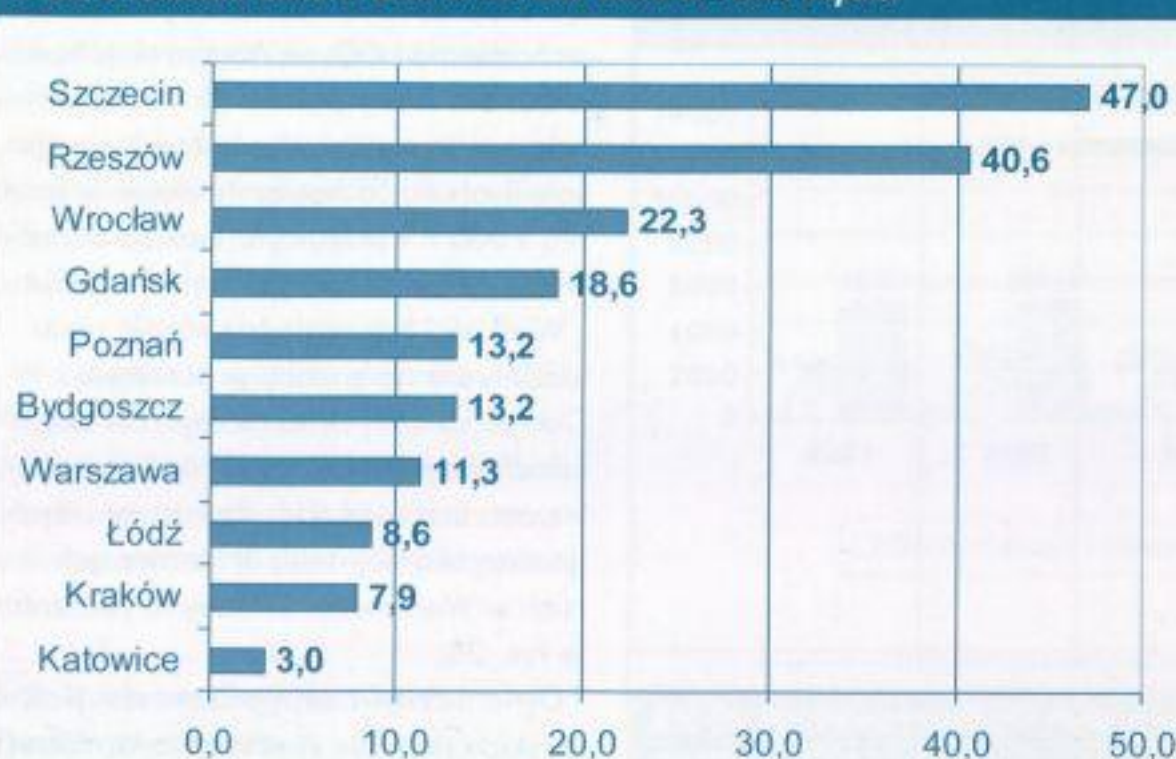
Wielkości bezwzględne różnie przekładały się na zmiany procentowe. Do najbardziej dynamicznych w wartościach względnych należy zaliczyć wzrost ruchu w Łodzi, Rzeszowie i Bydgoszczy, do najmniej dynamicznych – ruch w Warszawie. Zmiany te prezentuje rys. 28.

Dynamiczny rozwój przewozów pasażerskich skutkuje znacznym zróżnicowaniem podstawowych segmentów ruchu. Największe udziały ruchu na rejsach krajowych (poza Zieloną Górą, gdzie stanowiły 100%) wykazały w 2006 r. porty w Szczecinie i Rzeszowie, najmniejsze zaś w Katowicach, Łodzi i Krakowie. Największy udział czarterów zagranicznych odnotował Poznań i Katowice. W portach mniejszych – Bydgoszczy, Łodzi i Rzeszowie – był on marginalny. Udziały LCCs – tam, gdzie ci przewoźnicy operowali – niżsokazały się były w Warszawie, Poznaniu i Szczecinie. Przewoźnicy niskokosztowi mieli największy udział w ruchu w portach w Bydgoszczy, Łodzi i Katowicach. Należy dodać, że w przypadku Łodzi, Szczecina, Rzeszowa i Bydgoszczy regularny ruch międzynarodowy obsługiwany był w całości przez LCCs. Segmentową strukturę ruchu dla wszystkich portów z wyjątkiem Zielonej Góry-Babimostu w 2006 r. przedstawiają rys. 29., 30. i 31.

W zakresie sezonowej zmienności ruchu – tj. relacji pomiędzy miesiącami o największym i najmniejszym ruchu – możemy zasadniczo wyróżnić 2 grupy portów. Do grupy o największej wartości tego wskaźnika zaliczyć należy Katowice, Poznań i Wrocław, natomiast najniższy, co wskazuje na ruch najbardziej stabilny, miały w 2006 r. porty w Bydgoszczy, Rzeszowie i Szczecinie. Daje się zaobserwować znaczna zależność

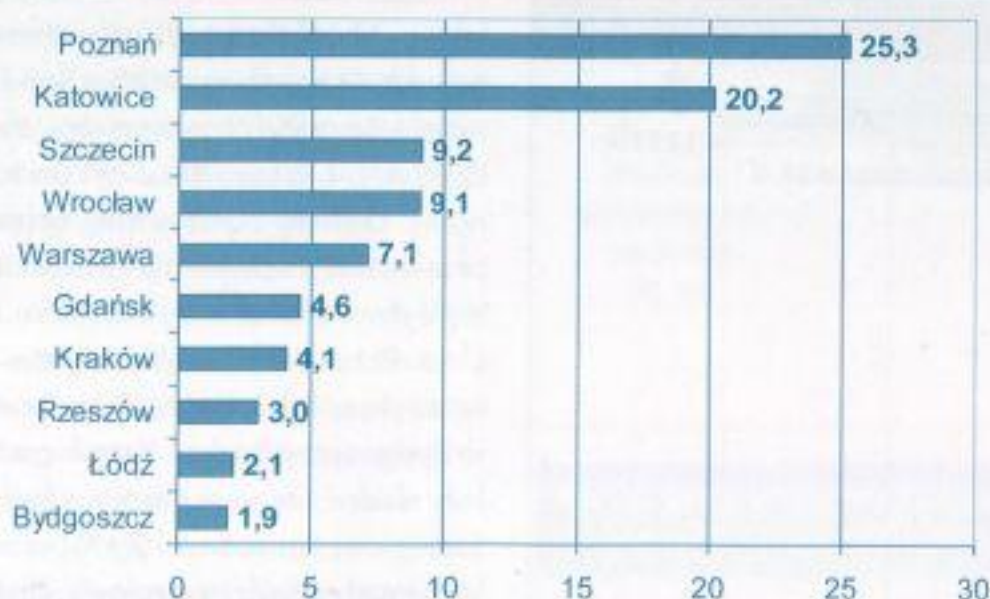
Cudzoziemcy na polskich lotniskach

Rys. 29. Procentowy udział ruchu krajowego w 2006 r. w całości ruchu w polskich portach /
Share of domestic traffic in 2006 in the total traffic at Polish airports



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

Rys. 30. Procentowy udział zagranicznego ruchu czarterowego w 2006 r. w całości ruchu w polskich portach /
Share of international charter traffic in 2006 in the total traffic at Polish airports



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

między wartością wskaźnika sezonowości a udziałem ruchu czarterowego (za wyjątkiem Wrocławia [17]). Wynika ona z sezonowego charakteru tego ostatniego rodzaju ruchu na rynku polskim. Wartości wskaźnika sezonowości dla wszystkich analizowanych portów na rys. 32.

W 2006 r. nastąpiło dalsze zmniejszenie udziału lotniska warszawskiego w obsłudze całego pasażerskiego ruchu w Polsce. Zwiększyły się natomiast udziały Krakowa, Gdańska i Wrocławia.

Wartości te i porównanie do sytuacji w 2005 r. dla głównych portów na rys. 33.

Zmiany uwidocznione na rys. 33. stanowią kontynuację procesu zapoczątkowanego wcześniej – zmiany geograficznej struktury pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce. Warunkowane są one zmianami w podaży i lepszym jej dostosowaniem do potrzeb pasażera. Łatwiejszy dostęp do usługi transportowej, bardziej zróżnicowanej (rozwinętej) stymuluje popyt. Innymi słowy, pasażerowie, niezależnie od większej do-

stępności cenowej, mieli usługę – bardziej zróżnicowaną co do kierunków – dostarczaną bliżej ich miejsc zamieszkania i celów podróży.

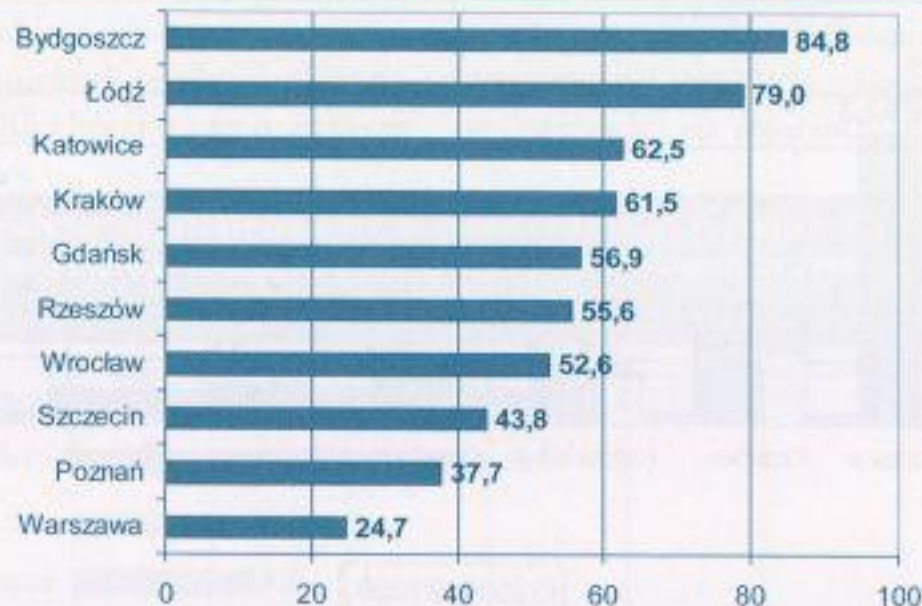
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach / Foreign passengers at Polish airports

Ogólny wzrost ruchu lotniczego objął również turystów zagranicznych odwiedzających Polskę. W 2006 r. liczba cudzoziemców przekraczających polską granicę na lotniskach w ruchu przyjazdowym wyniosła 2 431,9 tys. osób – o 21% więcej niż 2005 r. Przyrost ten był znacząco mniejszy niż całkowity wzrost ruchu na lotniskach, ale zdecydowanie większy niż wzrost liczby turystów przyjeżdżających do Polski (a także wszystkich cudzoziemców przekraczających polską granicę). Świadczy to o wzroście znaczenia komunikacji lotniczej w polskiej turystyce przyjazdowej. W 2006 r. pasażerowie samolotów z obcymi paszportami stanowili 3,7% wszystkich przekroczeń granicy przez cudzoziemców (w 2005 r. było to 3,1%) i 15,5% turystów odwiedzających Polskę (w 2005 r. – 13,2%) [18]. Udział przekroczeń granicy na lotniskach wśród turystów przyjeżdżających do Polski z wybranych krajów w latach 2005-2006 przedstawia tab. 22.

