raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2008

dynamika • wskaźniki • prognozy

DODATEK DO WIADOMOŚCI TURYSTYCZNYCH ISSN 1641-2451 Wrzesień 2008

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

INSTYTUT TURYSTYKI

Warsaw Airport Services Ltd.

We handle with care

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

- Obsługa pasażerów i ich bagażu
- Obsługa samolotów
- Koordynacja operacji
- Obsługa lotów prywatnych w Terminalu VIP Aviation
- Odladzanie samolotów
- Informacja lotniskowa

Nasze lokalizacje

Warsaw Airport Services Sp. z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 1
00-906 Warszawa
tel. +48 22 650 43 81
fax. +48 22 650 30 36
e-mail: office@was-handling.pl
www.was-handling.pl

Informacja lotniskowa/call center

Warszawa	0 22 650 42 20
Kraków	0 801 055 000
Dla dzwoniących z telefonu komórkowego	0 12 295 58 00

IATA GROUND HANDLING COUNCIL MEMBER

ISO 9001 QUALITY ASSURANCE

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Instytut Turystyki
Wiadomości Turystyczne

Rynek lotniczy 2008

INSTYTUT TURYSTYKI BIBLIOTEKA WARSZAWA
10231

dr Tomasz Dziedzic
Instytut Turystyki w Warszawie

Redakcja:
Liliana Olchowik
Wiadomości Turystyczne

Tłumaczenie/Translation
by Dorota Dzierzbicka

Warszawa, wrzesień 2008

INSTYTUT TURYSTYKI
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
Prezes zarządu 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: Studio4you, Iwona Bóta

Spis treści

Wprowadzenie/*Introduction* 5
Executive summary 6
Rynek Lotniczy – Świat/*Air Transport Market – The World* 8
1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej/*Basic factors of global activity* 8
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata/*Global passenger traffic* 8
1.2. Wyniki finansowe/*Financial results* 9
2. Główni przewoźnicy światowi/*Major carriers in the world* 12
2.1. Wielkości przewozów pasażerskich/*Passenger traffic results* 12
2.2. Wyniki finansowe/*Financial results* 13
2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers)/*The LCCs segment* 14
3. Porty lotnicze/*Airports* 15
4. Trendy, tendencje, prognozy/*Trends, tendencies, forecasts* 16
4.1. Uwarunkowania formalne/*Legal conditions* 16
4.2. Nowe Samoloty/*New Aircraft* 17
4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego/*Forecasts for growth of passenger traffic and movement* 18
Rynek Lotniczy – Polska/*Air Transport Market – Poland* 20
1. Polska na tle krajów Europy środkowowschodniej/*Poland versus other Central and Eastern European countries* 20
2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)/*Traditional carriers* 21
2.1. Linie zagraniczne/*Foreign carriers* 21
2.2. Działalność PLL LOT/*Activity of LOT Polish Airlines* 22
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)/*Low-cost carriers* 23
4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r./*Offered traffic values and directions in 2008* 25
5. Ruch czarterowy/*Charter traffic* 29
6. Polskie porty lotnicze/*Polish airports* 32
6.1. Ruch w poszczególnych segmentach/*Traffic in particular segments* 32
6.2. Ruch według portów/*Traffic at airports* 33
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach/*Foreign passengers at Polish airports* 35
7. Cargo 38
8. Perspektywy i prognozy/*Perspectives and forecasts* 39
8.1. Wzrost ruchu/*Increase in traffic* 39
8.2. Plany rozwoju/*Plans for development* 40

Z zaufanym partnerem realizacja celów staje się łatwiejsza.

consolidator hurra

Twój partner
w sprzedaży
biletów lotniczych

Oferujemy biurom podróży
- 4,5 mln taryf negocjowanych
- Proste narzędzia rezerwacji i sprzedaży biletów lotniczych
- Szkolenia w zakresie obsługi systemów lotniczych
- Dostęp do baz danych zawierających specjalne taryfy etniczne, młodzieżowe i touroperatorskie
- Dostęp do linii lotniczych obecnych w BSP Niemcy
- Wystawianie biletów ze wszystkich systemów CRS

Naszym celem jest współpraca, nie współzawodnictwo
- My negocjujemy stawki i warunki z przewoźnikami Ty przedstawiasz oferty klientom
- Ty sprzedajesz bilety my je wystawiamy
- Zarabiamy wspólnie i dzielimy się zyskiem

Pierwszy w Polsce niezależny konsolidator biletów lotniczych stwarza ogromne możliwości dla Twojego Biura.

Nawet jeśli posiadasz licencję IATA, z pewnością zainteresuje Cię dostęp do nowych, unikalnych taryf, które pozwolą Ci zostawić konkurencję w tyle.

www.hurra.pl
office@hurra.pl
(089) 648 90 13

Wprowadzenie

Instytut Turystyki prezentuje Państwu szóstą edycję raportu o rynku lotniczym.

Zawarte w raporcie dane światowe opierają się na statystykach International Civil Aviation Organization, International Air Transport Association, Association of European Airlines, Airports Council International, a także World Bank, United Nations World Tourism Organization i kilku innych organizacji monitorujących stan branży lotniczej, światowej gospodarki i społeczeństwa. W przypadku Polski prezentowany dokument opiera się na danych zebranych przez Instytut Turystyki w portach i liniach lotniczych działających w naszym kraju, na publikowanych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz na badaniach własnych Instytutu Turystyki dotyczących ruchu lotniczego i turystycznego, które są prezentowane tylko w tym raporcie. Należy podkreślić szczególnie dobrą współpracę i pomoc, jaką otrzymaliśmy ze strony polskich portów lotniczych.

Podobnie jak poprzednie wydania raport jest podzielony na dwie części. Pierwsza przedstawia podstawowe informacje o światowym rynku lotniczym. Druga bardziej szczegółowo analizuje rynek Polski. Aby ułatwić Czytelnikom korzystanie z raportu zamieszczone dane obejmują na ogół okres kilku lat. W odniesieniu do podstawowych parametrów umieszczone są także prognozy ruchu lotniczego o różnym horyzoncie czasowym. Raport „Rynek lotniczy 2008" jest kontynuacją poprzednich edycji. Stąd układ tematyki i zakres danych jest zasadniczo spójny z raportami z lat poprzednich. W kilku kwestiach odwołujemy się wprost do wydania 2007, gdzie analiza była pogłębiona, a zmiany od tego czasu relatywnie niewielkie.

Prognozy długo- i średnioterminowe pozostają dla branży lotniczej optymistyczne i zakładają średnioroczny wzrost na poziomie przekraczającym 4%. Znacznie trudniejsza niż w długim horyzoncie czasowym jest ocena krótkoterminowa. Spowolnienie wzrostu gospodarczego na świecie, gwałtownie rosnące (do lipca 2008 r.) i nieprzewidywalne ceny paliw, wielomiliardowe nakłady na bezpieczeństwo oraz koszty związane z emisją CO_2 powodują, że sytuacja finansowa przewoźników i portów może się okazać w najbliższym czasie bardzo trudna. Kontrastuje to z dobrymi wynikami, które osiągnęły linie lotnicze w 2007 roku. Linie lotnicze w Europie i Ameryce Północnej zaniepokojone rosnącymi kosztami i zmniejszeniem wzrostu popytu starają się ograniczać podaż. I choć w pierwszym półroczu 2008 roku wzrosła liczba przewozów wśród europejskich linii zrzeszonych w AEA o 2%, planowane redukcje siatki połączeń i częstotliwości mogą na koniec roku skutkować zerowym wzrostem.

Te czynniki, które w niejednoznaczny sposób oddziałują na sytuację światową, znajdują oddźwięk także na polskim rynku lotniczym. Z jednej strony Polska notuje wysokie, choć zmniejszające się tempo wzrostu gospodarczego, rosnące możliwości konsumentów i potrzeby podróżowania, a z drugiej mniejszy potencjał rynku, niż oczekiwali przewoźnicy, pogarszające się warunki finansowe prowadzenia operacji, konieczność ograniczania się do najbardziej rentownych obszarów działalności oraz rosnące koszty dla pasażerów. Wszystkie te czynniki układają się w dość skomplikowaną mozaikę o wewnętrznie sprzecznych kierunkach działania.

W ocenie Instytutu Turystyki fazę niezwykle gwałtownego wzrostu ruchu, z 8 do 19 mln w latach 2004-2007, Polska ma już za sobą. W 2008 roku ruch na naszych lotniskach osiągnie poziom 22 mln pasażerów. Choć oznacza to wzrost o ok. 15%, dynamiką będzie znacznie odbiegał od poprzedniego okresu. W najbliższych latach możemy oczekiwać rozwoju bardziej zrównoważonego, połączonego z okresowym zmniejszaniem się ruchu w pewnych segmentach lub na niektórych kierunkach. Niemniej jednak, zgodnie z prognozami IATA, Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Instytutu Turystyki, Polska pozostanie do 2015 roku jednym z najszybciej rozwijających się rynków Europy. O rozwoju w dłuższej perspektywie zadecyduje włączenie się Polski w system lotnictwa światowego dzięki budowie lotniska interkontynentalnego.

Oddając (m.in. dzięki wsparciu sponsorów) niniejszy raport do rąk Czytelników, Instytut Turystyki i Redakcja „Wiadomości Turystycznych" mają nadzieję, że aktualna edycja 2008 będzie użytecznym źródłem informacji oraz pomocnym narzędziem dla tych wszystkich, którzy z powodów zawodowych, edukacyjnych lub czysto poznawczych są zainteresowani rynkiem lotniczym bądź w wymiarze globalnym, bądź lokalnym.

Tomasz Dziedzic

Executive Summary

EXECUTIVE SUMMARY

The Institute of Tourism presents the sixth edition of the Air Transport Market Report. As in the previous editions, the report is divided into two main sections. The first one contains basic information on the global air transport market. The second one analyses the Polish market in greater detail.

The data included in the report are based on statistics of the ICAO, IATA, AEA, ACI, as well as the World Bank, United Nations World Tourism Organization and several other institutions monitoring the state of the air transport sector, the global economy and society. As for Poland, the presented document is based on data obtained by the Institute of Tourism from airports and airlines operating in our country, on published data of the Civil Aviation Office in Poland and on research conducted by the Institute of Tourism on air- and tourist traffic, which are published exclusively in this report.

To make the use of this report easier for the Reader, the presented data covers a period of several years. The basic parameters also include forecasts for the long- and short-term development of civil aviation. The Air Transport Market Report 2008 is a continuation of the previous editions. Therefore, the layout of subject matter and the span of data are generally compatible with those in reports from previous years. In several points we refer directly to the 2007 edition, where the analysis was more in-depth and the changes since that time – relatively insignificant.

The World Market

In 2007 airlines carried 2.26 billion passengers on scheduled flights, which amounted to 6.4% more than in the previous year. The growth rate of passenger transport was greater than the year before and it exceeded the growth rate of the world GDP. For the third year in a row there was a slight drop in charter flights (by 3%) and according to ICAO estimates they constituted ca. 8.5% of total passenger transport (in RPK).

The region holding the greatest share of scheduled flights in 2007 was North America (34%), before Europe (28%) and Asia and Pacific (27%). However, the highest growth rate in this group was in the Asia and Pacific region and the lowest was in North America. Europe, in turn, dominated in scheduled international flights with a 40% share, Asia and Pacific had 27%, and North America – 17%.

The passenger load factor on scheduled flights increased by 1 point in 2007, reaching 77%. It was the fourth consecutive year of growth since 2003, which indicates a constantly improving effectiveness of aircraft load factor.

2007 brought an increase of airline sales revenues which reached 485 billion USD (an over 7% increase compared to 2006). These revenues from sales of passenger transport services constituted 80% of the total income.

As a result of a significant increase in oil prices the cost of fuel and its share in operational costs of airlines grew sharply. In total, airlines had to spend 136 billion USD on fuel, i.e. 25 billion more (23%) than in the previous year. The level of fuel prices and their share in the costs became one of the major problems of world aviation in 2007.

Nevertheless, in 2007 global civil passenger air transport obtained a positive net result for the first time since 2000, gaining a profit of 5.6 billion USD, compared to a loss of 0.5 billion USD in the previous year. Thus, carriers obtained a positive net profitability of 1.1%. This profit was achieved in Europe, North America, and in the Asia and Pacific Region. Airlines also obtained an operational profit of 16.3 billion USD (26% growth compared to 2006).

The largest airlines in terms of carried passengers in 2007 were Southwest Airlines (102 mil. pass.), before American Airlines (98 mil.) and the Air France/KLM group (75 mil.). Southwest and Air France/KLM carried more passengers than in the previous year and AA – the same number of passengers. However, treating Air France and KLM separately, on international flights the largest carrier in 2007 was the Irish LCC Ryanair (49 mil. pass.), before Lufthansa (41 mil.) and Air France (32 mil.). Thus, for the first time in history low cost airlines placed first both in passenger transport as a whole and on international routes.

The largest net income in 2007 was obtained by Lufthansa (2.4 billion USD), followed by the Air France/KLM group (2.0 billion USD) and Singapore Airlines (1.5 billion). In total 6 airlines gained a profit of over 1 billion USD, and the total profit of the biggest airlines (in terms of passenger transport) exceeded 12 billion USD.

In 2007 4.8 billion passengers passed through world airports (in 2006 it was 4.4 billion). The biggest airports in the world, as in the year before, were Atlanta (ATL) – 89 mil. pass, Chicago O'Hare (ORD) – 76 mil. pass. and London Heathrow (LHR) – 68 mil. pass. Agglomerations attracting the greatest air traffic were still London – 5 airports and ca. 130 mil. pass., New York – 3 airports, ca. 110 mil. pass. and Tokyo – 2 airports, ca. 102 mil. pass.

Long- and mid-term forecasts for the airline business remain optimistic and assume a mean annual growth of over 4%. By region, it will be the most dynamic in the Asia and Pacific region (with the developing markets in China and India) and in the Middle East. The North American market will experience the slowest development.

The short-term forecast is much more complex than the long-term assessment. A decline of economic growth in the world, rapidly rising, unpredictable oil prices, multi-billion expenditures on security and costs associated with the emission of CO2 may put carriers and ports in a very difficult financial situation in the nearest future. Notably, the magnitude of these difficulties will greatly vary from region to region and the assessment of perspectives for a short period depends on the region it concerns. Generally, airlines in Europe and North America, alarmed by the growing costs and dwindling increase of demand try to reduce the supply. Although in mid-2008 (Jan-Jun) there

Executive Summary

was a growth in traffic among AEA airlines by 2%, the planned cutbacks on connections and flight frequency may result in a growth equal to zero at the end of the year.

The Polish Market

In 2007 the market in Poland remained in a phase of dynamic growth in all segments of aviation-related activity.

The number of passengers at airports in 2007 reached 19.3 mil., which was 3.9 mil., or 25% more than in 2006. There were over a million passengers in airports in Warsaw, Cracow, Katowice, Gdańsk and Wrocław.

The importance of air transport in Poland is growing. According to research conducted by the Institute of Tourism in 2007 ca. 19% of Poles travelling abroad for tourism (not labour) purposes went by airplane.

In 2007 the greatest increase in absolute values was gained by the Warsaw airport – ca. 1.2 mil. passengers more. The percent growth dynamics were the highest in Wrocław (48%).