Dane z tab. 22. wskazują, że w przypadku szeregu krajów (Wlk. Brytania, Francja, Stany Zjednoczone), o istotnym znaczeniu dla turystyki polskiej, transport lotniczy odgrywa kluczową rolę. Dotyczy to także rynków średniej wielkości (Belgia, Norwegia, Finlandia). Mniejsze znaczenie ma w przypadku Danii, Holandii i Austrii. Warto też podkreślić, że pomimo niewielkiego spadku liczby turystów z Niemiec w 2006 r. miał miejsce dynamiczny wzrost tych Niemców, którzy przylecieli samolotem (o 20%). Tym samym na najważniejszym dla polskiej turystyki rynku niemieckim samolot także odgrywa coraz większą rolę. Zmiany w wielkościach ruchu na lotniskach z najważniejszych krajów w latach 2005-2006 przedsta-

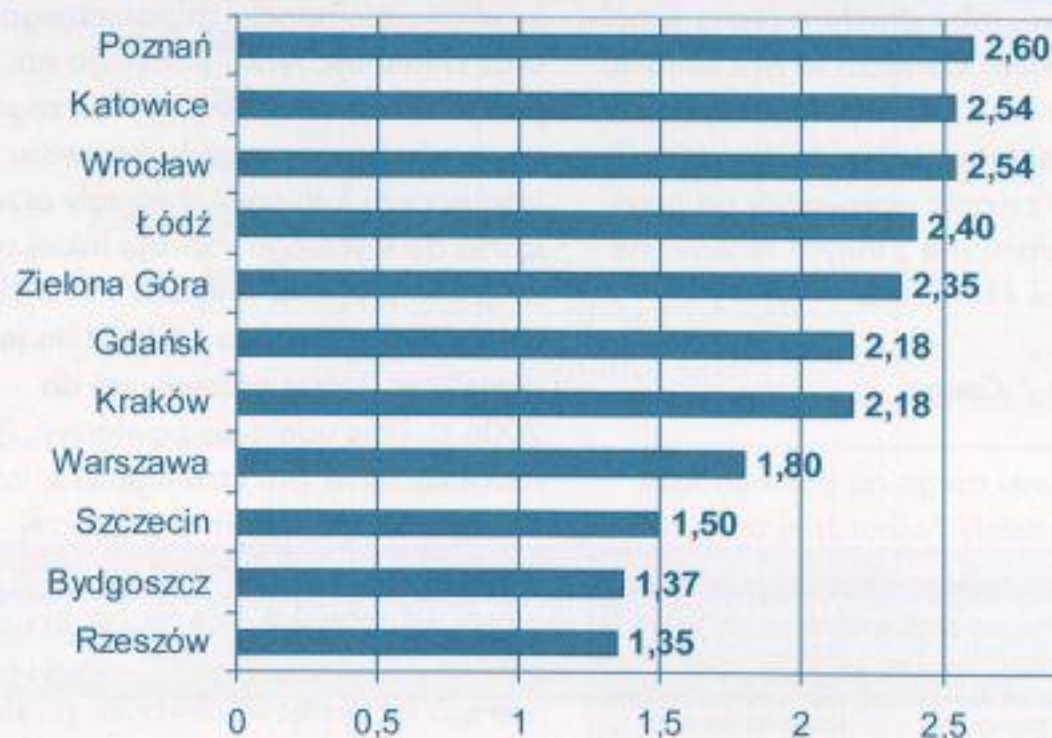
Cudzoziemcy na polskich lotniskach

Rys. 31. Procentowy udział ruchu obsługiwanego przez LCCs w 2006 r. w całości ruchu w polskich portach / Share of traffic operated by LCCs in 2006 in the total traffic at Polish airports



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

Rys. 32. Wartość wskaźnika sezonowości ruchu na polskich lotniskach w 2006 r. / Value of the traffic seasonality factor at Polish airports in 2006



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

wia tab. 23.

Podkreślić należy, że w przypadku wszystkich krajów wykazanych w tab. 23. tempo wzrostu było wyższe niż wzrost liczby turystów odwiedzających Polskę. W wielu przypadkach (np. Wlk. Brytania, Włochy, Szwecja, Norwegia, Finlandia) dotyczy to także zmian w liczbach bezwzględnych. Można zaryzykować tezę, że wzrost dostępności komunikacyjnej na tych kierunkach dzięki ofercie przewoźników lotniczych stał się głównym motorem wzrostu ruchu turystycznego, a linie lotnicze były

nawet w stanie przejąć część pasażerów z innych gałęzi transportu.

Ogółem na kraje wymienione w tab. 22. i 23. przypada nieco ponad 73% całości przekroczeń granicy na lotniskach przez cudzoziemców, a pierwsze 5 krajów generuje więcej niż połowę ruchu (udziały w 2006 r. przedstawia rys. 34.).

Ruch kształtuje się w sposób zróżnicowany na poszczególnych lotniskach – w zależności od krajów pochodzenia turystów. Dla części krajów koncentruje się głównie w Warszawie, dla innych jego

geograficzny rozkład jest bardziej zrównoważony. Największą koncentracją przylotów do Warszawy charakteryzują się pasażerowie z Austrii (81% ogółu przekroczeń na lotniskach), Finlandii (77%) oraz z krajów Europy Środkowej i Wschodniej (Rosja, Ukraina, Węgry, Białoruś, Litwa), z których do Warszawy przylatuje ponad 80% ogółu. Największe rozproszenie wykazuje ruch z Niemiec i Wlk. Brytanii. Udziały dla poszczególnych portów według wybranych krajów przedstawia tab. 24. Warto dodać, że w stosunku do 2005 r. istotnie wzrósł udział mniejszych portów (Łódź, Rzeszów, Szczecin, Bydgoszcz) w przyjęciach Brytyjczyków – z 1,2% w 2005 r. do 5,6% w 2006 r., z kolei udział Niemców w tej grupie lotnisk pozostał na bardzo niskim poziomie – 0,5%. Brytyjczycy są też jedyną nacją, która w 2006 r. przekraczała częściej granicę na lotnisku w Krakowie niż w Warszawie.

Interesującą zależnością jest wyraźnie wyższy udział pasażerów z krajów skandynawskich (Szwecja, Dania, Norwegia) w ruchu na lotnisku w Gdańsku niż w portach Polski południowej, a odwrotne preferencje zaobserwować można wśród turystów z Francji i Włoch. Podobna zależność wystąpiła w 2005 r.

Rozpatrując przyjazdy cudzoziemców z punktu widzenia struktury ruchu na lotniskach, można zauważyć znaczne zróżnicowanie. I tak na przykład w Warszawie największy udział wśród przyjeżdżających cudzoziemców mieli obywatele USA, w Krakowie – Wielkiej Brytanii, a w Katowicach – Niemiec. Na pozostałych większych lotniskach, tj. w Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu, więcej było w 2006 r. Niemców, natomiast na mniejszych (w Łodzi, Rzeszowie, Szczecinie i Bydgoszczy) – Brytyjczyków. W Warszawie, Krakowie i Katowicach liderzy pozostali ci sami co w 2005 r. Odsetek głównych udziałowców przedstawia tab. 25. Jak wskazują dane z tab. 25, w grupie portów mniejszych pojawiła się wyraźna zależność: im mniejszy ruch cudzoziemców, tym większy udział krajów wiodących na danym rynku lokalnym.

Cargo

W całym ruchu przyjazdowym cudzoziemców w 2006 r. lotnisko w Warszawie utrzymało dominującą rolę, z udziałem 54%, lecz było to o ponad 5 pkt proc. mniej niż rok wcześniej. W istotnym stopniu zwiększył się ten segment ruchu na lotniskach w Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu, zwiększyły się też udziały tych portów w całości obsługi pasażerów zagranicznych. Zmniejszył się natomiast wolumen i udział portu Katowice-Pyrzowice. Poważne wzrosty miały miejsce w mniejszych portach regionalnych. Liczba przekroczeń granicy w ruchu przyjazdowym w tej grupie lotnisk zwiększyła się z 9,3 tys. w 2005 r. do 36,3 tys., tj. 4-krotnie, a ich udział wzrósł z 0,5% do 1,5%. Szczegółowe dane przedstawia tab. 26.

Dane przedstawione w tej części raportu świadczą, że udział cudzoziemców w ruchu na polskich lotniskach pozostaje wysoki (ok. 40% w międzynarodowym ruchu regularnym), choć ma tendencję malejącą w wyniku gwałtownie rosnącego segmentu polskich pasażerów. Wzrost liczby obcokrajowców na lotniskach jest znacznie bardziej dynamiczny niż pozostałych grup turystów zagranicznych odwiedzających Polskę, a w dużym stopniu dzieje się to za sprawą oferty LCCs. Świadczy o tym

Rys. 33. Udział wybranych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w 2006 r. i w 2005 r. w % / Share of selected airports in operating passenger traffic in Poland in 2006 and in 2005 (in %)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

zarówno kierunkowa struktura rynków emisyjnych (krajów macierzystych dla pasażerów), jak i struktura ruchu w polskich portach. Oznacza to tym samym, że działania LCCs na polskim rynku przewozów lotniczych należy widzieć jako istotny czynnik wpływający na przyjazdy zagraniczne z innych rynków, na ich poziom i kierunek.

7. Cargo / Cargo

Przeładunki cargo na polskich lotniskach wzrastały najbardziej dynamicznie

nie w początku lat 90. Urynkowanie i otwarcie gospodarki, liberalne przepisy w zakresie handlu zagranicznego oraz chłonność rynku polskiego na pewne asortymenty towarów szczególnie predestynowanych do przewozu transportem lotniczym stwarzały przesłanki do szybkiego rozwoju takiej spedycji. Na przykład w latach 1992-1994 przeładunki wzrosły o 15 tys. t. to jest o wielkość, której później – aż do 2006 r. – nie udało się powtórzyć. Paradoksalnie, w tym czasie polskie lotniska były do tych operacji najgorzej przygotowane – w okresie po 1989 r. nawet warszawskie Okęcie nie dysponowało jeszcze terminalem cargo. Od szeregu lat wielkość lotniczych przeładunków towarowych w Polsce pozostawała na bardzo niskim poziomie. Dopiero ubiegły rok przyniósł zdecydowany wzrost przeładunków, tak w wartościach bezwzględnych (o prawie 22 tys. t.), jak i w ujęciu procentowym (więcej o 39%). Wielkości przedstawia rys. 35.

Mimo pewnych różnic w dostępnych statystykach nie ulega wątpliwości, że początek obecnej dekady to silny spadek obrotów, które minimum osiągnęły w 2001 r. Od 2002 r. można mówić o powolnym wzroście i odrabianiu strat. Ostatni okres przyniósł większą

Tab. 22. Liczba turystów przyjeżdżających do Polski i liczba przekroczeń granicy na lotniskach (przyjazdy) w latach 2005-2006; wybrane kraje / Number of tourists coming to Poland and no. of inbound border crossings at airports in 2005-2006; selected countries

Lp. / No.	Kraj pochodzenia / Country of origin	Turysty w tys. / Tourists in thous.		Przekroczenia granicy na lotniskach w tys. / Inbound border crossings at airports in thous.		Udział lotnisk w % w 2006 r. / % share of airports in 2006
		2006	2005	2006	2005	
1	Niemcy	5 440,0	5 570,0	430,4	358,9	7,9
2	Wlk. Brytania	455,4	345,1	367,5	272,4	80,7
3	USA	353,5	339,7	211,3	198,5	59,8
4	Francja	229,9	219,6	158,3	150,0	68,9
5	Włochy	276,2	247,0	146,2	118,1	52,9
6	Szwecja	224,0	213,7	101,1	78,4	45,1
7	Holandia	409,9	334,7	80,6	68,9	19,7
8	Norwegia	101,9	81,2	68,1	45,7	66,8
9	Belgia	91,4	71,9	58,3	41,0	63,8
10	Dania	134,4	112,4	55,7	44,7	41,4
11	Finlandia	76,7	68,1	51,8	40,7	67,5
12	Austria	304,0	282,2	48,7	42,7	16,0

Źródło: badania i oszacowania IT oraz dane Straty Granicznej/GUS.

Cargo

aktywność i ponowne przekroczenie granicy 60 tys. t., a 2006 r. – osiągnięcie rekordowej wielkości prawie 78 tys. t. Uzasadniona wydaje się teza, że istotny wpływ na to miała niespotykane (w warunkach polskich) wysoka dynamika PKB i handlu zagranicznego.

Niemniej wyniki te pozostawiają Polskę daleko w tyle na tym wycinku rynku lotniczego, nie tylko wobec konkurentów na świecie i w Europie Zachodniej (porównaj tab. 27.). Odbiegają także znacząco od rezultatów osiąganych w Czechach i na Węgrzech.

Przedstawiona statystyka różni zasadniczo rynek polski od tego, co się dzieje w Europie i na świecie, wyraźnie też kontrastuje z segmentem przewozów pasażerskich. Uwzględnić należy, że obie te części rynku rządzą się nieco odmiennymi zasadami. Do istotnych należy zaliczyć:

- konkurencję i elastyczność taryf; relację całkowitego czasu podróży pomiędzy transportem lotniczym a innymi (alternatywnymi) gałęziami transportu, co ma szczególne znaczenie przy połączeniach intraeuropejskich;
- bariery formalne, jakie wiążą się ze spedycją lotniczą, szczególnie w obrocie międzynarodowym, a które nie obowiązują w ruchu osobowym.

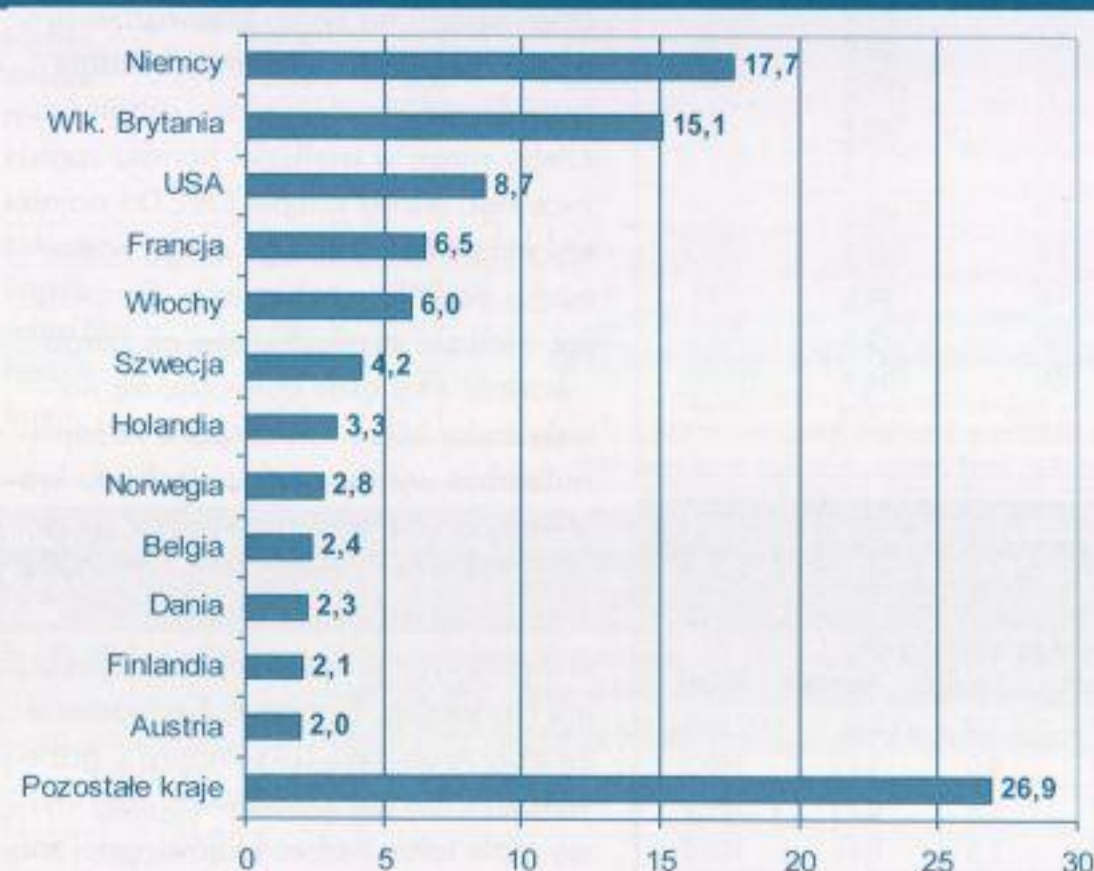
Należy także uwzględnić, że wzrost ruchu w Polsce bazuje przede wszystkim na aktywności przewoźników niskokosztowych, a ci z kolei przewozem cargo nie zajmują się wcale, w przeciwieństwie do przewoźników tradycyjnych.

Nawet jednak uwzględniając te różnice, należy oceniać, że poziom przewozów cargo w Polsce jest bardzo niski. Jeśli weźmiemy pod uwagę rozwój gospodarczy kraju (mierzony PKB), wzrost obrotów handlu zagranicznego (o ponad 100% w ostatnich kilku latach), wejście Polski do UE i trwającą dobrą koniunkturę gospodarczą na świecie, wyniki przewozowe polskiego cargo jawią się jako wyjątkowo mizerne.

Wydaje się, że znaczący wpływ na to ma:

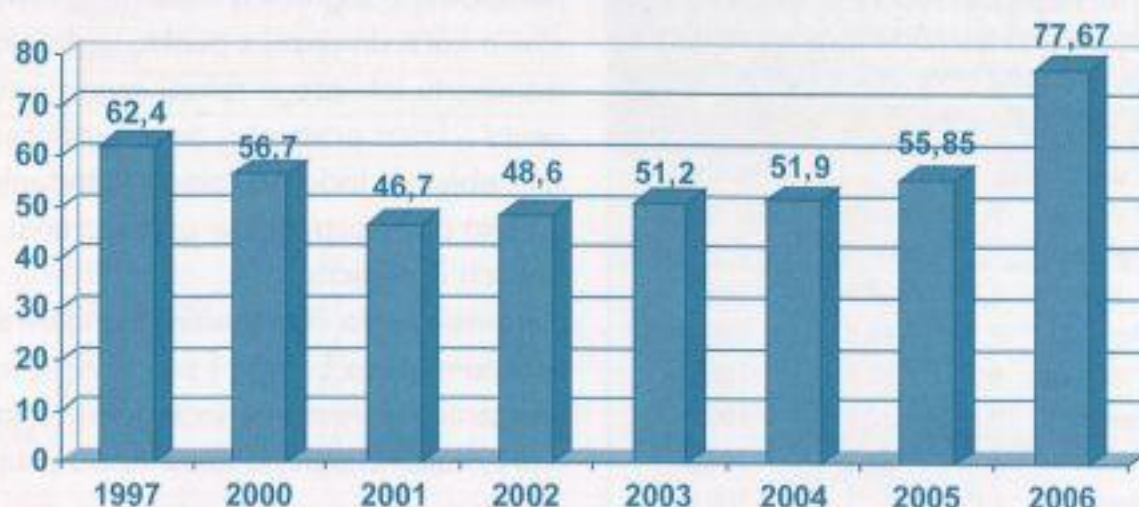
- struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego z dominującym (ok. 80%) udziałem Europy;
- struktura asortymentowa tego handlu, z relatywnie dużym udziałem towarów masowych (tak w imporcie, jak w eksporcie), a także takich „nieporęcznych” w lotnictwie towarów, jak samochody i inne środki transportu, meble, maszyny i urządzenia, sprzęt AGD, a niewielki, takich jak: wysokiej jakości elektronika, aparatura naukowa, biżuteria i zegarki, łatwo psująca się żywność i kwiaty;
- nakładanie się na siebie obu tych czynników, co oznacza, że jeśli już dochodzi do handlu ze światem poza Eu-

Rys. 34. Udziały (w %) przekraczających granicę na lotniskach cudzoziemców w 2006 r. według krajów / Share of foreigners crossing the border at airports in 2006 by country (%)



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

Rys. 35. Wielkości przeladunków cargo w polskich portach lotniczych w 1997 r. oraz w latach 2000-2006* w tys. ton / Cargo traffic at Polish airports in 1997 and in 2000-2006 in thous. of tons



Źródło: dane za rok 1997 na podstawie Biuletynu Informacyjnego GILC 2/2002, dane za lata 2000-2005 na podstawie Raportu Roczno 2005 PP Porty Lotnicze, Warszawa 2006 r., s. 17, dane za 2006 r. na podstawie informacji otrzymanych z portów lotniczych.