The share of the Warsaw airport in the total Polish passenger traffic once again decreased and reached 48% with Cracow second (16%), Katowice third (10%), followed by Gdańsk (9%), Wrocław (7%) and Poznań (5%). The share of smaller ports increased from 5.0 to 5.4%.

In 2007 international traffic on scheduled flights serviced by foreign traditional airlines increased by 350 thous. (i.e. 12.5%). The biggest share in this segment belonged to Lufthansa. The subsequent positions were occupied by: British Airways, Air France, SAS and KLM.

Scheduled international traffic of LOT Polish Airlines in 2007 increased by over 430 thous. carried passengers (15%). Thus, the position of LOT in this segment of activity improved and the share of the Polish carrier increased. LOT Polish Airlines also has positive net financial results. One of the most important areas of activity for LOT was North Atlantic traffic, which increased and reached almost 600 thous. pass.

The number of passengers on domestic flights exceeded 1 mil., which is 12% more than in 2006 and more than ever in history. Over 98% of domestic traffic was serviced by EuroLOT as an operating company of PLL LOT.

Almost 2 mil. passengers were carried on international charter flights, that is ca. 25% more than in 2006, and this was also the greatest number in history. The Institute of Tourism estimates that ca. 95% of this traffic is the outbound traffic of Poles connected mostly to holiday and leisure travel. The main directions of charter traffic in 2007 were: Egypt, Turkey, Greece, and Tunisia. Charter traffic was serviced predominantly by carriers from countries other than Poland.

However, the main segment of growth was the activity of low-cost carriers (LCCs). In 2007 the traffic of LCCs reached a level of 8.3 mil. passengers and it was 2.2 mil. (35%) more than in 2006. Thus, in the segment of scheduled international flights LCCs gained the leading position and had 1.9 mil. passengers more than traditional airlines (foreign and LOT) on these routes. The most active airlines were Wizz Air and Ryanair, which acquired over half of the traffic in this segment. However, the significance of the Polish market differed for these two carriers: for Wizz Air it constituted ca. 2/3 of the total traffic, and for Ryanair only ca. 5%.

The traffic of foreigners at Polish airports increased. In 2007 there were 2.8 mil. foreigners in cross-border traffic, that is 19% more than in the previous year. Of those from Western Europe the airplane was used the most often by the citizens of Great Britain, Ireland, Portugal and Spain, and relatively the least by Austrian, Dutch, Danish and Swedish citizens (excluding the Germans as neighbours).

Cargo traffic in Polish airports increased in 2007. However, despite a growth of 8.7% this value still has not exceeded 100 thous. t., and the aircraft remains a marginal means of cargo transport in Polish export and import.

According to the analyses of the Institute of Tourism in 2008 the supply in scheduled traffic grew slightly (by 5.4%) compared to 2007. This level of growth also refers to the LCCs segment. The weekly number of flights reached 1.9 thous., and the main directions of traffic remain Germany, Great Britain, France, Denmark, and Italy. The number of countries to which Poland has direct connections has not increased. 50% of the offered flights are to the first three of the above countries.

A symptom of a re-evaluation on the market in 2008 is a practical withdrawal from Poland of an important entity in years 2005-2007, Sky Europe Airlines, as well as a significant reduction of activity by Centralwings, and Ryanair's plans to cut down connections. A signal of these changes is also a stabilisation of traffic at the Cracow airport.

According to the forecasts of the Institute of Tourism the traffic at Polish airports at the end of the year will reach a level of ca. 22 mil. pass. and it will be a smaller growth in both absolute and relative values than in years 2005-2007. Nevertheless, according to our estimates the traffic in Warsaw will exceed 10 mil. pass., in Katowice and Gdańsk – 2 mil. and in Poznań – 1 mil. The Cracow airport will remain at 3 mil pass. We anticipate that a strong stimulator of growth in 2008 will be charter traffic, and it will reach a level of 2.6 mil. pass.

According to the estimates of the Institute of Tourism, Poland has already passed the stage of very dynamic growth from 8 to19 mil. in years 2004-2007. At present we can expect a more steady development, connected with periodical decreases in traffic in certain segments and in some directions. However, according to the forecasts of IATA, The Civil Aviation Office in Poland and the Institute of Tourism, Poland will remain one of the most dynamically developing markets in Europe until 2015. Long-term development will be determined by the inclusion of Poland in the system of world aviation by building an intercontinental airport.

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT/*AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD*

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

W 2007 r. lotnictwo pasażerskie na świecie pozostawało w wyraźnej fazie wzrostu, kontynuując trend zapoczątkowany w 2004 r. Był to nawet wzrost nieco bardziej dynamiczny niż rok wcześniej, choć w światowej gospodarce i światowym lotnictwie pojawiły się symptomy osłabienia koniunktury, a także pogłębiły się zjawiska utrudniające rozwój, przynajmniej na dotychczasowych zasadach. Podkreślić tu należy przede wszystkim rosnące koszty związane z bezpieczeństwem pasażerskiego transportu lotniczego, koszty ochrony środowiska i rosnące ceny surowców, w tym przede wszystkim ropy naftowej. Niemniej:

- ogólne warunki wzrostu gospodarczego,
- dynamika wzrostu w tak ważnej grupie państw, jak BRIC (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny)
- oraz zdolności adaptacyjne branży lotniczej do pokonywania trudności zewnętrznych i wewnętrznych przekładające się na rosnącą atrakcyjność transportu lotniczego dla konsumentów

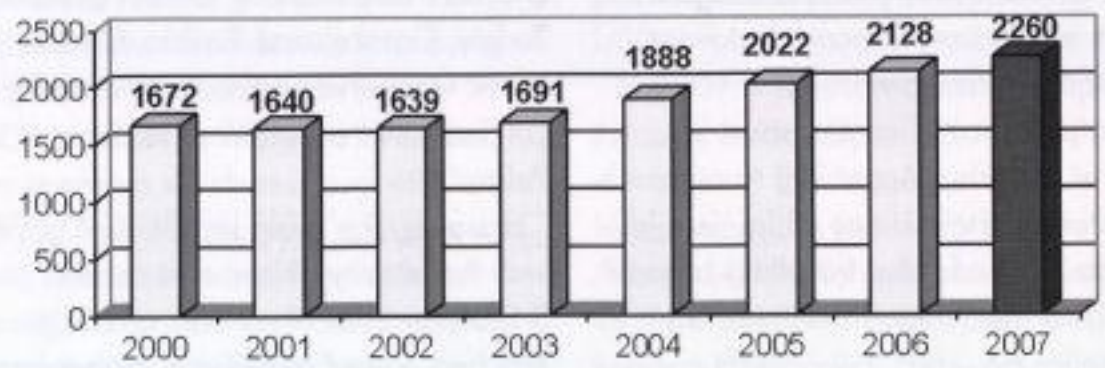
powodowały, że liczba światowych przewozów lotniczych wzrosła w 2007 r. o 6,4% w stosunku do 2006 r. Dynamika ta przekraczała znacząco wzrost światowego PKB, który jest szacowany na 5,2%[1]. Była też nieco wyższa niż rok wcześniej. Liczba przewiezionych pasażerów na połączeniach regularnych sięgnęła 2,26 miliarda.

1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata/*Global passenger traffic*

Według danych ICAO (International Civil Aviation Organization), opublikowanych w lipcu 2008 r., światowe przewozy lotnicze w ruchu regularnym osiągnęły poziom prawie 2,3 mld pasażerów i było to o 132 mln więcej niż rok wcześniej. Wzrost ten w wartościach bezwzględnych i względnych był większy niż rok wcześniej, kiedy wyniósł 106 mln pas. i 5,2%. Odwróciło to gasnącą dynamikę wzrostu, z lat 2004-2006. Wielkości przewozów w latach 2000-2007 przedstawia rys. 1, a dynamikę rok do roku w tym czasie rys. 2.

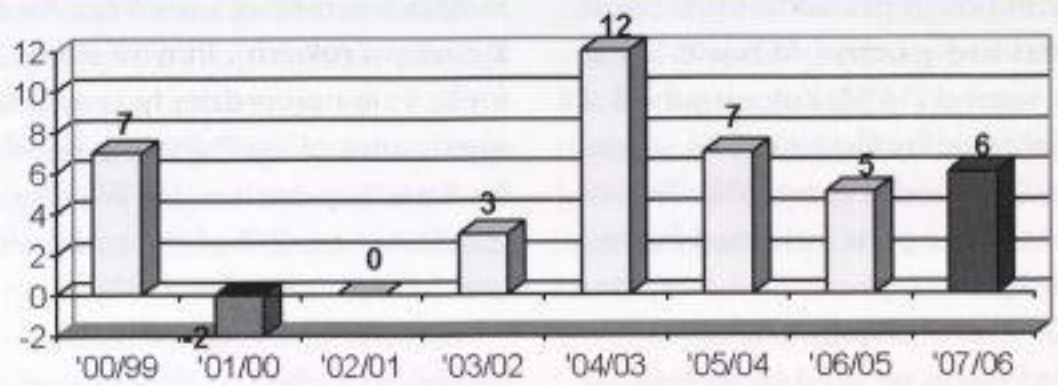
Rok 2007 był kolejnym, w którym dynamika przewozów międzynarodowych była wyższa niż krajowych. W liczbach bezwzględnych wzrost był w obu segmentach dokładanie taki sam (po 66 mln pas.), ale procentowo dla tras międzynarodowych oznaczało to wzrost o 8,8%, a dla krajowych tylko 4,6%. W obu segmentach przyrosty względne i bezwzględne były większe niż rok wcześniej. W 2007 r. na trasach krajo-

Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2007 w mln pasażerów/*Fig. 1. Scheduled passenger air traffic in the world in 2000-2007 in mil. pass.*



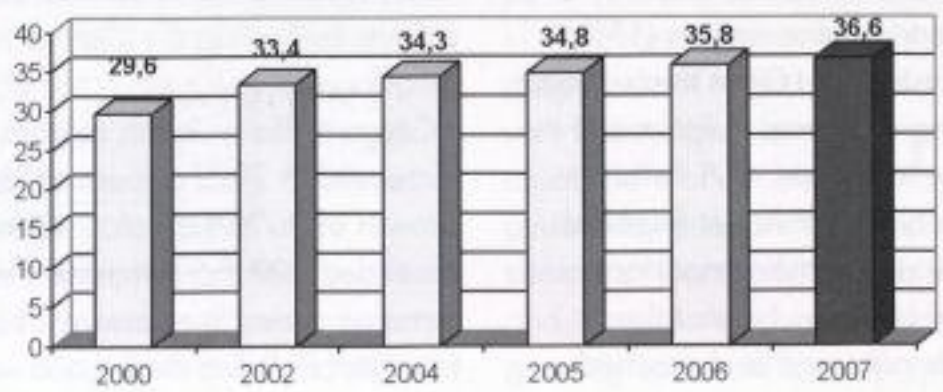
Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Annual Report of the Council, July 2008, s. 85, www.icao.int.

Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2007 (w %)/*Fig. 2. Dynamics of changes in scheduled air traffic in the world in 2000-2007 (in %)*



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Annual Report... op. cit., www.icao.int.

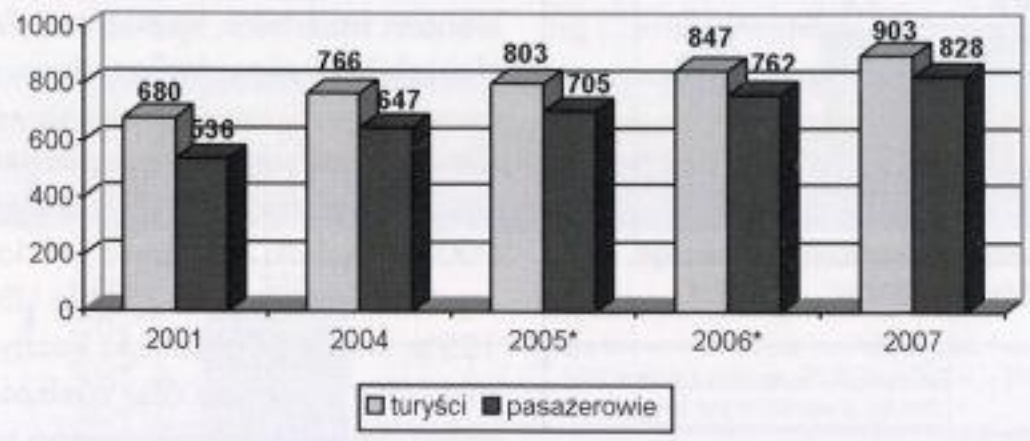
Rys. 3. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2007 (w %, wybrane lata)/*Fig. 3. Share of international traffic in total scheduled traffic in 2000-2007 (in %, selected years)*



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Annual Report... op. cit., www.icao.int

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

Rys. 4. Liczba turystów międzynarodowych i liczba pasażerów w rejsach międzynarodowych na połączeniach regularnych w wybranych latach 2000-2007 (w mln)/*Fig. 4. Number of international tourists and number of passengers on international scheduled flights in selected years between 2000 and 2007 (in mil.)*



Źródło: opracowanie IT, dane o przewozach lotniczych na podstawie ICAO Annual Report... op. cit., www.icao.int., dane o ruchu turystycznym na podstawie Tourism Highlights 2005 Edition, UNWTO, Madrid 2005 i World Tourism Barometer UNWTO. Vol. 6., No. 2, Jun. 2008. W obu przypadkach, tj. WTO i ICAO, dane za 2007 r. są traktowane jako wstępne i mogą ulec niewielkim korektom.

**Dane za 2005-2006 zostały minimalnie skorygowane przez UNWTO w stosunku do wcześniejszych publikacji i podanych w raporcie „Rynek Lotniczy 2007". Korekty te nie mają wpływu na ogólny obraz sytuacji.*

wych przewieziono 1 432 mln pas., a na zagranicznych 828 mln. W 2006 r. było to odpowiednio 1 366 mln i 762 mln. Tak więc rosnące rynki przewozów wewnętrznych w Chinach i Indiach, przy braku wsparcia ze strony słabo rozwijającego się rynku krajowego USA okazały się niewystarczające, by przewyższyć rosnący popyt na rejsach międzynarodowych. Prognozy na najbliższe lata są jednak odmienne od tej tendencji (zob. rozdz. 4.3 tej części Raportu). Trend rosnących udziałów pasażerów na trasach międzynarodowych w latach 2000-2007 przedstawiono na rys. 3.

Mimo różnych zawirowań na wielu kluczowych rynkach krajowych (np. USA) i w gospodarce światowej, katastrof żywiołowych, terroryzmu i zbrojnych konfliktów w latach 2000-2007 liczba pasażerów na trasach międzynarodowych wzrosła o 53%. W tym samym czasie na trasach krajowych wzrost ten wyniósł 27%. Transport lotniczy odgrywa też coraz większą rolę w turystyce międzynarodowej, a obie wielkości, tj. liczba turystów zagranicznych i liczba pasażerów na rejsach zagranicznych, są coraz bardziej zbliżone do siebie. Porównanie przedstawia rys. 4.