*Dane GILC i PPL za 2004 różnią się nieco. Raport GILC podaje przeladunki w wielkości 53,4 tys. t., (Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005).

Cargo

ropą, to na ogół są to towary masowe;

- silna wrażliwość cenowa polskiego rynku przy imporcie towarów konsumpcyjnych; zabawki z Chin lub odzież

z Indii sprowadza się do Polski ze względu na niską cenę; obłożenie jej kosztami cargo lotniczego spowodowałoby znaczący jej wzrost i nawet jeśli

Tab. 23. Wzrost liczby cudzoziemców przekraczających granicę na polskich lotniskach w ruchu przyjazdowym w latach 2005-2006 / Increase in number of foreigners crossing the border at Polish airports in inbound traffic in 2005-2006

Lp / No.	Kraj pochodzenia / Country of origin	Wzrost w latach / Increase in 2005-2006	
		w tys. pas. / in thous. pass.	w / in %
1	Wlk. Brytania	115,1	42,3
2	Niemcy	71,5	19,9
3	Włochy	28,1	23,8
4	Szwecja	22,7	29,0
5	Norwegia	22,4	49,0
6	Belgia	17,3	42,2
7	USA	12,8	6,4
8	Holandia	11,7	17,0
9	Finlandia	11,1	27,3
10	Dania	11,0	24,6
11	Francja	8,3	5,5
12	Austria	6,0	14,1

Źródło: badania i oszacowania IT oraz dane Straży Granicznej/GUS.

Tab. 24. Udział wybranych grup turystów według krajów pochodzenia w przekroczeniach granicy na polskich lotniskach w 2006 r. / Share of selected groups of tourists by country of origin in border crossings at Polish airports in 2006

Kraj pochodzenia / Country of origin	Udział procentowy poszczególnych lotnisk / % share of particular airports							
	Warszawa	Kraków	Katowice	Gdańsk	Wrocław	Poznań	Pozostałe	Razem
Niemcy	29,7	20,7	22,9	16,9	5,9	3,4	0,5	100,0
Wlk. Brytania	32,5	39,8	4,7	7,2	6,2	4,0	5,6	100,0
USA	71,2	19,4	2,5	2,7	1,9	1,6	0,7	100,0
Francja	55,3	25,0	10,4	2,8	3,3	2,6	0,6	100,0
Włochy	42,4	33,6	13,9	2,4	4,9	2,5	0,3	100,0
Szwecja	61,2	5,9	7,0	18,3	3,8	3,3	0,4	100,0
Holandia	62,9	18,7	5,3	6,3	3,0	3,5	0,3	100,0
Norwegia	49,6	26,3	2,3	17,0	1,9	2,6	0,2	100,0
Belgia	72,0	15,6	3,6	2,7	2,7	2,4	0,9	100,0
Dania	72,9	7,7	1,1	9,7	2,9	4,8	0,9	100,0

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

Tab. 25. Udział procentowy cudzoziemców z wybranych krajów w przekroczeniach granicy na lotniskach w 2006 r. (kraje pochodzenia pasażerów o największych udziałach) / % share of foreigners from selected countries in border crossings at airports in 2006 (countries of origin that have the greatest share)

Port / Airport	Najwięksi udziałowcy / Most important shareholders						Razem w % / Total in %	
	I miejsce / I place	%	II miejsce / II place	%	III miejsce / III place	Pozostali / other %		
Warszawa	USA	11,4	Niemcy	9,7	W. Brytania	9,1	69,8	100,0
Kraków	W. Brytania	27,8	Niemcy	16,9	Włochy	9,3	46,0	100,0
Katowice	Niemcy	47,5	Włochy	9,8	W. Brytania	8,3	34,4	100,0
Gdańsk	Niemcy	40,9	W. Brytania	14,9	Szwecja	10,4	33,8	100,0
Wrocław	Niemcy	25,9	W. Brytania	23,4	Włochy	7,4	43,3	100,0
Poznań	Niemcy	21,5	W. Brytania	21,4	Francja	6,0	51,1	100,0
Rzeszów	W. Brytania	41,5	Ukraina	10,2	USA	6,8	41,5	100,0
Łódź	W. Brytania	64,5	Francja	4,7	Niemcy	3,3	27,5	100,0
Bydgoszcz	W. Brytania	68,6	Niemcy	5,7	Francja	2,1	23,6	100,0
Szczecin	W. Brytania	58,8	Włochy	11,0	Niemcy	10,3	19,9	100,0

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

cena pozostawałaby niższa niż towarów europejskich, popyt na te przedmioty w Polsce byłby istotnie mniejszy.

Tak więc relacje cena producenta – koszt przewozu, cena producenta-objętość ładunku, objętość ładunku – koszt przewozu układają się dla polskiego cargo lotniczego niekorzystnie. Jeśli dodamy do tego uwarunkowania geograficzne, logistyczne, celne i niski stopień konkurencji pomiędzy podmiotami operującymi na rynku przewozów cargo, to mamy to, co mamy. A mamy prawdopodobnie najniższy udział lotniczego cargo w wielkości handlu zagranicznego wśród krajów OECD i najniższy wskaźnik lotniczego cargo w stosunku do PKB w tym gronie. Porównując wielkość przeładunków air cargo i wartość PKB oraz opierając się na wskaźniku liczby ton cargo w każdym miliardzie wytworzonego dochodu krajowego brutto, trzeba stwierdzić, że pozycja Polski jest bardzo słaba. Nie tylko w stosunku do krajów węzłowych w światowych przewozach towarowych, jak Hongkong, Singapur, Zjednoczone Emiraty Arabskie i Luksemburg – gdzie wskaźnik ten jest kilkadziesiąt razy wyższy – ale także wobec krajów mniej znaczących pod tym względem, jak Grecja i Finlandia. Wartości dla wybranych krajów przedstawia tab. 27.

Ewentualnych wyraźnych zmian tej sytuacji możemy oczekiwać w przypadku:

- istotnego zwiększenia się w wymianie handlowej z zagranicą wolumenu towarów o korzystniejszej z punktu widzenia transportu lotniczego relacji cena producenta – koszt przewozu, cena producenta – objętość ładunku, objętość ładunku – koszt przewozu, tzn. w uproszczeniu małych i drogie;

- zwiększenia się wymiany handlowej z krajami poza Europą i znacznemu rozszerzeniu tej wymiany, szczególnie o towary małe i drogie, a także łatwo psujące się;

- obniżenia stawek frachtowych, co może być traktowane zarówno jako przyczyna, jak i skutek wzrostu przeładunków (i przewozów);

- uproszczenia procedur spedycyjnych;

Perspektywy i prognozy

• zwiększenia się poziomu przychodów konsumenckich powodujących

w konsekwencji mniejszą wrażliwość cenową polskiego rynku;

• rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych; wybudowanie w ostatecznym kształcie A-1, A-2 i A-4 da możliwość funkcjonowania 8 polskim lotniskom komunikacyjnym w bezpośrednim sąsiedztwie autostrad; budowa S-3 (lub A-3) kolejnym dwóm;

• fakt skomunikowania lotnisk z siecią autostrad zwiększy ich konkurencyjność i pozwoli inwestorom w kategoriach racjonalnych rozważać tworzenie centrów logistycznych w pobliżu lotnisk.

W 2006 r. najważniejszym lotniskiem dla obsługi cargo pozostawała Warszawa, gdzie przeładowano ok. 80% wszystkich przesyłek. Następne były porty w: Katowicach, Gdańsku, Poznaniu. Porty w Krakowie i Wrocławiu notowały przeładunki znacząco mniejsze niż czołowa trójka portów regionalnych, a w pozostałych nie przekroczyły one poziomu 1 tys. t. Wielkości przeładunków w 2006 r. i ich geograficzną strukturę przedstawiają rys. 36. i 37.

Można mieć nadzieję, że wyniki osiągnięte w 2006 r. są symptomem zmiany bardziej długofalowej i przeładunki cargo lotniczego może w tym, a najpóźniej w przyszłym roku, przekroczyć poziom 100 tys. t.