Dane na rys. 4 wskazują, że różnica pomiędzy liczbą turystów i pasażerów zmniejsza się. Jeśli uwzględnimy, że są to tylko dane o lotniczym ruchu regularnym, a istotną rolę w obsłudze ruchu turystycznego ogrywa także segment lotów czarterowych, możemy z przekonaniem powiedzieć, że ponad połowa turystów międzynarodowych na świecie korzysta w trakcie wyjazdu z samolotu i procent ten rośnie w ostatnich latach z każdym rokiem[2]. Innymi słowy, samolot stał się najbardziej typowym środkiem transportu w turystyce międzynarodowej.

1.2. Wyniki finansowe/ *Financial results*

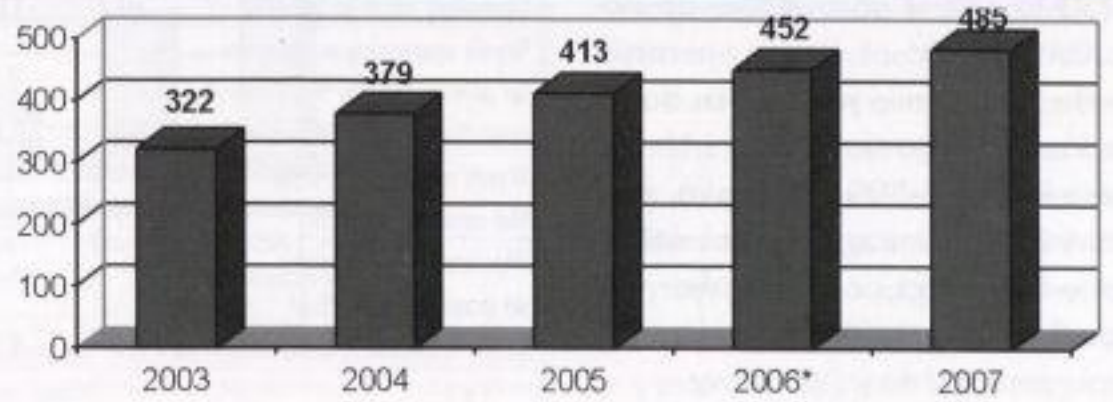
Wzrost ruchu pasażerskiego i przewozów air cargo w 2007 r. znajdował odbicie w rosnących przychodach linii lotniczych z działalności podstawowej. Wartość przychodów ogółem wyniosła 485 mld USD i była większa o 33 mld USD niż rok wcześniej (o 7,3%). Oceniając ten rezultat, musimy uwzględniać jednak, że w pewnej części jest on skutkiem zmieniających się relacji kursowych USD do innych walut światowych. Tempo wzrostu przychodów linii lotniczych było nieco wyższe niż wzrostu przewozów pasażerskich. One też stanowiły podstawowy obszar działalności, gdzie przychody były generowane.

Wpływy z przewozów pasażerskich stanowiły w 2007 r. 79% całości przychodów, na nie przypadło też prawie 90% z osiągniętego wzrostu. Wzrost wpływów z przewozów pasażerskich o 29 mld USD (8,2%) w stosunku do 2006 r., mimo że oznacza nominalny wzrost wpływów od 1 pasażera, nie pozwala jednak jednoznacznie stwierdzić – na skutek zmian relacji kursowych – czy i o ile wpływy te wzrosły faktycznie. Wielkość przychodów w latach 2003-2007 przedstawia rys. 5, a tempo zmian w latach 2000-2007 rys. 6.

Wzrost przychodów linii był w 2007 r. wyższy niż światowy wzrost gospodarczy (5,2%[3]), natomiast w przeciwieństwie do lat poprzednich zmniejszyła się – przy uwzględnieniu inflacji – wartość wskaźnika yield o 3,2%[4]. Ten ostatni fakt może być sygnałem nadchodzącego spadku koniunktury w najbliższym okresie.

Wpływy z przewozów cargo wyniosły w 2007 r. 54 mld USD, co stanowiło 11% przychodów ogółem (o 1 pkt proc.

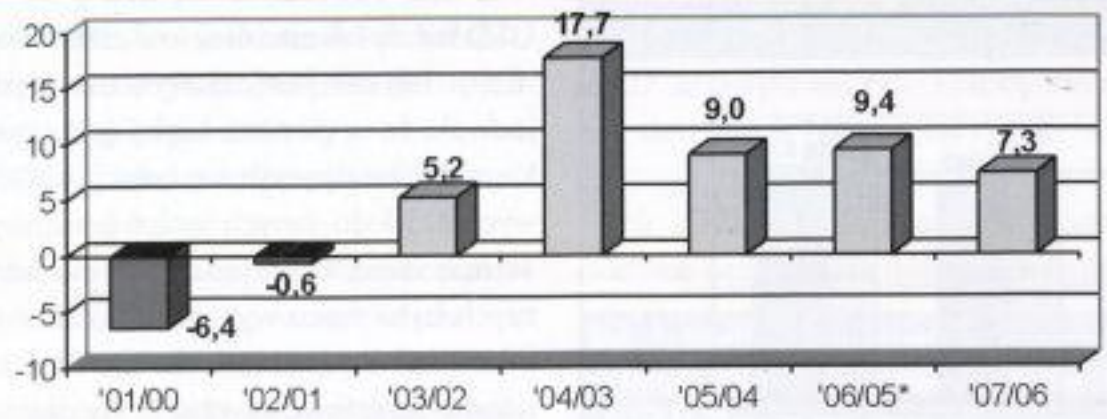
Rys. 5. Przychody ogółem linii lotniczych w latach 2003-2007 w mld USD/*Fig. 5. Total revenue of airlines in 2003-2007 in billions of USD*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Fact Sheet: Industry Statistics, July 2008, www.iata.org.
**W ubiegłorocznej edycji Raportu podane zostały za 2006 r., zgodnie z danymi IATA wpływy w wysokości 449 mld USD. Na rys. 5 wartość ta jest skorygowana.*

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

Rys. 6. Zmiany wielkości przychodów linii lotniczych rok do roku w latach 2000-2007 (w %)/ *Fig. 6. Changes in the revenue of airlines from year to year in 2000-2007 (in %)*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Fact Sheet: Industry Statistics, July 2008, www.iata.org.
**W ubiegłorocznej edycji Raportu podany został wzrost 2006 r. do 2005 r. w wysokości 8,7%, zgodnie z danymi IATA. Na rys. 6 wartość ta jest skorygowana.*

mniej niż rok wcześniej). Wpływy z pozostałej działalności stanowiły 10% – były o 2 pkt proc. większe niż w 2006 r. Tym samym można powiedzieć, że przychody z przewozu ładunków są równoważne wpływom z pozostałej, nieprzewozowej działalności.

Rok 2007 był kolejnym rokiem znaczącego wzrostu zysku operacyjnego (z działalności podstawowej) przewoźników lotniczych. Według danych IATA wyniósł on ponad 16 mld USD (przy niecałych 13 mld rok wcześniej). Zysk operacyjny zwiększył swój udział w całości przychodów. O ile w 2006 r. wynosił on 2,9% (w 2005 r. 1%), to w 2007 r. osiągnął 3,4%. Co ważniejsze, w 2007 r., po raz pierwszy od 2000 r. linie wypracowały zysk netto w wysokości 5,6 mld USD i rentowność netto na poziomie 1,1%. W ten sposób przełamano narastanie ujemnego wyniku (w istotnym stopniu powiązane z zamachami terrorystycznymi z 11 września), które nieustannie towarzyszyło branży lotniczej od 2001 r. Łączne straty od 2001 r. zmniejszyły się do 36,4 mld USD (o 13% w porównaniu do stanu na koniec 2006 r.). Wynik operacyjny i netto oraz wyniki w stosunku do dochodów przedstawia tab. 1.

Dane z lat 2001-2007 wskazują, że światowy rynek lotniczy odzyskał dobrą kondycję finansową po katastrofie w początkach obecnej dekady i konsekwentnie zmierza do jej poprawy. Sprzyja temu lepsza organizacja przewozów i obniżanie kosztów własnych działalności oraz rosnący popyt. Czynnikiem wybitnie niesprzyjającym są gwałtownie rosnące koszty paliwa i pogorszenie się klimatu ekonomicznego w USA, a po części także w Europie, oraz rosnące tzw. koszty bezpieczeństwa.

Koszty paliwa w ogólnej strukturze kosztów wzrosły z 13% w 2001 r. do 29% w 2007 r. (o 3 pkt proc. więcej niż w 2006 r. i o 7 pkt proc. więcej niż w 2005 r.). Według IATA przewoźnicy wydali w 2007 r. na paliwo 136 mld, tj. o 25 mld (22,5%) więcej niż rok wcześniej[5]. Wolumen tego wzrostu był większy niż w 2006 r. (wobec 2005 r., kiedy wyniósł 21 mld USD). Pozapaliwowe koszty przewoźników w 2007 r. wzrosły o 4 mld USD, tj. zaledwie o 1,2% i było to tempo niższe niż rok wcześniej. (2005/2006 wynosiło 1,9%). Wskazuje to, że w obliczu bardzo rosnących kosztów zewnętrznych linie lotnicze skutecznie znajdują oszczędności w innych obszarach, dzięki czemu ich efektywność jest chroniona. Jednocześnie sytuacja taka premiuje linie najlepiej zarządzane i zorganizowane, a stanowi śmiertelne zagrożenie dla firm słabych lub/i niepotrafiących sprostać obecnym wyzwaniom z powodu nieudolności zarządu lub „skuteczności" związków zawodowych. W stosunku do 2004 r. wydatki na paliwo linii lotniczych zwiększyły się o 75 mld USD, tj. o 123%, wszystkie pozostałe koszty o 18 mld USD, tj. niecałe 6%. Wielkości te wskazują na skalę paliwowego zagrożenia dla egzystencji linii lotniczych.

W sposób jeszcze bardziej jaskrawy niż dla całej branży lotniczej kwestie rosnących cen paliwa jawią się w segmencie LCCs. Wynika to z modelu ekonomicznego tych przedsiębiorstw, w których struktura kosztów z założenia jest odmienna niż w liniach tradycyjnych. Mniejszy udział kosztów zarządzania, pracy i dystrybucji powoduje, że koszty paliwa mają większy udział, np. w Ryanair przekroczyły w 2008 r. 36%. Przy minimalizacji pozostałych kosztów rosnące ceny paliwa ograniczają pole manewru do dyspozycji LCCs i stwarzają większe zagrożenie dla ich finansów niż dla przewoźników tradycyjnych. Dynamika kosztów w latach 2004-2007 w podziale na główne grupy na rys. 7.

Tab. 1. Wyniki operacyjne i wyniki netto przewoźników lotniczych na świecie w latach 2000--2007 oraz uzyskane wyniki w relacji do przychodów (w %)/ *Tab. 1. Operating results and net results obtained by carriers in the world in 2000-2007 and the ratio to revenues (in %)*

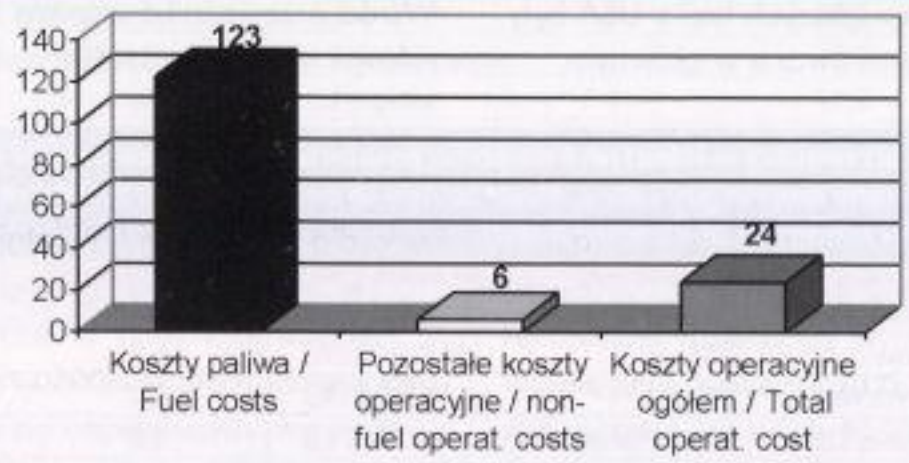
Wskaźnik/Factor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007
Wynik operacyjny w mld USD/ Operating result in bil. USD	10,7	-11,8	-4,9	-1,5	3,3	4,3	12,9	**16,3**
Wynik operacyjny w stosunku do przychodów (w %)/Ratio of operating result to revenue (in %)	3,3	-3,8	-1,6	-0,5	0,9	1,0	2,9	**3,4**
Wynik netto w mld USD/ Net result in bil. USD	3,7	-13,0	-11,3	-7,6	-5,6	-4,1	-0,5	**5,6**
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	**1,1**

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Fact Sheet Industry Statistics..., op. cit.
**Wielkość zysku operacyjnego za 2006 r. została skorygowana w stosunku do danych umieszczanych w naszym Raporcie 2007, gdzie podawaliśmy kwotę 13 mld USD. Należy przyjąć, że publikowane przez IATA dane o 2006 r. są obecnie bardziej dokładne niż rok temu.*

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

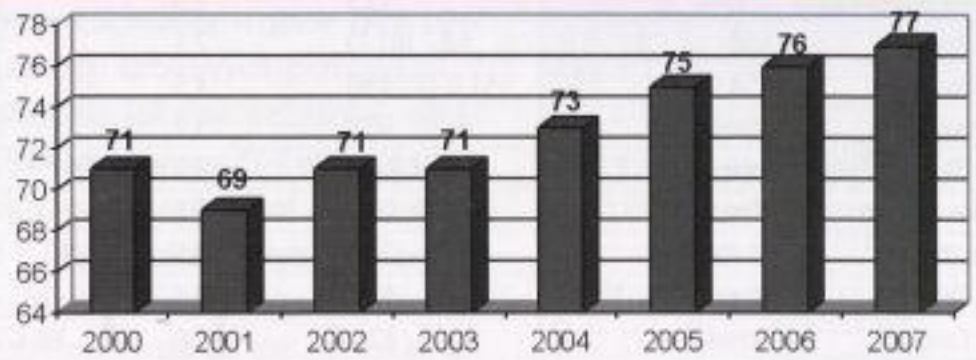
Do końca lipca 2008 r. IATA nie opublikowała jeszcze danych o kosztach pracy w liniach lotniczych w 2007 r. Uwzględniając tempo wzrostu kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych, można założyć, że udział kosztów pracy w całości kosztów operacyjnych w ubiegłym roku po raz kolejny się zmniejszył. Należy przypuszczać, że przewaga kosztów paliwa nad kosztami pracy objęła nie tylko Amerykę Północną i Daleki Wschód, co nastąpiło już w latach 2005-2006. W Europie, tradycyjnie pozostającej pod silną presją socjalną, koszty paliwa stanowiły w 2006 r. 20,5%, a koszty pracy 27,2%, w 2007 r. wielkości te prawdopodobnie zbliżyły się do siebie i znalazły na podobnym statystycznie poziomie.

Rys. 7. Wzrost kosztów operacyjnych ogółem, kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych linii lotniczych w latach 2004-2007 (w %)/*Fig. 7. Growth of the total of operating costs, fuel costs and non-fuel operating costs of airlines in 2004-2007 (in %)*



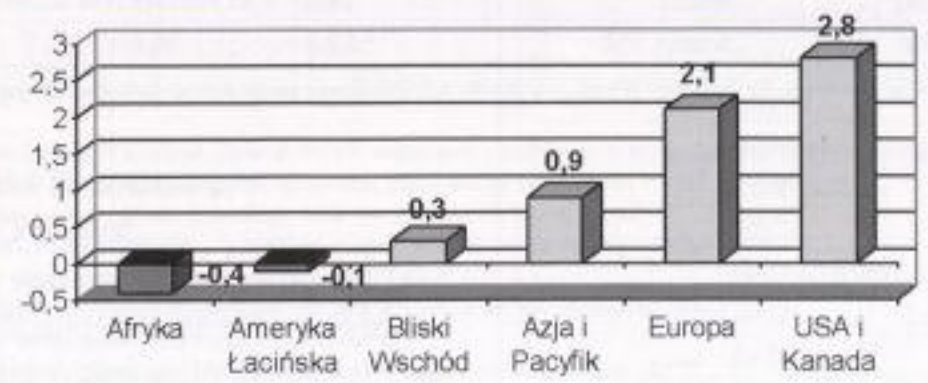
Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Fact sheet, Indsutry Statistics..., op. cit.

Rys. 8. Wartość wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2007 (w %)/*Fig. 8. The passenger load factor in aircraft in the world in 2000-2007 (in %)*



Źródło: dla danych za 2007 r. IATA, Fact Sheet: Economic & Social Benefits of Air Transport, lata wcześniejsze ICAO Profits and Traffic Up for World's Airlines in 2006. Development of World Scheduled Revenue Traffic 1997-2006. ICAO New Release, June 2007, www.icao.int.

Rys. 9. Regionalna struktura wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2007 r. w mld USD/ *Fig. 9. Regional structure of net financial results of the air transport sector in 2007 in billions of USD*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Fact Sheet: Industry Statistics..., op. cit.
**Dane o zysku netto w 2006 r. według regionów świata podane w naszym raporcie „Rynek Lotniczy 2007" na podstawie materiału IATA Profitability Revised up on Stable Growth, June 2007 (www.iata.org) różnią się znacznie od danych porównawczych dla 2006 r. przytoczonych w cytowanym tu źródle. Różnice dotyczą głównie Ameryki Północnej, Europy i Dalekiego Wschodu. Przyjęto, że dane późniejsze, tj. publikowane przez IATA w 2008 r., są bardziej dokładne (ważniejsze) i do nich odniesiono porównania wyników za 2007 r.*

W Europie, tradycyjnie pozostającej pod silną presją socjalną, koszty paliwa stanowiły w 2006 r. 20,5%, a koszty pracy 27,2%, w 2007 r. wielkości te prawdopodobnie zbliżyły się do siebie i znalazły na podobnym statystycznie poziomie.

Ponownie w 2007 r. wzrosło wykorzystanie miejsc pasażerskich w samolotach. Wartość wskaźnika load factor zmieniła się o kolejny punkt procentowy, osiągając poziom 77%[6] (wartość LF w latach 2000-2007 na rys. 8). IATA zaznacza, że wykorzystanie miejsc jest znacznie wyższe niż w lądowych środkach transportu (kolej, autobusy).

W 2007 r. w stosunku do 2006 r. zaszła istotna zmiana w uzyskiwanych wynikach finansowych w poszczególnych regionach świata, dotycząca Ameryki Północnej (USA, Kanada). W 2006 r. przewoźnicy w tym regionie mieli stratę netto 2,7 mld USD, w 2007 r. wypracowali zysk netto 2,8 mld USD. Zwiększyły się nieco zyski także w Europie i na Dalekim oraz Bliskim Wschodzie, łącznie o 500 mln USD. Na minusie w 2007 r. – podobnie jak rok wcześniej – pozostały linie z Afryki i Ameryki Łacińskiej. Afryka osiągnęła dokładnie taki wynik jak w 2006 r., a Ameryka Łacińska zmniejszyła swoje straty o 100 mln USD. Powyższe oznacza, że na Amerykę Północną przypada 50% ogólnej kwoty zysku, a na Europę 37,5%. Tak więc, w 2007 r. głównie te dwa regiony zadecydowały o pomyślnym wyniku finansowym całej branży. Wyniki netto w podziale regionalnym przedstawia rys. 9.

Prognozy wyników finansowych na 2008 r. są niezwykle trudne. IATA przyjęła dwa warianty prognostyczne w zależności od rozwoju sytuacji na rynku ropy. W pierwszym zakłada, że średni poziom ceny ropy wyniesie 107 USD za baryłkę. Jeśli to nastąpi, przewoźnicy w skali światowej będą mieli stratę netto w wysokości 2,3 mld USD, przy czym obszarem powstania tych strat będą przede wszystkim linie USA. Przewoźnicy europejscy i dalekowschodni wypracują

Główni przewoźnicy światowi

zysk netto łącznie w wysokości ok. 1 mld USD. W Ameryce Łacińskiej i Afryce będą notowane straty w sumie ok. 0,7 mld USD. W skali globalnej odnotuje się zysk operacyjny w wysokości ok. 4,4 mld USD.

Jeśli jednak średnia cena baryłki ropy w drugiej połowie 2008 r. osiągnie poziom 135 USD (co przekłada się na średnioroczną cenę 122 USD za baryłkę), to zysk operacyjny spadnie do 0,8 mld USD, a strata netto wyniesie 6,1 mld USD. Żaden z regionów świata nie uzyska dodatniego wyniku netto, przy czym najmniejszą stratę będą mieli przewoźnicy z Bliskiego Wschodu (-100 mln USD), a największą linie północnoamerykańskie (-4,2 mld USD). Dla Europy ten wariant prognozuje 400 mln USD straty netto.

Wariantowa prognoza IATA na 2008 r. zakłada także wzrost udziału kosztów paliwa (do 34% lub 36%) w kosztach ogółem, przesunięcie w górę wskaźnika opłacalności LF (tzw. break-even load factor) do poziomu 63,7% lub 64,1% (z 62,8% w 2007 r.) oraz mniejszy wzrost przewozów pasażerskich – w granicach 3,1-3,9%, przy wzroście przychodów z działalności na poziomie od 514 mld (tańsza ropa) do 523 mld USD (droższa ropa)[7].

2. Główni przewoźnicy światowi/ *Major carriers in the world*

2.1. Wielkości przewozów pasażerskich/*Passenger traffic results*

W 2007 r. zaszła zmiana na pozycji lidera wśród linii lotniczych – największych pod względem liczby przewiezionych pasażerów. Miejsce American Airlines zajęły Southwest Airlines, jako jedyne przewożąc ponad 100 mln pas. Większość linii z czołowej grupy odnotowała w 2007 r. wzrost przewozów. W grupie spadkowej znalazły się: Delta, United, Northwest, obie największe firmy japońskie JAL i ANA oraz hiszpańska Iberia. Były to spadki nieznaczne, tylko w przypadku Iberii przekraczały 3%. Relatywnie największe wzrosty były udziałem LCCs (Ryanair, Easy Jet, Air Berlin i AirTran) oraz linii chińskich (China Southern, China Eastern i Air China). Znaczący był także wzrost przewozów brazylijskich linii TAM. Najwięksi przewoźnicy osiągnęli też wysoki poziom wskaźnika LF: 13 z czołowej grupy 25 miało LF powyżej średniej światowej (77%), a 4 z pierwszej piątki powyżej 80%. Stosunkowo słabo na tym tle prezentują się wyniki linii japońskich. Dane o przewozach wśród największych w tab. 2.

Przewozy największych linii z USA były tradycyjnie generowane w głównym stopniu na trasach wewnętrznych (% udziału ruchu krajowego wyszczególniono w tab. 2). Przy uwzględnieniu tylko ruchu międzynarodowego i rozdzielenia operacji Air France i KLM, największymi liniami w 2007 r. stały się Ryanair, a pierwsze i jedyne w dziesiątce linie z USA – American Airlines, zajmują dopiero 7. miejsce. Dane o przewozach międzynarodowych w tab. 3.

Wśród przewoźników spoza ścisłej czołówki trzeba podkreślić szybki roz-

Tab. 2. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim na świecie w 2007 r. (dla linii z USA odsetek ruchu krajowego)/*Tab. 2. Major carriers in passenger air transport in the world in 2007 (for USA carriers % of domestic traffic)*

Lp./No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	l. pas. ogółem w mln*/ total no. of pass. in mil.	Zmiana 07/06 w %/ % change 07/06	Load factor
1	Southwest	USA	101,9 (100,0%)	5,9	72,6
2	American Airlines	USA	98,2 (78,1%)	0,0	81,5
3	Air France/KLM	Francja/Holandia	74,8	1,8	80,8
4	Delta Airlines	USA	73,1 (84,4%)	- 0,8	81,0
5	United Airlines	USA	68,4 (85,1%)	- 1,3	82,7
6	Grupa US Airways*	USA	57,9 (88,9%)	0,9	80,8
7	China Southern Airlines	Chiny	56,9	15,6	74,5
8	Grupa Lufthansa**	Niemcy	56,4	5,6	77,0
9	Grupa Japan Airlines	Japonia	55,3	- 2,8	68,7
10	Northwest	USA	53,7 (81,1)	- 2,1	84,6
11	Continental	USA	51,0 (75,8%)	4,5	81,7
12	Ryanair	Irlandia	50,9	25,7	82,0
13	All Nippon Airways	Japonia	50,4	- 0,5	67,3
14	China Eastern	Chiny	39,2	11,8	73,6
15	Easy Jet	W. Brytania	38,2	13,5	84,9
16	Air China	Chiny	34,8	10,6	78,6
17	Air Canada*******	Kanada	33,4	5,0	80,6/74,3
18	British Airways***	W. Brytania	33,2	0,3	75,6
19	TAM Linhas Aereas	Brazylia	27,9	11,3	70,4
20	Grupa Iberia	Hiszpania	26,9	- 3,4	81,6
21	SAS****	Dania/Szwecja /Norwegia	25,4	1,2	74,1
22	Grupa Qantas*****	Australia	25,2	1,5	72,3
23	Air Berlin******	Niemcy	25,0	48,9	77,4
24	Alitalia	Włochy	24,6	1,9	74,3
25	AirTran	Airways USA	23,8	18,6	76,2

Źródło: dane na podstawie Air Transport World, July 2008 i July 2007 oraz strony www linii Air Berlin www.airberlin.com.

**W poprzednich latach podawano osobne wielkości przewozów dla US Airways, America West i US Airways Express. W danych za 2007 r. jest podana łączna liczba przewiezionych pasażerów w całej Grupie US Airways i tempo zmian do łącznych wyników uzyskanych dla tych przewoźników w 2006 r.*

***Wyniki dla Grupy Lufthansy – tak jak podano za 2006 r. – bez przewozów Lufthansa CityLine, Lufthansa Regional i Swiss Int'l, gdzie LH ma udziały.*

****Liczba pasażerów dla BA w 2007 r. tylko dla regularnych przewozów międzynarodowych. W latach wcześniejszych podawano całość przewozów BA.*

*****Za podstawę zmian do wielkości przewozów SAS przyjęto 25,1 mln pas. w 2006 r.*

******Przy wynikach 2006 r. (raport 2007) podano dane dla całej grupy Quantas. Wyniki 2007 r. uwzględniają tylko linie Quantas i Australian Airlines. Zmiana w wielkości procentowej obejmuje tylko Quantas, gdyż wyniki Australian były naliczane tylko w 2006 r. za pół roku.*

*******Ze względu na bardzo ekspansywną politykę (obejmowanie udziałów, przejmowanie floty) prowadzoną przez Air Berlin w latach 2006-2007 porównania do lat poprzednich są mocno nieadekwatne. Przyjęto wersję za ATW 7/2008.*

********Wielkość przewozów dla Air Canada obejmuje także Air Canada Jazz i tak jest przeliczona również zmiana w stosunku do 2006 r. Podane wielkości LF dotyczą obu linii, z czego druga liczba odnosi się do Air Canada Jazz.*

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 3. Główni przewoźnicy na świecie w ruchu międzynarodowym w 2007 r./*Tab. 3. Major carriers in passenger air transport in the world in 2007 – international traffic*

Lp./No.	Linie lotnicze/Airlines	Kraj macierzysty/Country of origin	l. pas. w ruchu międzynarodowym w mln/ no. of pass. in mil. – int'l traffic
1	Ryanair	Irlandia	49,0
2	Lufthansa	Niemcy	41,3
3	Air France	Francja	31,5
4	Easy Jet	W. Brytania	30,2
5	British Airways	W. Brytania	28,3
6	KLM	Holandia	23,2
7	American Airlines	USA	21,5
8	Emirates	ZEA	20,4
9	Singapore	Airlines Singapur	19,0
10	Cathay Pacific	Hongkong	17,7

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych IATA, Scheduled Passenger Caried, strona www IATA, op. cit.

wój – tak jak rok wcześniej – linii Emirates ze ZEA (wzrost przewozów do 21,2 mln pas. w 2007 r., tj. więcej o 21% niż w 2006 r.). Tym samym Emirates stały się największym przewoźnikiem na Bliskim Wschodzie. Dotychczasowy lider w regionie Saudi Arabian Airlines z 17 mln pasażerów spadł na drugie miejsce. Żaden inny przewoźnik na Bliskim Wschodzie nie przekroczył w 2007 r. poziomu 10 mln pas.
W Ameryce Łacińskiej – obok TAM Linhas Aereas do czołowych przewoźników, podobnie jak rok wcześniej, należał Gol Linhas Aereas (24 mln pas.). Dynamika wzrostu dla Gol przekroczyła w 2007 r. 35%. Także w tym regionie świata – jak na Bliskim Wschodzie – żaden inny przewoźnik nie zdołał przekroczyć poziomu 10 mln obsłużonych pasażerów. W Afryce, obok bezkonkurencyjnych przez wiele lat South African Airlines z RPA, wyrósł nowy potentat. Wprawdzie SAA z 7,5 mln pasażerów w 2007 r. utrzymały pierwsze miejsce, ale Egypt Air z wynikiem 6,7 mln i wzrostem 22% może zapowiadać zmianę tego tradycyjnego porządku.

2.2. Wyniki finansowe/ *Financial results*

Poprawa wyniku finansowego w 2007 r., którą odczuła cała branża miała swoje źródło w zyskach najważniejszych przewoźników. Dotyczyło to zysku operacyjnego i wyniku netto. Największy zysk operacyjny uzyskały Air France/KLM, Lufthansa, Fedex i British Airways. Uwzględniając to, że Fedex nie jest przewoźnikiem pasażerskim można stwierdzić, że najlepsze wyniki operacyjne uzyskały największe firmy z Europy. Wśród przewoźników z USA największy zysk operacyjny miały Northwest, Delta oraz United – wszystkie z wynikiem powyżej 1 mld USD znalazły się w pierwszej dziesiątce. W zakresie zysku netto najlepszy wynik uzyskała Grupa Lufthansy i jako jedyna przekroczyła poziom 2 mld USD. Minimalnie poniżej tej granicy plasuje się grupa Air France/KLM, a ponad miliard USD zysku netto było także udziałem Singapore Airlines, British Airways, Emirates i Fedex. Łącznie zysk netto 10 firm o największym jego wolumenie sięgnął 12,8 mld USD. Biorąc pod uwagę rezultat netto całej branży w skali globalnej, wyniki najlepszych wskazują, że to dzięki nim właśnie ocena finansów 2007 mogła być tak korzystna.
Pośrednio mówią też o skali deficytu w dziesiątkach innych linii i ich złej kondycji finansowej. Rezultaty finansowe działalności w latach 2006-2007 dla 25 linii o największej liczbie przewiezionych pasażerów w 2007 r. przedstawiają tab. 4. (wynik operacyjny) i tab. 5.