8. Perspektywy i prognozy / Perspectives and forecasts

8.1. Wzrost ruchu / Increase in traffic

Druga połowa 2006 r. i pierwsze miesiące 2007 r. były okresem wzrostu przewozów i ruchu na lotniskach w tempie silnie korygującym wcześniejsze prognozy. Wielkości przewidywane w naszym poprzednim raporcie 2006 r. odbiegały od rzeczywistych wielkości w bardzo zróżnicowanym stopniu. Dla Warszawy, Krakowa, Katowic i Łodzi różnice między prognozą a wielkościami faktycznymi nie przekraczały 10%, dla Gdańska, Wrocławia, Poznania i Szczecina – 20%. W przypadku Bydgoszczy i Rzeszowa procentowo różnice były większe. We wszystkich przypadkach mieliśmy do czynienia z mniejszym lub większym niedoszacowaniem. Można więc ocenić, że przewidywania te nie

Tab. 26. Przekroczenia granicy przez cudzoziemców w ruchu przyjazdowym do Polski w latach 2005-2006 na poszczególnych lotniskach / Border crossings of foreigners in inbound traffic to Poland in 2005-2006 at particular airports

Port / Airport	Przekroczenia w tys. / Crossings in thous.		Zmiana 2005-2006 / Change 2005-2006		Udział w % / % share	
	2006	2005	w tys.	w %	2005	2006
Warszawa	1 316,6	1 191,6	125,0	10,5	59,5	54,1
Kraków	527,5	380,7	146,8	38,6	19,0	21,7
Katowice	207,6	219,1	-11,5	-5,2	10,9	8,5
Gdańsk	177,4	98,1	79,3	80,8	4,9	7,3
Wrocław	97,4	53,0	44,4	83,8	2,6	4,0
Poznań	68,8	52,1	16,7	32,1	2,6	2,8
Rzeszów	11,8	2,8	9,0	321,4	0,1	0,5
Łódź	10,7	2,0	8,7	435,0	0,1	0,4
Bydgoszcz	7,0	0,95	6,05	636,8	0,0	0,3
Szczecin	6,8	3,5	3,3	94,3	0,2	0,3
Zielona Góra	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Pozostałe	0,1	0,25	-0,15	-60,0	0,0	0,0
Razem	2 004,3	2 431,9	427,6	21,3	100,0	100,0

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

Tab. 27. Tonaż cargo lotniczego (w tys.) przypadające na 1 mld USD produktu krajowego brutto w wybranych krajach / Tons of air cargo (in thous.) per 1 billion USD of GDP in selected countries

Lp / No.	Kraj / Country	Wartość wskaźnika: tys. ton cargo/ 1 mld USD PKB* / Value of factor: thous of tons of cargo per 1 billion USD GDP	Liczba uwzględnionych portów lotniczych** / No. of included airports
1	Luksemburg	22,23	1
2	Hongkong	20,30	1
3	Singapur	16,54	1
4	ŻEA	14,43	1
5	Tajlandia	6,69	1
6	Korea	2,97	1
7	Holandia	2,62	1
8	Belgia	1,90	1
9	Chiny	1,80	3
10	USA	1,53	11
11	Dania	1,49	1
12	Francja	1,14	1
13	Niemcy	1,01	2
14	Japonia	0,88	3
15	Węgry	0,81	1
16	Finlandia	0,75	Wszystkie porty fińskie obsługujące cargo
17	Austria	0,62	1
18	Wlk. Brytania	0,61	1
19	Grecja	0,56	1
20	Czechy	0,45	1
	Polska	0,26	Wszystkie porty polskie obsługujące cargo

Źródło: www.airports.org. dla 30 największych portów pod względem przeładunków, strony WWW portu w Pradze, Budapeszcie, Kopenhadze, Wiedniu i Atenach, strona www.finnavia, dane o przeładunkach otrzymane z portów polskich oraz dane o PKB www.worldbank.org.

**Dane o wielkości PKB w 2005 r. na podstawie jednolitej klasyfikacji Banku Światowego.*

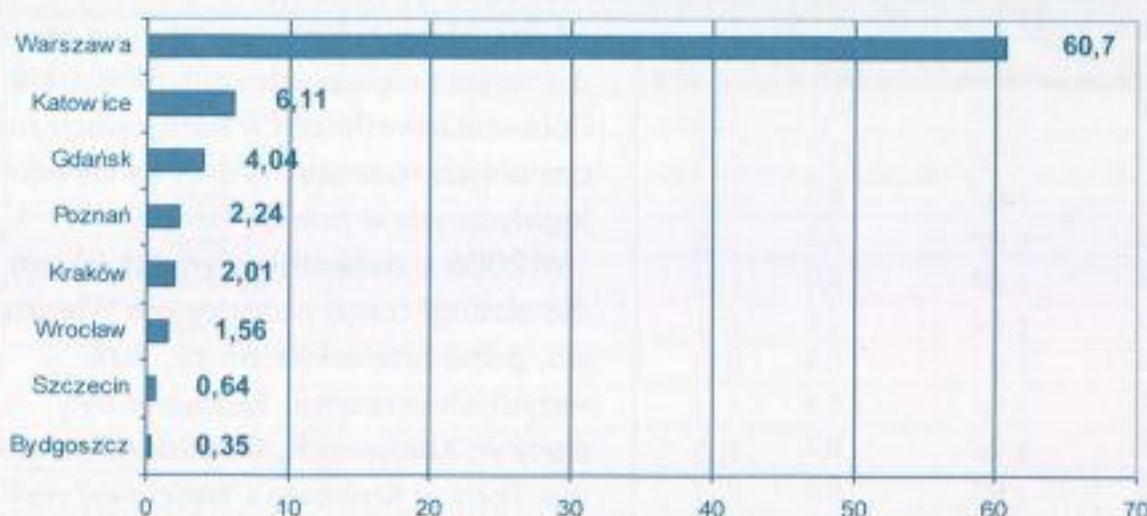
***Dane o przeładunkach cargo dotyczą 2006 r. i obejmują największe porty na świecie pod tym względem według klasyfikacji ACI, a także największe porty w innych wybranych krajach. Informacje zawarte w tab. X mają służyć przede wszystkim pokazaniu dystansu, jaki dzieli Polskę od innych krajów w zakresie air cargo. Stąd, przyjęto pewne uproszczenia. Wzięcie pod uwagę większej liczby portów w innych krajach jeszcze zwiększy tę różnicę, podobnie, jak najnowsze dane o PKB, co wynika z szybszego tempa wzrostu PKB w 2006 r. w Polsce niż w większości krajów wymienionych w tabeli.*

Wzrost ruchu

były prognostyczną porażką, ale też nie odznaczały się najwyższym stopniem precyzji. Duża dynamika zmian jest

czynnikiem tej precyzji niesprzyjającym. Opierając się na obserwacjach tendencji na rynku, ofercie przewozowej

Rys. 36. Wielkość przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w 2006 r., w tys. t. / Cargo traffic at Polish airports in 2006 in thous. of tons



Źródło: opracowanie IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.
*W zestawieniu ujęto te porty, które w 2006 r. wykazały operacje przeładunku cargo.

Rys. 37. Procentowa struktura przeładunków cargo w 2006 r., według polskich portów / % structure of cargo traffic in 2006 at Polish airports



Źródło: opracowanie IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

Rys. 38. Prognozowane wielkości pasażerskiego ruchu lotniczego w 2010 i w 2015 r. na lotniskach w Polsce (w mln pas.) przez ULC i IT / Forecasted passenger air traffic in 2010 and 2015 at Polish airports (in mil. pass.) by Civil Aviation Office (ULC) and Institute of Tourism (IT)



Źródło: opracowanie IT na podstawie danych ULC z 2006 r. i 2007 r. (strona www.ulc.gov.pl) dotyczących prognozy ruchu oraz analiz własnych IT.

i jej zmianach przez większą część roku 2007 oraz wynikach sprzedaży za pierwsze miesiące 2007, Instytut Turystyki szacuje, że ruch na polskich lotniskach osiągnie w tym roku wielkość ok. 18,6-19,0 mln pasażerów. W naszej prognozie sporządzonej w marcu 2006 r. ocenialiśmy, że będzie mniej więcej 2-2,5 mln mniejszy, z kolei ULC w prognozie z tamtego okresu szacował 2007 r. na 16,4 mln pas. Najnowsza prognoza ULC mówi o 19,1 mln [19]. Można więc powiedzieć, że skala błędu i skala korekty jest zbliżona w prognozach ULC i IT. Przewidywana na koniec roku wielkość ruchu oznacza wzrost o ok. 20-22% w stosunku do 2006 r., tj. nieco ponad 3 mln pasażerów. Prognozowany rozkład ruchu w poszczególnych portach przedstawia tab. 28.

Kolejne polskie lotnisko – Wrocław – znajdzie się w gronie „milionerów”, a następne – Poznań – w pobliżu tej granicy. W zróżnicowanym stopniu układać się będzie dynamika w poszczególnych portach. W wartościach bezwzględnych dominować będą największe. Natomiast najwyższy wzrost procentowy przewidujemy dla Wrocławia i Bydgoszczy, kolejno dla Poznania i Rzeszowa. Najmniej dynamiczne (w ujęciu procentowym) zmiany oczekiwane są w 2007 r. w Szczecinie i Warszawie.

W dłuższym przedziale czasu, tj. na lata 2010 i 2015, prognoza ULC także została zmodyfikowana. Instytut Turystyki pozostawił wcześniej szacowane wielkości, co pokazuje rys. 38.

Efektem modyfikacji prognozy sporządzonej przez ULC było zwiększenie oczekiwanej liczby pasażerów do 75,6 mln [20] (poprzednio 63,8 mln pasażerów [21]) w 2030 r. oraz wprowadzenie tzw. wskaźnika mobilności, tj. stosunku liczby pasażerów na lotniskach do liczby ludności. W 2006 r. wskaźnik ten wyniósł 0,40, w 2010 r. szacowany jest na 0,69, w 2015 r. na 0,94, a w 2030 r. na 1,98 [22]. Dla porównania w 2005 r. wskaźnik ten dla Włoch wynosił 1,53, dla Niemiec – 1,77, Francji – 1,78, Holandii – 2,90, Hiszpanii – 3,71, a dla Irlandii 5,84 [23].

Plany rozwoju

8.2. Plany rozwoju / Plans for development

Dynamiczny wzrost ruchu oraz dostęp do unijnych środków budżetowych w latach 2007-2013 stanowią silny impuls do pobudzenia inwestycji infrastrukturalnych, także w infrastrukturę lotniczą. Ostatni rok przyniósł w tym zakresie dość duże ożywienie i zwiększenie możliwości. Zarządy portów, władze wojewódzkie i resortowe (w zakresie wynikającym z kompetencji) zintensyfikowały działania na rzecz rozwoju bazy materialnej umożliwiającej dalszy wzrost ruchu lotniczego. Służy temu m.in. Uchwała Rady Ministrów z 8.05.2007 w sprawie Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych w oparciu o dokument przygotowany przez Ministerstwo Transportu. Na podstawie prognoz ruchu lotniczego określone zostały potrzeby w zakresie:

- rozwoju infrastruktury istniejącej obecnie sieci głównych lotnisk zaliczanych do TEN-T (bez Łodzi, Bydgoszczy, Zielonej Góry i Szyman);
 - rozwoju infrastruktury nawigacyjnej (lotniczych urządzeń naziemnych) [24].
- „Celem programu w zakresie rozwoju sieci lotnisk jest określenie zasad budowy i lokalizacji lotnisk, a nie wskazanie konkretnych lokalizacji nowych lotnisk. Podstawowe założenia Programu to:

- rozwój sieci lotnisk i systemów nawigacyjnych wpisanych w całokształt układu transportowego zgodnie z kierunkami rozwoju gospodarczego kraju;
- przyjęcie zasady decentralizacji i rozwoju portów regionalnych w celu dostępności usług lotniczych na całym obszarze kraju;
- dążenie polskiego rynku lotniczego do osiągnięcia stanu zbliżonego do stanu rynku w rozwiniętych krajach Europy z uwzględnieniem specyfiki tego rynku.