Tab. 4. Wyniki operacyjne wybranych, największych przewoźników na świecie w latach 2006--2007/*Tab. 4. Operating results of selected largest carriers in the world in 2006-2007*

Lp./No.	Linie lotnicze/Airlines	Kraj macierzysty/Country of origin	Wynik operacyjny w mln USD*/ Operating result in mil. USD 2007	2006
1	Air France/KLM	Francja/Holandia	**2 219**	1 181
2	Grupa Lufthansa	Niemcy	**2 026**	1 243
3	British Airways	W. Brytania	**1 750**	1 204
4	Northwest	USA	**1 104**	740
5	Delta	USA	**1 096**	58
6	UAL Corp (UA)	USA	**1 037**	447
7	AMR Corp (AA)	USA	**965**	1 060
8	Qantas Grupa	Australia	**933**	592
9	Japan Airlines	Japonia	**906**	231
10	All Nippon Airways	Japonia	**849**	928
11	Ryanair	Irlandia	**849**	745
12	Southwest Airlines	USA	**791**	934
13	Continental Airlines	USA	**687**	468
14	Air Canada Grupa **	Kanada	**598**	263
15	US Airways Grupa	USA	**533**	558
16	Air China	Chiny	**524**	347
17	Easy Jet	W. Brytania	**351**	240
18	Iberia Grupa	Hiszpania	**318**	193
19	China Southern	Chiny	**292**	- 61
20	SAS	Dania/Szwecja/Norwegia	**204**	157
21	TAM Linhas Aereas	Brazylia	**148**	562
22	AirTran	USA	**138**	41
23	Air Berlin	Niemcy	**31**	94
24	China Eastern	Chiny	**5**	-410
25	Alitalia	Włochy	**- 457**	- 686

Źródło: Air Transport World, July 2008, op. cit. s. 41-46.
**W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 4, a dotyczące 2006 r., zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie „Rynek Lotniczy 2007".*
***Wyniki operacyjne łączne dla Air Canada i Air Canada Jazz.*

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 5. Zysk/starta netto wybranych największych przewoźników na świecie w latach 2006-2007/*Tab. 5. Net income/loss of selected largest carriers in the world in 2006-2007*

Lp./No.	Linie lotnicze/Airlines	Kraj macierzysty/Country of origin	Zysk/strata netto w mln USD*/ Net income/loss in mil. USD 2007	2006
1	Grupa Lufthansa	Niemcy	2 433,8	1 180,9
2	Air France/KLM	Francja/Holandia	1 958,0	1 406,9
3	British Airways	W. Brytania	1 388,0	608,0
4	Northwest	USA	764,0	301,0
5	All Nippon Airways	Japonia	646,0	328,9
6	Southwest Airlines	USA	645,0	499,0
7	Ryanair	Irlandia	616,9	687,8
8	Qantas Grupa	Australia	609,8	406,8
9	Air Canada Grupa **	Kanada	591,5	67,4
10	Air China	Chiny	578,3	367,8
11	AMR Corp (AA)	USA	504,0	231,0
12	Iberia Grupa	Hiszpania	481,8	88,2
13	Continental Airlines	USA	459,0	343,0
14	US Airways Grupa	USA	427,0	304,0
15	Delta	USA	418,0	- 452,0
16	UAL Corp (UA)	USA	403,0	- 58,0
17	Easy Jet	W. Brytania	310,8	192,0
18	China Southern	Chiny	278,8	30,8
19	Japan Airlines	Japonia	170,4	- 163,8
20	SAS	Dania/Szwecja/Norwegia	99,4	740,6
21	TAM Linhas Aereas	Brazylia	72,6	344,9
22	AirTran	USA	52,7	14,7
23	China Eastern	Chiny	36,8	- 453,0
24	Air Berlin	Niemcy	30,8	58,9
25	Alitalia	Włochy	- 729,1	- 923,5

Źródło: Air Transport World, July 2008, op. cit. s. 41-46.

**W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 5, a dotyczące 2006 r., zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie „Rynek Lotniczy 2007".*

***Wyniki finansowe netto łączne dla Air Canada i Air Canada Jazz.*

(wynik netto). Uzyskane w 2007 r. wyniki finansowe dla znacznej części przewoźników będą mogły stanowić pewien bufor bezpieczeństwa w obliczu gwałtownie rosnących cen paliwa i pogarszającej się sytuacji bilansowej linii w 2008 r. Wobec skali zjawiska rosnących kosztów nie w pełni jednak i nie dla wszystkich.

Porównując wyniki w tab. 5., tj. osiągniętego zysku netto w największych (pod względem liczby przewiezionych pasażerów) liniach, widzimy, że zdecydowana ich większość miała lepsze rezultaty w 2007 r. niż w 2006, a tylko 4 przewoźników miało zysk mniejszy (Ryanair, SAS, Air Berlin i TAM). Szesnaście firm tej grupy miało zysk netto w 2007 r. przekraczający 400 mln USD. Straty pozbyły się China Eastern, JAL, UAL i Delta. Zaledwie jedne linie z grupy największych nie były w stanie osiągnąć zysku (podobnie jak dodatniego wyniku operacyjnego) ani w 2006, ani w 2007 r. Było to udziałem Alitalii. Kłopoty ze sprzedażą tej firmy przez władze Włoch, pożyczka rządowa, co do legalności której są poważne zastrzeżenia, oraz spadek przewozów o 15% przy niskim LF (67%) w okresie styczeń-maj 2008 zapowiadają nieciekawą przyszłość tego przewoźnika[8].

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

W czerwcu 2008 r. przewoźnicy zaliczani do segmentu LCCs mieli w skali świata 17% udziału w liczbie lotów i 21% w globalnej liczbie oferowanych miejsc na połączeniach regularnych. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że ich udział w podaży na światowym rynku lotniczym wynosił ok. 1/5. W stosunku do czerwca 2007 był to wzrost obu wskaźników o 13%. W całym 2006 r. LCCs miały 13% udział w rejsach i 17% w oferowanych miejscach. W okresie czerwiec 2007-czerwiec 2008 w ruchu regularnym ogółem liczba rejsów wzrosła o 1%, a liczba miejsc o 3%. Tym samym segment LCCs w dalszym ciągu rozwijał się znacznie bardziej dynamicznie niż cała branża przewozów lotniczych[9].

W skali świata największym przewoźnikiem segmentu LCCs pozostały linie Southwest (z USA), stając się jednocześnie w 2007 r. największymi liniami na świecie pod względem liczby przewiezionych pasażerów. Jak wspomniano wcześniej, w tym samym roku czołowy europejski LCC miał największe przewozy na świecie na trasach międzynarodowych (przy osobnym ujęciu Air France i KLM). Oznacza to, że największe firmy z segmentu LCCs wysuwają się na czoło całej branży.

Na podstawie danych podażowych OAG oraz przewozowych IATA i ICAO, Instytut Turystyki szacuje, że w 2007 r. w skali świata, linie należące do segmentu LCCs przewiozły ok. 450-470 mln pasażerów, z czego ponad 70% stanowiły przewozy w USA i w Europie. Wśród 10 największych na świecie przewoźników z tego segmentu tylko trzy (Gol, Virgin Blue i AirAsia) działają poza obszarem USA i Europy.

Według ocen ELFAA (European Low Fares Airline Association) przewoźnicy niskokosztowi w 2007 r. obsługiwali ok. 30% wewnątrzeuropejskich (intraregionalnych) przewozów regularnych[10]. Członkowie ELFAA, do którego należy według stanu w lipcu 2008 r. 12 linii, przewieźli w 2007 r. ok. 128 mln pasażerów. Z liczących się firm niskokosztowych poza ELFAA są m.in. Air Berlin (25 mln pas.) i Aer Lingus (9,3 mln pas.).

Do największych członków ELFAA – obok Ryanair i Easy Jet – należy zaliczyć Flybe z Wielkiej Brytanii, Norwegian Air Shuttle z Norwegii i transavia.com z Holandii. Zasadniczo stan ten nie zmienił się w stosunku do 2006 r. W 2008 r. do ELFAA przystąpiły Clickair

Porty lotnicze

Tab. 6. Wybrane dane o przewoźnikach niskokosztowych zrzeszonych w European Low Fares Airline Association w 2007 r. (stan na koniec grudnia)/ *Tab. 6. Selected data on low-cost carriers, members of the European Low Fares Airline Association in 2007 (as of the end of December)*

Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	l. 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	50,9	82,0	900	27	148
Easy	Jet W. Brytania	38,2	84,9	808	23	137
Norwegian	A.S. Norwegia	6,4	80,0	220	28	33
Flybe	W. Brytania	6,05	61,3	470	12	76
Transavia.com	Holandia	5,4	85,0	80	20	28
Sterling	Dania	4,35	76,0	137	26	25
Wizz Air	Węgry	4,2	83,0	90	16	13
Sky Europe	Słowacja	3,6	79,7	94	19	14
Myair.com	Włochy	1,5	67,0	41	10	12
Sverigeflyg	Szwecja	0,5	74,0	46	6	9
Clickair*	Hiszpania	4,6	b.d.	b.d.	b.d.	26
Jet2*	Wlk. Brytania	4,0	73,6	b.d.	b.d.	29

Źródło: opracowanie IT na podstawie: Members' statistics, December 2007 European Low Fares Airline Association, www.elfaa.com, pobrane: lipiec 2008 oraz ATW July 2008. Dane o przewozach i LF na podstawie ATW, tj. źródła bardziej aktualnego. Także dane o Clickair i Jet2 wg ATW July 2008.
**Clickair i Jet2 zostały członkami ELFAA w 2008 r., jednak w 2007 r. prowadziły aktywne działania na rynku i prezentowały model biznesowy LCC.*

i Jet2. Podstawowe dane o europejskich LCCs – członkach ELFAA w 2007 r. w tab. 6.

Konfrontując dane z tab. 6 z wielkościami przewozów niektórych linii na rynku polskim, można zauważyć, że dla niewielu z nich przewozy z/do Polski stanowią bardzo istotną część wszystkich operacji. Dla prawie wszystkich jest to nieznaczący margines bądź nieduży fragment działalności. I tak pasażerowie na trasach polskich stanowili dla: Wizz Air 65,8%, Sky Europe 15,0%, Norwegian AS 8,5%, Ryanair 4,5%, a dla Easy Jet 1,7%, Jet2 1,7% i Clickair 0,8%. Dane te wskazują, że tylko dla Wizz Air polski rynek ma kluczowe znacznie. Pozostali, w tym Sky Europe, który z Polski praktycznie zrezygnował, nie traktują potencjału naszego rynku, jako znaczącego w całokształcie swoich operacji.

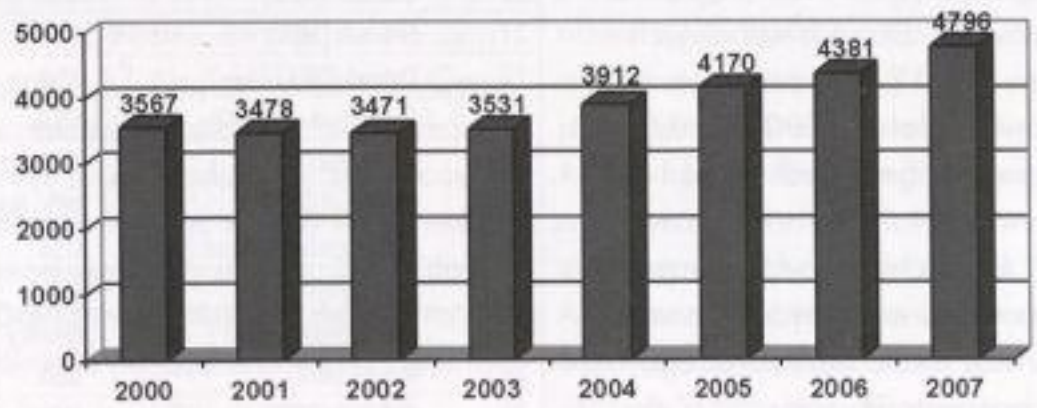
3. Porty lotnicze/*Airports*

Według danych Airport Council International w 2007 r. (z lipca 2008 r.) zebranych z 1640 lotnisk na świecie, w portach lotniczych obsłużono o 9,2% (ok. 400 mln) pasażerów więcej niż rok wcześniej i wielkość tę szacuje się na 4,8 mld osób. Dynamika ta była większa (o 4,2 pkt. proc.) niż w 2006 r. (wobec 2005 r.). W 2007 r. wzrosły także przeładunki cargo o 4,1%, osiągając poziom ok. 88,5 mln ton (dynamika podobna jak w 2006 r. wobec 2005 r.). Liczba operacji lotniczych wyniosła 76,4 mln (o 2,4 mln, tj. 3,2%, więcej niż rok wcześniej). Oznacza to, że na 1 operację przypadało średnio 62,8 pasażerów podczas, gdy w 2006 r. było to 59,5 pas. Można więc mówić o większej efektywności działania portów[11]. Dane o ruchu w latach 2000-2007 na rys. 10.

Regionem skupiającym największy ruch pozostała Ameryka Północna (USA i Kanada), lecz dystans, jaki dzieli Europę, zmniejszył się do 1 pkt proc. Kolejne miejsce zajmuje region Azji Wschodniej i Pacyfiku. Na podstawie tych danych możemy szacować, że ruch na lotniskach europejskich wyniósł w 2007 r. ok. 1487 mln pas. Dane o udziałach w ruchu poszczególnych regionów świata przedstawia rys. 11.

W 2007 r. w czołówce największych pod względem ruchu pasażerskiego portów na świecie nie zaszły większe zmiany. Liderem pozostawała Atlanta, przed O'Hare Chicago (ORD) i londyńskim Heathrow (LHR). Trzydzieści największych portów obsłużyło w 2007 r. ogółem 1430,6 mln pasażerów. Tempo wzrostu ruchu w tej grupie wyniosło 4,1% w stosunku do 2006 r. i było wyraźnie niższe niż dla wszystkich portów. Tym samym obniżył się udział największych portów w obsłudze całości ruchu z 31% w 2006 r. do 30% w 2007 r. Prowadzi to do wniosku, że wzrost aktywności lotnisk w obsłudze ruchu pasażerskiego odbywał się w większym stopniu w segmencie portów średnich niż największych. Wśród 30 lotnisk o największym ruchu w 2007 r. najliczniej reprezentowane były porty USA (16), a następnie Europy (7) i Dalekiego Wschodu (6). Z Bliskiego Wschodu był 1 port, a Ameryka Łacińska i Afryka – podobnie jak w latach wcześniejszych – nie miały żadnego. Na porty USA przypadała też ponad połowa ruchu grupy największych, choć był to udział mniejszy niż w 2006 r. (w 2006 r. – 56%, w 2007 r. – 53%). Dane o ruchu na 30 lotniskach w 2007 r. w tab. 7.

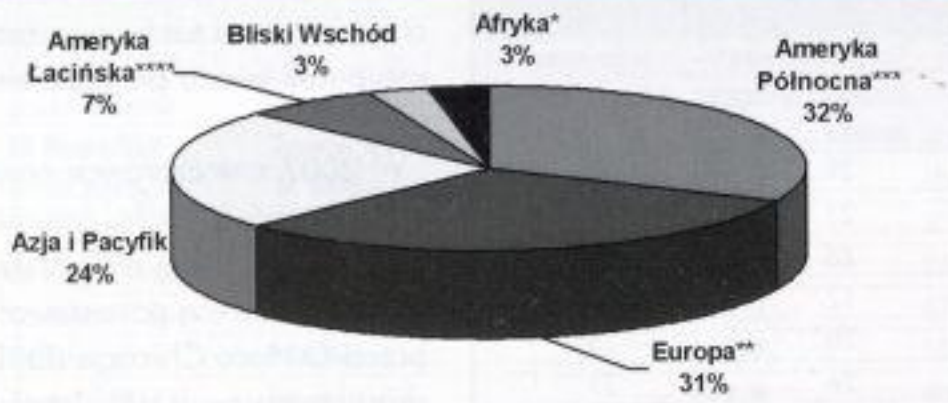
Rys. 10. Ruch pasażerski w portach lotniczych na świecie w latach 2000-2007 (w mln pas.)/ *Fig. 10. Total worldwide passenger traffic at airports in 2000-2007 (in mil.)*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: Airport Council International World Airport Traffic Report 2007, July 2008, www.airports.com.

Trendy, tendencje, prognozy

Rys. 11. Udział regionów świata w ruchu pasażerskim w 2007 r./*Fig. 11. Share in world passenger traffic by regions in 2007*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: Airport Council International World Airport Traffic Report 2007, July 2008, www.airports.com.
**W podziale ACI Egipt jest wliczany 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.*

Poza kilkoma portami – Dallas, Bangkok, Minneapolis i w minimalnym stopniu Chicago – które odnotowały niewielkie zmniejszenie się ruchu, wszystkie inne wykazały wzrost. Nastąpiły też niewielkie zmiany w stosunku do 2006 r. w składzie grupy największych portów. Weszły do niej: Monachium, Dubai i Charlotte (Karolina Północna, USA), a wypadły: Filadelfia, Toronto i Dżakarta. Prócz tego w grupie lotnisk znacząco awansujących w rankingu, znalazły się Madryt, JFK Nowy Jork, Orlando i Singapur. Obniżyła się natomiast o kilka miejsc pozycja Las Vegas, Bangkoku, Minneapolis, Miami i Detroit.

W grupie największych portów (wykazanych w tab. 7) w okresie 2000-2007 największą dynamikę bezwzględną odnotowało lotnisko w Pekinie (wzrost o prawie 32 mln pas.), a następnie w Dubaju (wzrost o 22 mln pas.) i Madrycie (wzrost o ponad 19 mln pas.). Natomiast największy wzrost procentowy był w Dubaju, w Pekinie, a następnie w Madrycie, na JFK w Nowym Jorku i w Hongkongu. Dane o wybranych portach na rys. 12. Dla porównania w Warszawie w latach 2000-2007 ruch wzrósł o prawie 5 mln pas., tj. 114%.

Madryt i Monachium były jedynymi wielkimi portami europejskimi o wysokiej dynamice ruchu pasażerskiego, zarówno w porównaniu roku 2007 do 2006, jak i w dłuższym okresie (2000-2007). Analizując sytuację w Europie, można też zauważyć, że lotnisko CDG w Paryżu zwiększyło swoją liczbową przewagę nad Fraportem we Frankfurcie do ponad 5 mln pasażerów. Przez szereg lat ruch na obu lotniskach miał poziom bardzo zbliżony.

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

4.1. Uwarunkowania formalne/ *Legal conditions*

Faktem o historycznym znaczeniu w ostatnim okresie było wejście w życie 30 marca 2008 r. umowy między USA i Unią Europejską ustalającej nowe zasady operowania na obszarze jurysdykcji drugiej strony. Oznacza to zmianę sytuacji w ruchu lotniczym nad północnym Atlantykiem. Punkty nowych regulacji o istotnym znaczeniu dla rynku lotniczego były przedstawione w naszym raporcie 2007. Umowa pozostawiła dysparytet w ewentualnych związkach

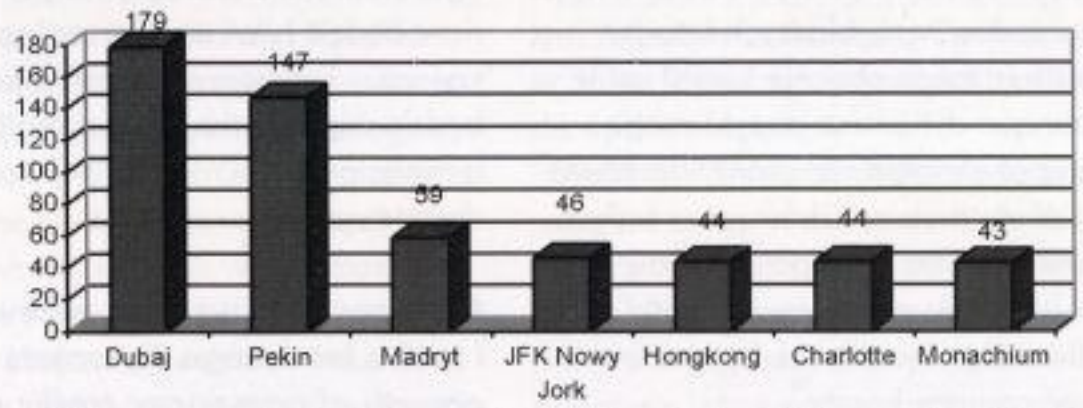
Tab. 7. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2007 r. i zmiany w latach 2006-2007 (w %)/*Tab. 7. Passenger traffic at the largest airports in 2007 and changes in 2006-2007 (in %)*

Lp./No.	Port lotniczy/Airport	Kraj/Country	Liczba pas. w 2007 r. w mln/ No. of pass. in 2007 in mil	Zmiana w % 07/06/ % change 07/06
1	Atlanta (ATL)	USA	89,4	5,3
2	Chicago (ORD)	USA	76,2	- 0,1
3	Londyn (LHR)	Wlk. Brytania	68,1	0,8
4	Tokio (HND)	Japonia	66,8	1,1
5	Los Angeles (LAX)	USA	61,9	1,4
6	Paryż (CDG)	Francja	59,9	5,4
7	Dallas FW (DFW)	USA	59,8	- 0,7
8	Frankfurt (FRA)	Niemcy	54,2	2,6
9	Pekin (PEK)	Chiny	53,6	10,1
10	Madryt (MAD)	Hiszpania	52,1	13,9
11	Denver (DEN)	USA	49,9	5,4
12	Amsterdam (AMS)	Holandia	47,8	3,8
13	Nowy Jork (JFK)	USA	47,8	11,9
14	Hongkong (HKG)	Chiny	47,0	7,3
15	Las Vegas (LAS)	USA	47,0	3,2
16	Houston (IAH)	USA	43,0	1,1
17	Phoenix (PHX)	USA	42,2	1,8
18	Bangkok (BKK)	Tajlandia	41,2	- 3,7
19	Singapur (SIN)	Singapur	36,7	4,8
20	Orlando (MCO)	USA	36,5	5,3
21	Newark (EWR)	USA	36,4	2,1
22	Detroit (DTW)	USA	36,0	0,0
23	San Francisco (SFO)	USA	35,8	6,6
24	Tokio (NRT)	Japonia	35,5	1,4
25	Londyn (LGW)	Wlk. Brytania	35,2	3,1
26	Minneapolis St. Paul (MSP)	USA	35,2	- 1,3
27	Dubai (DBX)	ZEA	34,3	19,3
28	Monachium (MUC)	Niemcy	34,0	10,4
29	Miami (MIA)	USA	33,7	3,7
30	Charlotte (CLT)	USA	33,2	11,7

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

Trendy, tendencje, prognozy

Rys. 12. Porty lotnicze z czołowej trzydziestki, które odnotowały największy względny wzrost ruchu pasażerskiego w latach 2000-2007/*Fig. 12. The airports with the greatest relative growth (in %) of passenger traffic in 2000-2007 (from the top-30 list)*



Źródło: opracowanie IT, dane 2007 r. na podstawie ACI, op. cit., dane 2000 r. na podstawie ATW Jul/2001,

kapitałowych. W dalszym ciągu udziały w liniach amerykańskich inwestorów zagranicznych nie mogą przekraczać 25%, natomiast udziały zewnętrzne w liniach krajów należących do UE mogą sięgać 49%. Obecnie, po kilku miesiącach obowiązywania umowy trudno jeszcze mówić o jej wymiernych efektach podażowo-popytowych. Konkretem bez wątpienia jest walka o sloty między przewoźnikami na Heathrow oraz powołanie przez British Airways spółki Open Skies do obsługi rejsów między Francją i USA. Oceniając pierwsze miesiące działania porozumienia, trzeba wziąć poprawkę na:

- osłabienie koniunktury i pogorszenie klimatu gospodarczego w USA i w Europie
- ostrożne przewidywania przewoźników w zakresie zmian popytu
- niezwykle wysokie ceny paliwa
- oraz trudności i obawy przy zwiększaniu floty o samoloty dalekiego zasięgu.

Niemniej – przy założeniu, że trudności te będą przejściowe – należy oczekiwać, że po poprawie warunków zewnętrznych (w tym: makroekonomicznych) umowa między UE i USA okaże się istotnym stymulatorem wzrostu ruchu międzynarodowego. Nie można się jednak spodziewać skutków cenowych podobnych do „rewolucji lowcostów" w Europie z powodów wymienionych już w ubiegłorocznym Raporcie.

Według danych AEA nad północnym Atlantykiem w 2006 r. europejskie linie zrzeszone w tej organizacji przewiozły 27,5 mln pas.[12], w 2007 r. liczba ta zwiększyła się do 28,7 mln (wzrost o 4,5%)[13]. W okresie styczeń-czerwiec 2008 r. przewozy na tych trasach (mierzone liczbą pas.) wykonane przez europejskie kompanie wzrosły o 0,8% w stosunku do tych samych miesięcy 2007 r.[14].

Oprócz tych uwarunkowań formalnych, na które zwróciłem uwagę w poprzednim Raporcie, do najpoważniejszych wyzwań, przed którymi stoją linie lotnicze, a które już znalazły lub znajdą niebawem odzwierciedlenie w regulacjach prawnych w Europie (UE), należy zaliczyć:

- przepisy bezpieczeństwa obowiązujące przed lotem i w jego trakcie. Według prezydenta IATA Giovanniego Bisignani linie lotnicze i ich klienci od 2001 do 2008 r. zapłacili za dostosowanie się do wprowadzanych przepisów bezpieczeństwa ponad 30 mld USD. Efekty tych wydatków zdaniem IATA są mizerne, a coraz większy gąszcz przepisów przerasta tylko niezadowolenie pasażerów[15];
- ujednolicenie systemu kontroli lotów w Europie. Obecnie istnieje na naszym kontynencie 67 Air Traffic Control Centers (ośrodków kontroli ruchu powietrznego). Na to nakładają się zróżnicowane wojskowo-cywilne zasady koordynacji i odmienne systemy operacyjne. Zdaniem Davida McMillana – dyrektora generalnego Eurocontrol – bez ujednolicenia tego systemu przynajmniej w obszarze krajów należących do Open Sky nie będzie możliwości zwiększenia ruchu lotniczego odpowiadającego potrzebom gospodarki i społeczeństw Europy. Jednocześnie nawet jego częściowe wprowadzenie przyniesie Europie 2 mld euro oszczędności. Wymaga to jednak olbrzymiej pracy legislacyjnej na poziomie UE oraz poszczególnych krajów[16];
- planowane ograniczenia w emisji CO_2 i opłaty z tego tytułu dla emitentów. W zależności od przyjętych rozwiązań koszty dla linii lotniczych mogą wynieść od 6 do 30 mld USD rocznie i w każdym przypadku pociągnie to za sobą konieczność drobiazgowych regulacji prawnych obejmujących wszystkich przewoźników – przynajmniej w UE – a pośrednio i ich pasażerów. Może się to także okazać kluczowym elementem wyznaczającym kondycję ekonomiczną linii lotniczych[17].

W różnym stadium przygotowania są procesy konsolidacyjne w branży. W III kwartale 2008 r. najbardziej zaawansowane jest połączenie dwóch wielkich linii amerykańskich: Delta Airlines i Northwest. Za możliwy uznaje się ściślejsze związki British Airways z American Airlines, a także większe zaangażowanie linii brytyjskich w hiszpańską Iberię. Obszaru ekspansji poszukuje Lufthansa, zachęcona sukcesem po przejęciu Swiss International Airlines. Stymulatorem konsolidacji będzie sytuacja przewozowa i finansowa linii. Prawdopodobna wydaje się teza, że im sytuacja ta będzie trudniejsza, tym procesy konsolidacyjne będą szybsze i na większą skalę.

4.2. Nowe samoloty/*New aircraft*

Wprowadzenie do komercyjnej eksploatacji (ponad 2 lata później niż planowano) Airbusa A-380 zakończyło istotny etap wieloletnich prac nad tym projektem. Pierwszym użytkownikiem A-380 zostały linie Singapore Airlines, a pierwszy handlowy lot wykonano z Singapuru do Sydney 25.10.2007 r. Aby operacje przyjęcia i odprawienia superjumbo były możliwe, oba porty musiały dokonać prac modernizacyjnych w obrębie gate'ów, parkingów, łączników, dróg kołowania i pasów

Trendy, tendencje, prognozy

startowych. Kosztowało to prawie 150 mln USD (43 mln w SIN i 106 mln w SYD), a więc tyle, ile wybudowanie nowego terminala dla 3 mln pas. rocznie albo zakup dwóch nowych samolotów średniego zasięgu (w tym przypadku zostałoby jeszcze sporo na części zamienne). Te prace adaptacyjne i wydatki muszą przejść wszystkie lotniska, które będą obsługiwać A-380. Trudno zakładać, że zarządy lotnisk ruszą ochoczo i masowo do tych inwestycji. Może to wpływać tonująco na decyzje zakupowe tego samolotu przez przewoźników oraz skomplikuje i tak niełatwą sytuację firmy Airbus. Z drugiej strony inwestycje lotniskowe mogą być podejmowane z myślą o obsłudze planowanego Boeinga B-747-400-8, który także wymaga dostosowania urządzeń naziemnych do swojej charakterystyki. W połowie 2008 r. Singapore Airlines, dysponując trzema A-380, pozostaje jedynym użytkownikiem takich maszyn. Airbus zebrał na swój samolot do tej pory 188 zamówień, co oznacza, że w dalszym ciągu nie przekroczył magicznej granicy 200 samolotów, która spowodowałby, że deficyt tego przedsięwzięcia nie będzie się pogłębiał. Sytuacja jednak nieco się poprawiła w stosunku do poprzedniego roku. Wśród zamawiających są m.in. Emirates 60, Quantas 20, Singapore Airlines kolejnych 16, Lufthansa 15, British Airways 12, Air France 12, Korean Air 8, Thai Airways, Virgin Atlantic i Malaysia Airlines po 6. Ożywiły się natomiast zamówienia na kolejny przygotowywany model Airbusa – A-350, osiągając z początkiem roku poziom 370 sztuk.