[...] Rozwój sieci lotnisk w Polsce będzie się odbywać poprzez rozbudowę i modernizację istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystanie i adaptację byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych. Decyzje o uruchamianiu nowych lotnisk podejmowane będą dopiero po wyczerpaniu możliwości rozbudowy i modernizacji lotnisk istniejących. Program zakłada, że w pierwszej kolejności sieć lotnisk regionalnych powinna zostać uzupełniona o porty zlokalizowane w województwach: zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim” [25].

W zakresie działań inwestycyjnych i prorozwojowych podejmowanych przez poszczególne zarządy lotnisk wymienić m.in. należy:

- głównymi celami inwestycyjnymi zarządu lotniska im. J.I. Paderew-

skiego w Bydgoszczy na lata 2007-2013 są: modernizacja i przedłużenie pasa startowego, dróg kołowania i systemu oświetlenia nawigacyjnego, modernizacja i rozbudowa płyty postojowej dla samolotów i utworzenie stanowiska do odladzania. Zarząd ma także plany inwestowania na terenach przyległych do lotniska. Obecnie istniejący terminal (oddany w 2004 r.) na razie nie wymaga rozbudowy. W maju 2007 r. decyzję o chęci objęcia udziałów portu w Bydgoszczy ogłosiły zarządy miasta Torunia i Inowrocławia [26];

- przygotowanie do projektów nowego terminala na lotnisku im.

L. Wałęsy w Gdańsku do obsługi ok. 2,5 mln pasażerów rocznie oraz przedłużenie drogi startowej i nowe drogi kołowania; rozpoczęcie budowy wstępnie planowanej na 2008 r.; w 2007 r. rozbudowa płyty postojowej i prace modernizacyjne umożliwiające obsługę większej liczby samolotów i pasażerów, tak by istniejący terminal mógł obsługiwać po rozbudowie 2,5 mln pasażerów; obecny terminal przewidywany był na 1 mln pasażerów rocznie;

- stworzenie biznesplanu i podjęcie działań pozwalających na uruchomienie inwestycji w Modlinie z możliwym terminem otwarcia na przełomie 2008/2009 r.; przepustowość lotniska po zakończeniu tego etapu ma wynosić 1,5-1,8 mln pasażerów rocznie;

- w końcu czerwca 2007 r. na lotnisku w Katowicach-pyrzowicach) oddano do użytku nowy terminal pasażerski (budowę rozpoczęto w 2005 r.). Inwestycja zwiększyła przepustowość portu z 1,6 do 3,6 mln pasażerów rocznie i obejmowała także modernizację dotychczas użytkowanej części. Nowo oddany terminal spełnia wymogi traktatu z Schengen. Zakres inwestycji objął także przebudowę układu komunikacyjnego i budowę parkingów. Nowy terminal w Katowicach to największa inwestycja na polskich lotniskach regionalnych służąca bezpośrednio pasażerom – powierzchnia użytkowa zwiększyła się 3-krotnie, a liczba stanowisk odprawy pasażerskiej więcej niż 2-krotnie;
- plany działań na krakowskim

Tab. 28. Prognozowana wielkość ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2007 r. / Forecast for passenger traffic at Polish airports in 2007

Lp / No.	Port lotniczy / Airport	Prognozowana wielkość ruchu w tys. pas. / Forecast for passenger traffic in thous. pass.		Zmiana procentowa w stosunku do 2006 r. / % change to 2006	
		minimalna	maksymalna	do minimum	do maksimum
1	Warszawa	9 000	9 100	11,1	12,3
2	Kraków	3 000	3 100	26,7	31,0
3	Katowice	1 800	1 820	23,4	24,8
4	Gdańsk	1 550	1 620	24,0	29,6
5	Wrocław	1 300	1 320	50,1	52,4
6	Poznań	900	920	34,2	37,2
7	Łódź	300	320	26,4	34,8
8	Rzeszów	290	300	38,7	43,5
9	Szczecin	200	205	9,6	12,3
10	Bydgoszcz	200	220	49,1	64,1
11	Zielona Góra	10	12	22,0	46,3
Razem / Total		18 550	18 937	19,8	22,3

Źródło: szacunki i opracowanie własne IT.

Plany rozwoju

lotnisku w Balicach obecnie koncentrują się na dostosowaniu infrastruktury do osiągniętego poziomu ruchu (w 2007 r. ok. 3 mln pasażerów). Obejmuje to następujące punkty: dostosowanie terminala pasażerskiego do wymogów układu z Schengen, budowa kompleksu administracyjno-technicznego i obiektu lotniskowej straży pożarnej, rozbudowa terminala pasażerskiego TP-2 w części pozwalającej na zwiększoną obsługę ruchu przylotowego, budowa parkingu wielopoziomowego, powiększenie płyty postojowej z niecałych 10 do 15 ha wraz z drugą drogą kołowania. Zlecono także opracowanie masterplanu na najbliższych kilkunastu lat;

- **na lotnisku im. W. Reymonta w Łodzi** po oddaniu wydłużonej do 2,5 km drogi startowej wraz z nowym oświetleniem, zakończeniu rozbudowy terminala 2 oraz obiektu dla lotniskowej straży pożarnej (wszystkie inwestycje zakończono w pierwszej połowie 2007 r.) najważniejszym przedsięwzięciem jest rozpoczęcie prac projektowych terminala 3, wraz z nowym parkingiem, nową płytą postojową i drogami kołowania dla samolotów. Nowy terminal będzie mógł obsłużyć jednocześnie 8 samolotów wielkości B-737. Kompletny projekt budowlany powinien być gotowy do końca 2007 r.;

- **władze lotniska im. H. Wieniawskiego w Poznaniu** planują w 2007 r. prace przy przebudowie i rozbudowie płyty postojowej, modernizację oświetlenia pionowego, rozbudowę terminala i dostosowanie go do wymogów układu z Schengen oraz budowę nowego parkingu w 2008 r. Główne punkty planu to: budowa stanowiska odladzania samolotów oraz rozbudowa dróg technicznych;

- **na lotnisku Jasionka w Rzeszowie** po ukończeniu pełnowymiarowej drogi startowej (o dł. 3,2 km) w związku z uruchomieniem rejsów transatlantycznych otwarto tymczasową nową halę przylotów oraz zakończono prace nad tzw. infrastrukturą okołoterminalową związaną z planami budowy nowego terminala, który w pierwszym etapie przewi-

Tab. 29. Wielkość środków przewidywanych na infrastrukturę lotniczą w latach 2007-2013 / Funds provided for air transport infrastructure for 2007-2013

Województwo / Voivodship	Lotnisko / Airport	Planowane inwestycje / Planned investments portów lotn. w mln PLN / of airports in mil. PLN	samorządów w mln EUR (łącznie z dotacją UE) / of local government in mil. EUR (UE funding included)
Dolnośląskie	Wrocław-Strachowice	359,9	b.d.
Kujawsko-Pomorskie	Bydgoszcz-Szwederowo	b.d.	40-50
Lubuskie	Zielona Góra-Babimost	b.d.	b.d.
Lubelskie	Świdnik	b.d.	57,8
Łódzkie	Łódź-Lublinek	17,0	24,7
Małopolskie	Kraków-Balice	570,4	b.d.
Mazowieckie	Warszawa Okęcie- -Modlin*, Radom Sochaczew,	352,6 b.d.	b.d. 45
Opolskie	Kamień-Śląski	b.d.	8-10
Pomorskie	Gdańsk Rębiechowo*	323,2	b.d.
Podkarpackie	Rzeszów Jasionka- -Krasno	318,7 b.d.	b.d. b.d.
Podlaskie	Krywlany-Suwałki	b.d.	46
Śląskie	Katowice-Pyrzowice	327,1	b.d.
Świętokrzyskie	Kielce-Obice**	b.d.	b.d.
Warmińsko-Mazurskie	Szczytno-Szymany	b.d.	50,1
Wielkopolskie	Poznań-Ławica	155,0	b.d.
Zachodniopomorskie	Szczecin Goleniów- -Zegrze Pomorskie	62,1 b.d.	b.d. 12
Łącznie/ Total		2 486,0	283,6-295,6

Źródło: na podstawie danych zebranych z Ministerstwa Transportu, ULC i Regionalnych Programów Operacyjnych, za Rzeczpospolitą z dn. 14.03.07. i 1.06.07.

*Inwestycje planowane przez port lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku mogą obejmować także lotnisko Gdynia Babie Doły.

**Finansowanie tego przedsięwzięcia planowane jest z różnych źródeł. Obecnie władze gminy Kielce dysponują 14 mln PLN na wykup gruntów (łącznie z obiecanej dotacją rządową), a starając się o 50 mln EUR dotacji UE. Jakże środki ostatecznie będą zaangażowane, jeśli inwestycja wejdzie w fazę realizacji trudno obecnie przewidzieć.

dziany jest do obsługi 360 pasażerów/godz. (ok. 1,5 mln w ciągu roku), a w ostatecznym kształcie do obsługi 1440 pasażerów/godz. (ok. 5 mln pas. rocznie);

- **na lotnisku im. M. Kopernika we Wrocławiu** prowadzone są prace nad powiększeniem przepustowości istniejącego terminala do ok. 1,2 mln pas. rocznie (zakończenie realizacji inwestycji na jesieni 2007 r.). W styczniu 2008 r. rozpocznie się budowa nowego terminala. Wybrano projekt, znany też jest wykonawca. Ukończenie inwestycji służącej obsłudze 2 mln pasażerów przewidziano na 2010 r. W ciągu następnych 2 lat terminal zostanie rozbudowany do potrzeb 4,5 mln pas. rocznie. Docelowa przepustowość portu to 7 mln pasażerów rocznie w ostatniej fazie inwestycji (2015 r.). Prócz terminala planowane jest też m.in.: przedłużenie drogi startowej (do 3 km) i drogi kołowania, powiększenie płyty postojowej do potrzeb docelowych i modernizacja oświetlenia nawigacyjnego. Co istotne, we Wrocławiu planowane są inwestycje obejmujące przebudowę połączeń lotniska z miastem: modernizacja istniejącej drogi (w jezdnię czteropasmową), budowa nowej drogi oraz budowa połączenia kolejowego (szynobus) z lotniska do dworca Wrocław Główny.