Znaczne opóźnienia notuje Boeing ze swoim flagowym przedsięwzięciem, czyli Dreamlinerem B-787. Skutki tego odczuwa i będzie odczuwać wielu przewoźników, gdyż stan zamówień tego modelu sięgnął prawie 900 sztuk. Ogółem w początku 2008 r. linie zamówiły u producentów 8,2 tys. samolotów odrzutowych (stanowi to prawie 40% aktualnego stanu floty w tej kategorii) i ponad 400 turbośmigłowych. W tej pierwszej grupie połowa to dwa modele: A-320 i B-737NG. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że właśnie te modele stanowią prawie 1/3 obecnie eksploatowanych samolotów odrzutowych, otrzymujemy zarys obrazu floty pasażerskiej w najbliższych latach. Jednak rosnące obecnie koszty paliw i słabnąca dynamika popytu mogą znacząco skorygować plany i zamówienia. Wielu przewoźników już w trakcie obowiązywania letniego rozkładu 2008 zapowiedziało ograniczenie siatki i częstotliwości połączeń, tak by zminimalizować rosnące koszty[18].

W tym kierunku – tj. obniżenia kosztów – idą także nowe zamierzenia konstrukcyjne. Można tu wymienić planowane przez Virgin Atlantic wprowadzenie w każdym ze swoich 38 samolotów 4-silnikowych (B-747 i A-340) jednego silnika z napędem na biopaliwo. Z kolei KLM zamierza 12 swoich dalekodystansowych maszyn dostosować do paliwa uzyskiwanego z glonów. Pierwsza taka konstrukcja ma wejść do eksploatacji w 2010 r.[19]. Konstruktorzy lotniczy pracują też intensywnie nad efektywnym wykorzystaniem energii słonecznej podczas lotu. IATA uznaje to za bardzo obiecujący kierunek badań i wdrożeń[20]. Coraz bardziej wydajne rozwiązania fotoelektryczne stają się też coraz bardziej ekonomiczne wobec rosnących kosztów paliwa tradycyjnego. Wydaje się prawdopodobne, że jak wielokrotnie w przeszłości lotnictwo i myśl techniczna wyjdzie zwycięsko ze zderzenia z nową rzeczywistością, jaką kształtują szybujące ceny ropy. Efektem tego wyzwania mogą być znacznie niższe – przede wszystkim ekologicznie – koszty w przyszłości i korzystanie z zasobów odnawialnych i/lub praktycznie nieograniczonych. Ten optymistyczny wariant będzie tym bardziej realny i szybszy, im w rozwiązywaniu problemów będzie więcej techniki, ekonomii i rynku, a mniej polityki i manipulacji cenowo-kosztowych.

4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego/*Forecasts for growth of passenger traffic and movement*

W raporcie „Rynek Lotniczy 2007" prezentowane były prognozy ICAO dotyczące wielkości ruchu lotniczego do 2025 r. W opcji długoterminowej nawet tak znaczące zmiany cen paliw jak obecne nie burzą prognostycznej konstrukcji. Dlatego Instytut Turystyki uznaje je w dalszym ciągu za aktualne i wiarygodne. Ponieważ nie ma potrzeby ponownie przytaczać prognoz ICAO, prezentujemy prognozy IATA do 2011 r., opublikowane w październiku 2007 r.

IATA zakłada wzrost światowego ruchu pasażerskiego do 2,75 mld w 2011 r. (z 2,26 mld w 2007 r. i 2,13 mld w 2006 r.). W latach 2006-2011 jest przewidywane wyższe średnioroczne tempo wzrostu w ruchu krajowym niż w ruchu międzynarodowym. W tym pierwszym przewiduje się 5,3%, a w drugim 5,1%. Będzie to ważna zmiana, gdyż oznacza odwrócenie tendencji z ostatnich 20 lat, kiedy tempo wzrostu ruchu międzynarodowego było wyższe.

Tab. 8. Struktura regularnego ruchu pasażerskiego w 2011 r. według regionów świata/*Tab. 8. Structure of schedule passenger traffic in 2011 by world regions*

Lp./No.	Obszar/kierunek/region/direction	Udział %/ the % share	Pas. w mln/Pass. in mil.
1	Azja i Pacyfik ruch intraregionalny	27	740
2	USA ruch krajowy	25	690
3	Europa ruch intraregionalny	24	660
4	Ameryka Łacińska ruch intraregionalny	5	140
5	Kanada-USA i Kanada ruch krajowy	3	80
6	Europa – Ameryka Północna	2	55
7	Europa – Azja i Pacyfik	2	55
8	Ameryka Północna – Azja i Pacyfik	2	55
9	Pozostałe obszary i kierunki	10	275
Razem		100	2 750

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie: IATA Economic Briefing Passenger and Freight Forecast 2007-2011, October 2007, strona www iata.org.

Trendy, tendencje, prognozy

Przyczynę odwrócenia tego trendu IATA widzi w ponadprzeciętnym wzroście ruchu na wewnętrznych połączeniach Chin i Indii. Średnioroczny wzrost liczby pasażerów w regionie Azji i Pacyfiku będzie wyższy niż w innych regionach świata (5,9%), z wyjątkiem Bliskiego Wschodu i wyższy niż średnia globalna. Najniższe średnioroczne regionalne tempo wzrostu będzie w tym okresie w Ameryce Północnej (4,2%)[21]. Tym samym zmniejszą się udziały rynku USA, zwiększą regionu Azji i Pacyfiku, a ruch intraregionalny w tym obszarze będzie miał największy udział w ruchu światowym. Strukturę i wielkości ruchu pasażerskiego w 2011 r. przedstawia tab. 8.

W zakresie ruchu międzynarodowego (mierzonego liczbą pas.) do 2011 r. najwyższe tempo wzrostu jest przewidywane dla relacji Bliski Wschód – Azja i Pacyfik, Europa – Azja i Pacyfik oraz wewnątrz regionu Azji i Pacyfiku (powyżej 6% rocznie). Najmniej dynamicznie będzie wzrastać ruch intraregionalny w Ameryce Północnej, a także między tym regionem a Ameryką Centralną oraz na Północnym Atlantyku (od 3,6 do 4,3% rocznie)[22].

Według IATA wzrastać też będą przewozy air cargo w obrocie międzynarodowym. W latach 2007-2011 przewiduje się średnioroczny wzrost wagi przewożonych ładunków o 4,8%. I tu, podobnie jak w przewozach pasażerskich, ponadprzeciętne wzrosty będą dotyczyć tras Bliski Wschód – Azja i Pacyfik (6,8%) oraz wewnątrz regionu Azji i Pacyfiku (6,3%). Natomiast najmniejsza dynamika będzie charakteryzować przewozy ładunków nad północnym Atlantykiem i wewnątrz Europy, a także między Ameryką Północną a Centralną (3,6%)[23].

Rozpatrując prognozy ruchu na poziomie rynków narodowych, IATA szacuje, że najwyższą średnioroczną dynamikę wzrostu w międzynarodowym ruchu pasażerskim (według liczby pas.) w latach 2007-2011 osiągnie Łotwa (12,1%), Rosja (9,3%) i Polska (9,2%). Kolejne miejsca zajmują: Ukraina i Chiny (po 8,8%), Indie (8,6%) i ZEA (8,4%). Z krajów europejskich w czołowej grupie znalazły się jeszcze Serbia i Rumunia (odpowiednio: 7,6% i 7,3%). W zakresie przewozów międzynarodowego cargo najbardziej dynamicznie będą one rosły w Chinach, Indiach i Korei (powyżej 8%). W przyrostach przewozów towarowych jedynym europejskim krajem w czołowej grupie jest Turcja[24].

1. *Szacunek PKB na świecie wg CIA World Factbook, strona www cia.gov*
2. *Uwzględniając tylko ruch regularny i przy założeniu, że turysta podczas wyjazdu zagranicznego korzysta z samolotu 2 razy możemy przyjąć w pewnym uproszczeniu, że w 2001 r. odsetek korzystających z samolotów rozkładowych turystów międzynarodowych wynosił 39%, w 2006 r. 45%, a w 2007 r. 46%.*
3. *Dane dotyczące wzrostu PKB na świecie w 2007 r. należy traktować jeszcze jako bardzo szacunkowe i wstępne. Różne źródła publikują odmienne szacunki wahające się od 3,6 do 5,2%. W tym opracowaniu przyjęto wartość najwyższą, która i tak jest wyraźnie niższa od wzrostu przewozów i przychodów światowego lotnictwa.*
4. *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.*
5. *Dane na podstawie: IATA Fact sheet, Industry Statistics..., op. cit.*
6. *Na podstawie: IATA, Fact Sheet – Economic & Social Benefits of Air Transport, www.iata.org, update June 2008, pobrane 25.07.2008.*
7. *Dane prognostyczne na podstawie IATA Fact Sheet, Industry Statistics, op. cit.*
8. *Dane o wynikach Alitalii w 2008 r. na podstawie AEA Information Update Traffic January-May 2008, op. cit.*
9. *Dane na podstawie OAG Travel News; Global Growth Rate of Flights Continues to Slow, www.oag.com, opublikowane 24.07.2008.*
10. *Na podstawie: Social Benefits of Low Fares Airlines in Europe, ELFAA, Nov. 2007, York Aviation, s. 1., ze strony www elfaa.com.*
11. *Dane na podstawie opublikowanych w lipcu 2008 statystyk Airport Council International, www.airports.org*
12. *AEA, op. cit., Schedule Service of AEA Member Airlines, January-December 2006, 14.02.2007.*
13. *AEA, Information, Traffic Update, Schedule Service of AEA Member Airlines, January-December 2007, 14.02.2008, www.aea.be.*
14. *AEA, Information, European Airline Traffic in June, Traffic Update, Schedule Service of AEA Member Airlines June 2008, 6.08.2008, www.aea.be*
15. *Na podstawie: State of the Transport Industry – 64th Annual General Meeting, Istanbul, June 2008., www.iata.org.*
16. *Na podstawie: D. McMillan, Implementing the Single European Sky, ICAO, Journal, Issue 2 – 2008, s. 8-9.*
17. *Na podstawie: State of the Transport Industry..., op. cit.*
18. *Dane o wielkości zamówień i stanu na podstawie ATW, July 2008, s. 110-126.*
19. *Musimy pamiętać, że silniki lotnicze na biopaliwa nie oznaczają automatycznie poprawy ochrony środowiska. Emisja i szkodliwość spalin z takich silników może być niekiedy (w zależności od zastosowanego paliwa) nawet większa. Preferencyjne znaczenie mają tu koszty i odnawialność paliw. Specjalne znaczenia mogą mieć hodowle glonów planowane przez KLM. Jeśli w skali przemysłowej zostanie potwierdzona absorpcja przez nie fosforanów i azotanów z akwenów, gdzie będą hodowane, to pozytywne ekologiczne oddziaływanie tej technologii będzie olbrzymie.*
20. *Na podstawie: State of the Transport Industry – 64th Annual General Meeting, op. cit.*
21. *IATA Economic Briefing Passenger and Freight Forecast 2007-2011, October 2007, strona www iata.org.*
22. *Tamże.*
23. *Tamże.*
24. *Tamże.*

Polska na tle krajów Europy środkowowschodniej

Część II/*Part II*
RYNEK LOTNICZY – POLSKA/*AIR TRANSPORT MARKET – POLAND*

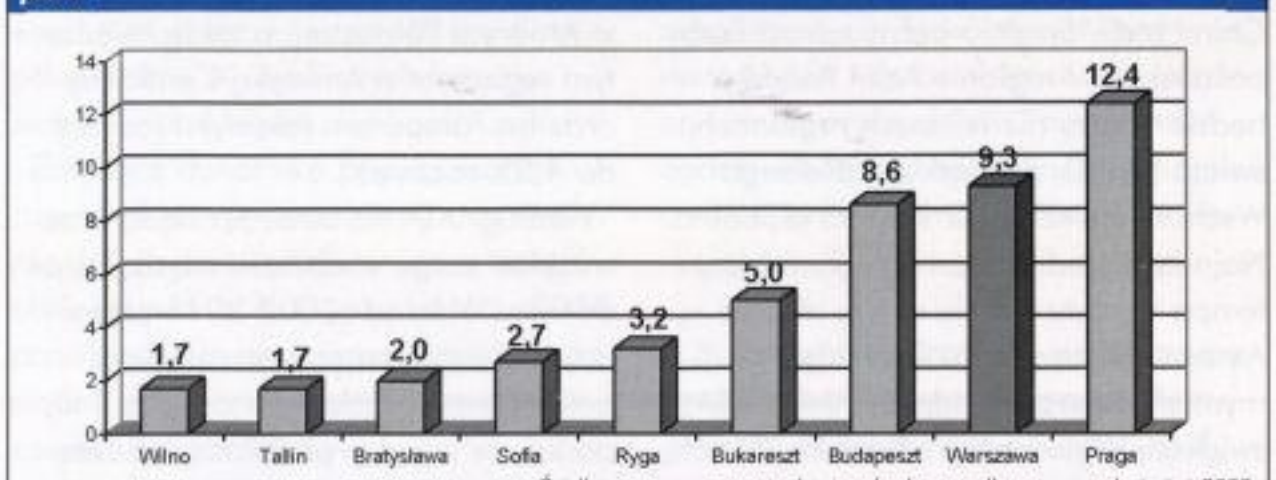
1. Polska na tle krajów Europy Środkowowschodniej/*Poland versus other Central and Eastern European countries*

Pasażerski ruch lotniczy w krajach Europy Środkowej i Wschodniej należących do Unii Europejskiej rozwijał się w 2007 r. dynamicznie, choć w tempie bardzo zróżnicowanym. Największa dynamika wzrostu w stosunku do 2006 r. miała miejsce w Rumunii (Bukareszt), i było to prawie 42% oraz na Łotwie (Ryga) 27%. Znaczące relatywne wzrosty odnotowała też Sofia (24%) i Wilno (18%). Warszawa ze swoją dynamiką na poziomie 14,4% nieco ustępowała stolicom Bułgarii i Litwy. Były też lotniska o znacznie słabszym tempie wzrostu. Należą do nich dwa kluczowe w tym regionie, tj. Praga (wzrost do 2006 r. o 7,4%) oraz Budapeszt (wzrost o 4%), a z mniejszych portów Bratysława (wzrost o 4,5%).

W wartościach bezwzględnych największym lotniskiem w regionie pozostało praskie Ruzinĕ z ruchem ponad 12 mln pas. Natomiast na drugiej pozycji nastąpiła zmiana: miejsce Budapesztu zajęła Warszawa. W grupie portów mniejszych wyraźne przewodnictwo objął Bukareszt (Otopeni), osiągając 5 mln pas., a Ryga powiększyła swój dystans do Sofii. Ryga coraz wyraźniej wyrasta na najważniejszy port Republik Bałtyckich, z aspiracjami do pełnienia funkcji hubu dla tego obszaru, czemu sprzyja jej korzystne położenie. Dwoma najmniejszymi stołecznymi lotniskami w tym regionie Europy pozostały Wilno i Tallin. Szczegółowe dane na rys. 13. Interpretując te wielkości, warto pamiętać, że polskie porty w Krakowie, Katowicach i Gdańsku miały w 2007 r. większy ruch niż dwa ostatnie na tym rysunku.