Niezależnie od powyższych inwestycji i planów największym przedsięwzięciem pozostaje rozbudowa Okęcia – zakończenie budowy i oddanie do użytku w 2007 r. terminalu 2, przebudowa układu komunikacyjnego w obrębie terminali oraz budowa podziemnej stacji kolejowej. Mamy tu jednak do czynienia nie tylko z opóźnieniem sięgającym 2 lat, ale także z kluczowym problemem połączenia miasta z lotniskiem, tj. z brakiem przełożenia się działań na odczuwalne dla użytkowników efekty. Z chwilą uruchomienia ter-

Plany rozwoju

minala 2 (przylotów i odlotów) szlaki komunikacji drogowej do lotniska pozostaną niedroższe, a linia kolejowa – przynajmniej jakiś czas – na etapie projektu. Niemniej, nominalna przepustowość Okęcia wzrośnie o 6 mln pas., a jego realna przepustowość całkowita, przy utrzymaniu terminalu Etiuda może być obecnie szacowana na 12-13 mln. Pewną barierą prawdopodobnie okaże się liczba możliwych do prowadzenia operacji lotniczych.

Wypada oczekiwać, że plany rozwoju poszczególnych portów będą się konkretyzować w miarę przyznawania/zatwierdzania środków unijnych w latach 2007-2013, przekazywania środków budżetowych centralnych i regionalnych (urzędy marszałkowskie, władze miejskie, powiatowe) oraz inwestycji własnych istniejących portów (z dotacji UE, zysków i kredytów). Zamierzenia w tym zakresie przedstawia tab. 29.

Obie grupy wydatków dają kwotę ok. 3,7 mld PLN, która zgodnie z planami ma być zainwestowana do 2013 r. w polskie porty lotnicze.

Wielką niewiadomą pozostaje nowy Centralny Port Lotniczy. Nie zakończono jednoznacznych wnioskami i upublicznionymi rekomendacjami prac ze-

społu powołanego do analizy tego problemu przez ministra infrastruktury kilka lat temu. Nie zostały podane do publicznej wiadomości rezultaty pracy ekspertów hiszpańskich mówiące o uwarunkowaniach dla CPL. Zasadniczo nie uwzględnia go także przytaczany wyżej Program Ministerstwa Transportu, który skupia się na rozwoju lotnisk regionalnych. Wspomina o nim, choć w buUchwała Rady Ministrów przyjmująca Program MT. W wywiadzie prasowym znaczenie Centralnego Portu Lotniczego dla Polski dostrzegł premier[27].

Trudno jednak powiedzieć czy, jak i kiedy ta optyka przełoży się na konkrety. Ministerstwo Transportu ma swoją wizję, w której istotnym elementem jest alternatywa: albo regiony albo CPL i zagrożenie dla regionalnego rozwoju „rozproszonego” ruchu przez centralnego molocha. Opinia o fałszywości tej alternatywy zawarta była w poprzednim naszym raporcie i pozostaje aktualna. Jedną z nielicznych organizacji starających się popularyzować ideę CPL jest Stowarzyszenie pod nazwą „Społeczny Komitet Popierania Budowy Centralnego Portu Lotniczego Warszawa – Łódź”.

Komitet wskazuje na funkcje obsługi ruchu nie tylko docelowego, ale również tranzytowego w układzie interkontynentalnym – i co równie ważne – jako węzła intermodalnego, zintegrowanego z systemem autostrad i kolei dużych prędkości. Oznacza to dostrzeganie istotnych czynników kształtujących potrzeby transportowe w perspektywie lat kilkudziesięciu, a nie tylko najbliższych miesięcy. Oznacza to także szanse na zmianę pozycji Polski na międzynarodowym rynku transportowym. Zmianę z pozycji zaściankowych i peryferyjnych na miejsce o istotnym znaczeniu dla przewozów europejskich, a poniekąd i światowych.

Summary

This Air Transport Market Report is the fifth edition of the publication prepared by the Institute of Tourism in Warsaw. As in the previous editions, the problems are divided into two main sections: the first concerning the world market and the second focusing on the Polish market.

The situation in the world market is presented based on the most recent data and analyses of the International Civil Aviation Organization, International Air Transport Association, Airport Council International, and several other organizations of regional or branch significance (such as the organisation of European carriers AEA, association of low-fare carriers ELFAA, etc.). Other information was derived from articles published in specialist air transport periodicals and from data published by some companies and airports on their websites. This allowed us to present the most important factors for the development of passenger aviation in application to carriers and airports. Airlines were profiled according to operational as well as financial data. This part also includes forecasts for the long- and short-term development of civil aviation.

In the part concerning the Polish market the Report presents the values, structure and traffic dynamics of Polish airports, passenger traffic serviced by particular airlines on the Polish market, and the passenger traffic offer prepared for the summer 2007 season in comparison to previous years. Special attention was paid to comparative factors in development of

air traffic in Poland and other Central and Eastern European countries, the traffic segment operated by low-cost carriers, charter traffic, and the share of foreign passengers in Polish airport traffic. The Report also presents air cargo related activity, absent in previous editions. Further, this part of the Report includes selected investment plans of Polish airports for the near future, as well as investments that were carried out during the last year and have a significant influence on the standard of services and safety of air traffic. The analysis of the Polish market also includes forecasts for Polish airport traffic. The expectations concerning the volume of traffic in 2007 apply to particular Polish airports. In turn, the forecasts for 2010 and 2015 feature collective values for Poland as a whole.

Collection and analysis of data concerning the Polish market were carried out with help from the Polish airports. Without their support, and especially without information they provided on the segment structure of traffic, the image of the market would not be as complete. Data published by the Civil Aviation Office in Poland, information from airport and airline websites, as well as data provided by carriers were also used. Information of special value for the market analysis was obtained from LOT Polish Airlines and Centralwings. Data derived from research conducted by the Institute of Tourism itself also constituted an important supplementary source.

Currently world aviation is going

through a period of, as it seems, stable prosperity and the forecasts are optimistic. This is indicated, for instance, by a demand for new aircraft signalled by carriers and by the value of investments in airport infrastructure, both carried out at the moment and planned for the future. In 2008 the traffic at Polish airports will exceed 20 million passengers and the growth dynamics are so great that the Civil Aviation Office had to correct its long-term forecast created at the beginning of 2006. The growth of traffic in Poland means not only quantitative, but also significant qualitative changes affecting the place of air transport in the Polish transportation system and in Polish economy, as well as cultural changes in society and in social behaviour. At the same time information on this subject is very scattered, sometimes incomplete and incoherent.

The aim of this work, published in cooperation with the Publisher of Wiadomości Turystyczne and with the support of sponsors, is a comprehensive overview of the current state of the market including its most important factors.

We hope that this edition of the Report – to an even greater degree than the previous ones – will meet the expectations and needs of all those who, for reasons professional, educational or cognitive, take an interest in the aviation market.

Tomasz Dziedzic

Przypisy

Część I / Part I

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT / AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD

1. Dane na podstawie: OAG, Press Release z 19.12.2006., Highest Ever Number Recorded, www.oag.com.
2. Por. T. Dziedzic, Rynek lotniczy 2006, Instytut Turystyki i Wiadomości Turystyczne, Warszawa 2006, s. 14.
3. W rzeczywistości turystów korzystających z samolotów jest istotnie więcej, gdyż kilkadziesiąt milionów turystów korzysta każdego roku z lotniczych połączeń czarterowych. Można zaryzykować twierdzenie, że w skali świata co drugi turysta zagraniczny korzysta z samolotu.
4. Wpływ z cargo wzrósł w skali świata w 2006 r. o 4%. Źródło: IATA Profitability Revised up on Stable Growth, June 2007, www.iata.org.
5. W 2000 r. przychody wynosiły 308 mld USD, a rok wcześniej – 329 mld USD; źródło, jak dla rys. 5.
6. Wskaźnik yield oznacza stosunek przychodów ze sprzedaży do wielkości sprzedanych pasażerokilometrów. Niekiedy może też być liczony w relacji do liczby pasażerów lub liczby oferowanych pasażerokilometrów.
7. Dane na podstawie: IATA Profitability Revised..., op. cit., s. 4. Można dodać, że wielkość rzeczywista wydatków na paliwo w 2006 r. była i tak nieco mniejsza niż zakładano w prognozie na początku roku. Obawiano się, że będzie to 120 mld USD.
8. W latach 2001-2002 na paliwo wydano najmniej i miało ono najmniejszy udział w kosztach operacyjnych linii lotniczych w obecnej dekadzie. Wiązało się to z kryzysem w branży i stagnacją gospodarczą na świecie po zamachach 11.09.2001.
9. Dane na podstawie: IATA Airline Fuel and Labour Cost Share, June 2007, www.iata.org.
10. Dane za: IATA, Airline Profitability..., op. cit.
11. Dane za OAG, Press release 19.12.2006, www.oag.com.
12. Statystyki ELFAA nie obejmują m.in. trzecich – pod względem wielkości przewozów w segmencie – linii Air Berlin, ani irlandzkich Aer Lingus, podobnie jak polskich Centralwings. Stąd, można szacować, że faktyczne przewozy LCCs w Europie to ok. 130-135 mln pas. Źródło: www.elfaa.com.
13. Dane na podstawie: Leading, Serving, Representing, The Global Airport Community, ACI Report, 15.02.2007, www.airports.com.
14. AEA, op. cit., Schedule Service of AEA Member Airlines, January-December 2006, 14.02.2007.
15. Informacja na podstawie ATW Jun/2007, s. 56.
16. Informacja na podstawie ATW Mar/2007, s. 48.
17. Dane na podstawie: Performance Indicators, ICAO Journal, vol. 62, no. 2, Mar/Apr 2007, s. 5.
18. Dane na podstawie: Global Traffic Forecast 2006-2025, Executive Summary, Edition 2007, ACI, s. 1.
19. Dane na podstawie: IATA, Profitability revised..., op. cit., s. 1-4.

Część II / Part II

RYNEK LOTNICZY – POLSKA / AIR TRANSPORT MARKET – POLAND

1. „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2006”. Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego, opublikowane na stronie www.ulc.gov.pl, pobrane 13.03.2007.
2. Dane o przewozach Direct Fly oszacowane przez IT, na podstawie „Liczba odprawionych pasażerów...2005-2006...” mat. ULC, op. cit.
3. Na podstawie informacji uzyskanych w Biurze Komunikacji i PR PLL LOT.
4. Dane za 2005 r. skorygowane w stosunku do zawartych w „Rynek lotniczy 2006” zgodnie z publikacjami PLL LOT.
5. Oznacza to także korektę danych dotyczących segmentu LCCs i działań Centralwings opublikowanych w raporcie Rynek Lotniczy 2006.
6. Por. T. Dziedzic, Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27.
7. W kilku przypadkach w rozkładach lato 2007 oferowane są rejsy raz na 2 tygodnie. W ujęciu modułu tygodniowego przeliczone one zostały jako 0,5 rejsu na tydzień.
8. Struktura taka w odniesieniu do linii sieciowych byłaby trudna do przedstawienia z uwagi na duże znaczenie operacji code share w tym segmencie.
9. Dane w tym rozdziale uwzględniają skorygowane informacje o ruchu czarterowym w 2005 r., w stosunku do tych zawartych w raporcie Rynek lotniczy 2006, op. cit.
10. 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.wroclaw-airport.pl) albo spadek o 6 tys. pas. (przy porównaniu wielkości za 2005 r. ze strony www.wroclaw-airport.pl z wielkością za 2004 r. z Raportu rocznego PP PL).
11. Dane uzyskane z zarządów portów lotniczych lub na stronach www.wroclaw-airport.pl.
12. Dane o przewozach Fischer Air Polska 2005-2006 na podstawie informacji przedstawiciela nowej spółki, Rzeczpospolita, z dn. 17-18.03.2007. W ubiegłym roku Fischer Air Polska podawał dane przewozowe za 2005 r. w wysokości 257 tys. pas. I taka wielkość znajduje się w raporcie Rynek lotniczy 2006. Tu przyjęto, że późniejsze dane są odpowiadające stanowi faktycznemu.
13. Na ten stan rzeczy mogło oddziaływać także bankructwo biura podróży Open travel, z którym Fischer Air Polska był powiązany kapitałowo i funkcjonalnie.
14. W stosunku do danych zawartych w raporcie Rynek lotniczy 2006 nastąpiły niewielkie korekty. W 2005 r. skorygowana struktura ruchu przedstawiała się następująco: linie sieciowe na połączeniach międzynarodowych – 46,6%, LCCs na połączeniach międzynarodowych – 26,6%, ruch krajowy – 14,8%, zagraniczny ruch czarterowy – 11,9%.
15. Dane dla poszczególnych portów prezentowane na rys. 26 w niektórych przypadkach różnią się minimalnie od wielkości opublikowanych przez ULC w styczniu 2007 r. Instytut Turystyki zbierał dane w marcu i kwietniu, stąd przyjęto, takie wielkości. Różnice te nie wpływają w żadnym przypadku na rząd wielkości, pozycję portu ani też dynamikę zmian w stosunku do 2005 r.
16. Ryanair operacje w Polsce rozpoczął od lotniska we Wrocławiu w marcu 2005 r., kolejnym

portem był Kraków, natomiast z większości lotnisk regionalnych rejsy uruchomiono jesienią 2005 r.

17. Dla Wrocławia, gdzie brak owej zależności wysoką wartość wskaźnika sezonowości można wyjaśnić silnie narastającym ruchem w trakcie roku, wynikającym z dynamicznie rozszerzającej się podaży.
18. Zgodnie z obowiązującą wykładnią UNWTO turyści zagraniczni to odwiedzający spędzający z odwiedzanym krajem minimum 1 noc. Przedstawione wyżej wielkości opierają się na upraszczającym założeniu, że przybywający samolotami należą w 100% do kategorii turystów. Faktyczna liczba turystów jest wśród pasażerów nieco mniejsza, ale różnica ta jest statystycznie nieznaczna i nie wpływa na podane proporcje. Wg szacunków Instytutu Turystyki turystów zagranicznych w Polsce było w 2006 r. 15,7 mln, a w 2005 r. 15,2 mln. Przyjęto także, że wszyscy przyjeżdżający do Polski z krajów niesąsiednich są turystami.
19. Dane na podstawie materiału ULC Prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotycząca liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego oraz liczby operacji handlowych w polskich portach lotniczych do roku 2030, opublikowane 4.04.2007 r., na stronie www.ulc.gov.pl, jako aktualizacja prognozy wcześniejszej.
20. Wg prognozy ULC do 2030 r., opublikowanej 4.04.2007, strona ULC, op. cit.
21. g prognozy ULC do 2030 r., opublikowanej 28.02.2006, strona ULC, op. cit.
22. Prognoza ULC do 2030 r., opublikowana 4.04.2007, strona ULC, op. cit.
23. Dane o ruchu w portach na podstawie: L. de la Fuente Layos, Air Transport in Europe in 2005, Statistics in Focus Transport, 8/2007, s. 2 oraz danych Banku Światowego o populacji, strona www.worldbank.org, op. cit.
24. Omówienie Uchwały Rady Ministrów z 8.05.2007, materiał Ministerstwa Transportu, strona www.mt.gov.pl, 14.05.2007.
25. Tamże.
26. Dane o inwestycjach i planach rozwoju opracowano na podstawie informacji zawartych na stronach www.porty-lotnicze.pl w odniesieniu do lotniska w Gdańsku. Brak jest informacji o planach inwestycyjnych w Goleniowie i Zielonej Górze. Można jedynie dodać, że lotnisko i terminal w Goleniowie przechodziły niedawno istotną modernizację, natomiast lotnisko w Babimoście uwzględniane jest w planach inwestycyjnych 100-procentowego udziałowca, czyli PPL.
27. Wywiad z J. Kaczyńskim, gazeta Dziennik, 23.04.2007.



WIADOMOŚCI 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/Pieczeń

NOWOŚĆ

e-Wiadomości Turystyczne

Prenumerata „Wiadomości Turystycznych” teraz także w wersji cyfrowej.

- automatyczna dostawa na Twój komputer
- aktywne linki przenoszące na interesujące Cię strony www
- wyszukiwarka przeszukująca zawartość
- możliwość zaznaczania tekstu i sporządzania notatek.

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@2eurosyst.pl)

ROZBUDOWA PORTÓW LOTNICZYCH
EURO 2012 WYZWANIEM

NOWE KONCEPCJE DOTYCZĄCE
ROZWOJU PORTÓW LOTNICZYCH

ROZWÓJ POLSKICH
PORTÓW LOTNICZYCH

STRUKTURA WŁAŚCICIELSKA
PORTÓW LOTNICZYCH

FINANSOWANIE ROZWOJU
PORTU LOTNICZEGO

AIRports 2007

Konferencja Airports już na stałe wpisała się do kalendarza ważnych wydarzeń rynku lotniczego

Jak co roku jesienią macie Państwo możliwość wymienić się swoimi poglądami i spostrzeżeniami dotyczącymi zmian zachodzących na tym szybko rozwijającym się rynku. Tegoroczne spotkanie poświęcone będzie rozbudowie portów lotniczych i wyzwaniom jakie stoją przed portami w związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku.

Warszawa
19-20 wrzesień 2007
Hotel Marriott

ROZWÓJ PORTÓW LOTNICZYCH SPROSTAĆ WYZWANIOM EURO 2012

Poruszana tematyka:

- wzrastający ruch a program rozbudowy portów lotniczych i sieci lotnisk
- rozbudowa portów lotniczych w Polsce i na Ukrainie a EURO 2012 (doświadczenie innych krajów -Portugalia, Niemcy)
- infrastruktura wokół portów
- plany rozwojowe polskich portów
- nowoczesne rozwiązania technologiczne
- trendy w strukturach właścicielskich
- metody finansowania rozwoju portów lotniczych
- projekty infrastrukturalne PPP

actia CONFERENCES

Actia Forum Sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8

81-368 Gdynia

tel.: (+48 58) 627 23 23

fax.: (+48 58) 627 24 27

kontakt:
Alan Arent
Project Manager
alan@actiaforum.pl

Więcej informacji i formularz zgłoszeniowy na stronie:

www.actiaconferences.com



Instytut Turystyki



Instytut Turystyki

Institute of Tourism

Statystyka

Informacje, wydawnictwa, strony internetowe www.intur.com.pl

Biblioteka

Ponad 15 tysięcy woluminów, katalog na stronach www.intur.com.pl

Publikacje

Kilkanaście publikacji książkowych, kilkadziesiąt informacji i raportów rocznie.

Adresy, Kontakty

Adres Pocztowy

Instytut Turystyki, ul. Merliniego 9a,
02-511 Warszawa

Telefon

+48 (22) 844 63 47

FAX

+48 (22) 844 12 63

E-mail

it@intur.com.pl

Działalność Instytutu Turystyki obejmuje:

- badania statystyczne realizowane w ramach rządowego Programu Badań Statystycznych Statystyki Publicznej w zakresie turystyki i hotelarstwa,
- badania marketingowe na potrzeby tworzenia i promocji produktów turystycznych, w tym badania rynków zagranicznych i regionalnych,
- gromadzenie informacji o infrastrukturze, walorach, atrakcyjności turystycznej i ruchu turystycznym w województwach i wszystkich gminach w Polsce,
- gromadzenie informacji o podróżach, turystyce i infrastrukturze turystycznej Polski, Europy i świata,
- opracowywanie regionalnych i lokalnych strategii i programów rozwoju turystyki,
- opracowywanie specjalistycznych raportów na temat usług w zakresie turystyki, transportu, bazy noclegowej itp.

Wykorzystując gromadzone informacje i posiadaną wiedzę Instytut Turystyki na zamówienie wykonuje również:

- specjalistyczne badania ankietowe, wywiady i analizy sytuacji na wybranych rynkach turystycznych,
- opinie na temat celowości i opłacalności projektów,
- opinie na temat innowacyjności projektów turystycznych,
- feasibility study i biznesplany turystycznych projektów inwestycyjnych (w tym wyszukiwanie i ocenę lokalizacji inwestycji),
- badania rynku (w tym badania popytu i badania konkurencji),
- doradztwo w zakresie projektowania i realizacji przedsięwzięć, strategii i programów.



www.intur.com.pl