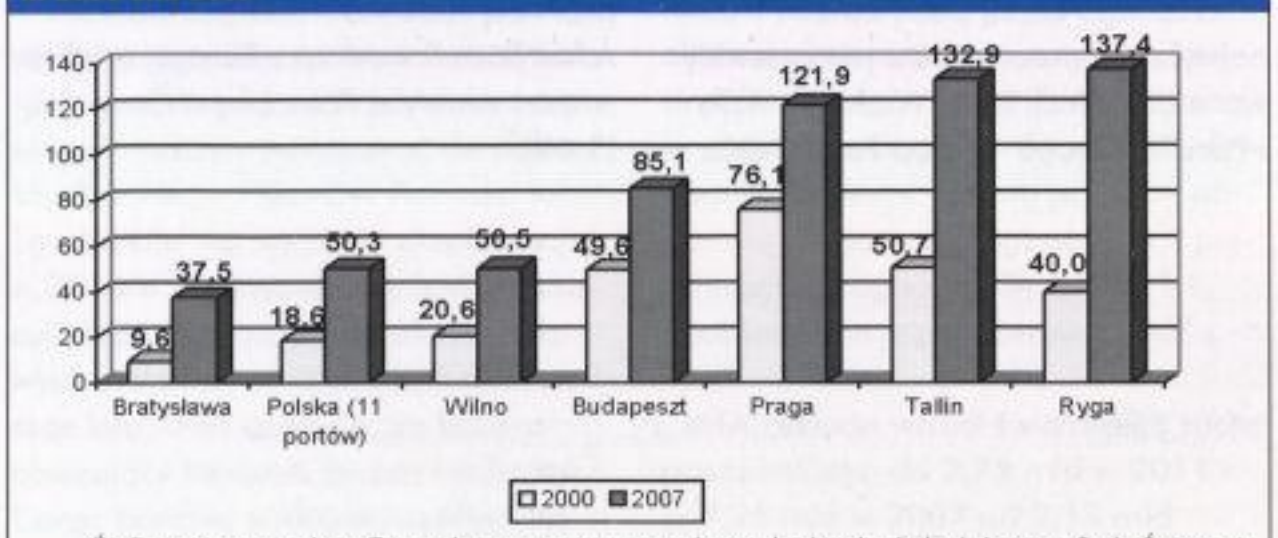
Oceniając przyrost wartości bezwzględnych, należy podkreślić prymat warszawskiego Okęcia. Ze zmianą sięgającą prawie 1,2 mln pas. Warszawa wypracowała największy wolumen wzrostu przekraczał on o 50% wolumen wzrostu w Pradze i prawie dwukrotnie ten osiągnięty w Rydze. Relacje w stosunku do innych miast były dla Warszawy jeszcze bardziej korzystne. Tym samym największe polskie lotnisko zwiększyło dystans dzielący je od portów mniejszych, a zmniejszyło wobec regionalnego lidera – Pragi.

Rys. 13. Ruch w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowowschodniej w 2007 r. w mln pas./*Fig. 13. Airport traffic at Central and Eastern European capitals in 2007 in mil of pass.*



Źródło: strony www portów lotniczych, dane według stanu na kwiecień 2008.

Rys. 14. Ruch w portach lotniczych w tys. pas. w wybranych krajach Europy Środkowowschodniej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w 2000 r. i w 2007 r./*Fig. 14. Airport traffic in thous. of pass. in selected Central and Eastern European countries per 100 thous. inhabitants in 2000 and 2007*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie stron www portów lotniczych i danych o liczbie ludności wg Banku Światowego.

Prócz wielkości ruchu i jego dynamiki znaczącym wskaźnikiem mówiącym o znaczeniu transportu lotniczego dla danej społeczności jest stosunek liczby pasażerów na lotnisku/ach do liczby ludności. Często, nawet w oficjalnych dokumentach, jest on nazywany wskaźnikiem mobilności, co jest nazwą mylącą, gdyż jakaś społeczność może korzystać z samolotów w minimalnym zakresie, a ruch i wskaźnik (mobilności) przybierać wartości bardzo wysokie (przykładem Majorka). Niemniej relacje tych wielkości są istotną informacją relatywizującą ruch lotniczy do populacji.

W odniesieniu do naszej części Europy wartości te są w dalszym ciągu istotnie niższe niż w Europie Zachodniej. Występuje też silne zróżnicowanie pomiędzy nowymi krajami Unii. Czołówkę stanowią Łotwa, Estonia i Czechy, z poziomem ponad 120 tys. pasażerów na 100 tys. mieszkańców. Grupę o najniższych wartościach (50 tys. i mniej) tworzą Litwa, Polska i Słowacja. Węgry lokują się po środku. Warto odnotować kolejną zmianę na pozycji lidera. W 2006 r. najwyższą wartość wskaźnik ten miał w Estonii, a we wcześniejszych latach w Czechach, ostatni rok to prymat Łotwy. Oceniając wielkości przedstawione na rys. 14., należy uwzględniać odmienną geograficzną koncentrację ruchu lotniskowego w Polsce i we wszystkich pozostałych ujętych w tej statystyce krajach. W Polsce ruch ma charakter rozproszony, a główne lotnisko obsługuje nieco mniej niż połowę pasażerów. W pozostałych wymienionych

Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)

krajach lotnisko stołeczne jest dominujące, a ruch w pozostałych jest nie wielki i dla tego wskaźnika mało istotny.

Prezentując przemiany w naszej części Europy, warto wspomnieć o istotnej zmianie w strategii niektórych przewoźników wobec krajów nienależących do UE. Przykładem tego jest wejście Wizz Air na wewnętrzny rynek Ukrainy. Omijając w ten sposób bariery formalno-prawne, jakie piętrzą się na unijnych granicach zewnętrznych, przewoźnik wchodzi do kraju o dużej liczbie ludności i znacznych odległościach. Przy zastosowaniu modelu biznesowego charakterystycznego dla LCC i przy uwzględnieniu niższych w wielu punktach kosztów lokalnych (np. koszty pracy, opłaty serwisowe) może w krótkim czasie osiągnąć spektakularny sukces na tym rynku wewnętrznym, a w dłuższym okresie znaczący handicap po ewentualnym otwarciu się Ukrainy na pełniejszą liberalizację obsługi tras międzynarodowych. To posunięcie Wizz Air można także widzieć w kontekście polsko-ukraińskiego Euro 2012.

W świetle liczb na rys. 13 dotyczących wielkości ruchu w Pradze i Budapeszcie oraz danych o dynamice w ostatnich latach nasuwa się refleksja o pewnym ograniczeniu rozwoju obu portów. Choć w przypadku Węgier słabsze wyniki są odbiciem sytuacji politycznej i kłopotów gospodarczych, jakie przeżywa ten kraj, to trzeba pamiętać, że oba lotniska mają obecnie duży potencjał (m.in. nowe terminale), ale pod względem demograficznym na rynku wewnętrznym są mocno ograniczone, a jako destynacje turystyczne mają dość stabilną pozycję i uznane już na rynku marki. Stąd wydaje się, że swojej szansy muszą szukać w zmianie formy funkcjonowania i nastawieniu się w większym stopniu na ruch tranzytowy. Im bardziej zdecydowanie pójdą tą drogą, tym więcej mogą wygrać w perspektywie najbliższych dziesięcioleci, przekreślając jednocześnie szanse dla Polski w sferze obsługi ruchu interkontynentalnego i powstania Europortu w naszym kraju.

2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)/*Traditional carriers*

Według danych ULC zebranych z portów lotniczych w 2007 r. w ruchu regularnym operowało w Polsce 57 przewoźników, z czego 42 zaliczano do segmentu linii sieciowych (tradycyjnych). Pozostałe były uznawane za niskokosztowe. W grupie linii sieciowych dwie były zarejestrowane jako firmy polskie (LOT i EuroLOT), a 40 jako firmy zagraniczne.

2.1. Linie zagraniczne/*Foreign carriers*

W segmencie sieciowych linii zagranicznych można było zaobserwować na rynku pewne zmiany. Nie miały one charakteru rewolucyjnego, niemniej wiele z nich jest wartych zauważenia i odnotowania. Wielkość przewozów na trasach zagranicznych obsługiwanych przez przewoźników sieciowych wzrosła z 2806,5 tys. pas. w 2006 r. do 3156,0 tys. w 2007 r., tj. o 350 tys. (12,5%). Wzrost ten zarówno w wymiarze bezwzględnym, jak i względnym ma swoją wymowę i jest jeszcze jednym dowodem na to, że rynek poszerza się nie tylko w segmencie tanich przewoźników, a skuteczne przyciąganie nowych pasażerów dokonuje się także w liniach tradycyjnych. W analizowanym segmencie pojawiły się też nowe lub wracające na nasz rynek firmy. Należą do nich m.in. Aegean Airlines i Eurocypria Airlines Ltd. (wcześniej obsługiwały w Polsce tylko połączenia czarterowe) oraz hiszpańska Iberia (obecna w Polsce w latach 90. i wcześniej). Z kolei wycofał się z obsługi Polski Air Baltic i Helios Airways.

Największy wzrost liczby obsłużonych pasażerów (w stosunku do 2006 r.) miała Lufthansa (o prawie 200 tys., 27,1%). Dobrą dynamikę miał też Swiss International (wzrost o prawie 40 tys. pas., 30%), Finnair (wzrost o ok. 30 tys., 43%) oraz SN Brussels (więcej o ponad 30 tys. pas., 66%). Do wygranych zaliczyć również trzeba CSA, Aerofłot, El-Al., Aeroswit i Turkish Airlines. We wszystkich tych przypadkach dynamika wzrostu przekraczała 10% (dla linii izraelskich nawet 37%). W sferze niewielkich spadków znalazły się SAS, KLM, Austrian Airlines i hiszpańska Air Europa. Wyraźniejszy spadek odnotował węgierski Malev, natomiast największy bezwzględny i względny spadek działalności miała Alitalia (o 40 tys., mniej pasażerów tj. 17% wobec 2006 r.). Znane w Europie niedomagania Alitalii odbiły się także na przewozach tej firmy z i do Polski. Prócz bardzo dużego wzrostu Lufthansy (prawie połowa całego wzrostu w segmencie) godne podkreślenia jest utrzymanie wielkości przewozów przez British Airways, w kontekście wielkiej ekspansji lowcostów na trasach między Polską i Wielką Brytanią. Lufthansa, przekraczając w 2007 r. 28% udziału w tym segmencie rynku, umocniła swoją pozycję lidera wśród zagranicznych przewoźników sieciowych. Dystans pomiędzy liniami niemieckimi a pozostałymi największymi firmami z Europy Zachodniej (British Airways, Air France, KLM, SAS, Austrian Airlines) znacznie się zwiększył. Nie można jednak jednoznacznie stwierdzić, że odbyło się to ich kosztem. Wynik w tym przypadku jest wypadkową nie tylko atrakcyjności oferty tranzytowej, ale także zmian popytu w kierunkach ruchu (ruch docelowy).

Wyraźny wzrost znaczenia przewozów Lufthansy nie zaowocował wzrostem koncentracji przewozów na rzecz głównych graczy, wręcz przeciwnie. Piątka największych przewoźników sieciowych na polskim rynku w 2007 r. miała udział łączny 59,8%, a rok wcześniej 61,7%. Dowodzi to wzmocnienia pozycji przewoźników mniejszych, takich jak Swiss, CSA, Finnair, SN Brussels, i powinno być ocenione pozytywnie jako pogłębienie dywersyfikacji w okresie wysokiej koniunktury (szczegóły w tab. 9). Natomiast zjawiskiem, które należy uznać raczej za niekorzystne i świadczące o ciągle jeszcze marginalnej roli polskiego rynku w szerszym – ponadeuropejskim – kontekście jest śladowe operowanie w Polsce przewoźników regularnych spoza Europy. Tradycyjna obecność i stosunkowo niewielka działalność linii izraelskich i tunezyjskich to jedyne przejawy aktywności, które dowodzą, że na poziomie światowym rynek polski jeszcze nie zaistniał, mimo rewolucyjnych zmian ilościowych w ostatnich latach.

Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)

Tab. 9. Lotnicze przewozy międzynarodowe obsłużone przez zagranicznych przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na trasach z i do Polski w latach 2005-2007 w połączeniach regularnych/*Tab. 9. International air traffic of foreign traditional carriers on routes to/from Poland in 2005-2007 on scheduled flights*

Linie/Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Liczba przewiezionych pas. w tys./ Thous. of pass.carried			Zmiana 07/06w % /% change 07/06	Udział w rynku zagranicznych przewozów reg. linii sieciowych w 2007 r./Market share of international traffic of foreign traditional scheduled carriersin 2007
		2007	2006	2005		
Lufthansa	Niemcy	**897,7**	706,1	620,8	27,1	28,4
British Airways	Wlk. Brytania	**292,7**	291,4	282,9	0,4	9,3
Air France	Francja	**265,2**	262,8	209,8	0,9	8,4
SAS	Swe/Dan/Nor	**225,5**	232,6	259,0	-3,1	7,1
KLM	Holandia	**208,2**	209,6	221,3	-0,7	6,6
Alitalia	Włochy	**195,1**	235,3	180,1	-17,1	6,2
Swiss Int'l	Szwajcaria	**165,5**	127,1	85,1	30,2	5,2
Austrian	Airlines Austria	**126,2**	126,3	123,6	-0,1	4,0
CSA	Czechy	**116,2**	99,9	99,1	16,3	3,7
Finnair	Finlandia	**105,5**	73,9	51,6	42,8	3,3
SN Brussels	Belgia	**79,5**	47,8	45,8	66,3	2,5
Aegean Airlines	Grecja	**77,1**	0	0	-	2,4
Aeroflot	Rosja	**73,6**	65,3	59,0	12,7	2,3
Malev	Węgry	**71,0**	79,8	63,0	-11,0	2,2
Turkish Airlines	Turcja	**50,3**	41,5	33,0	21,2	1,6
Air Europa	Hiszpania	**44,4**	45,6	57,4	-2,6	1,4
El Al.	Izrael	**33,3**	24,2	25,3	37,6	1,1
Aerosfit	Ukraina	**25,8**	22,4	29,7	15,2	0,8
Cimber Air	Norwegia	**18,4**	15,8	14,9	16,5	0,6
Eurocypria	Cypr	**16,0**	2,1	0	661,9	0,5
Air Italy	Włochy	**10,6**	0	0	-	0,3
Maersk Air	Dania	**10,1**	0	8,9	-	0,3
Razem wymienione/Subtotal		**3107,9**	2709,5	2470,3	14,7	98,5
Pozostałe linie tradycyjne/ Other traditional carriers		**48,1**	97,0	88,5	-50,4	1,5
Razem/Total		**3156,0**	2806,5	2558,8	12,5	100,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie materiałów ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2007", luty 2008, www.ulc.gov.pl.

2.2. Działalność PLL LOT/*Activity of LOT Polish Airlines*

Wysoki poziom aktywności na rynku pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce był także bardzo widoczny w efektach działalności PLL LOT. Liczba przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym po raz pierwszy w historii przekroczyła 4 mln i wzrosła w stosunku do 2006 r. o prawie 570 tys., tj. ponad 15%. Był to wzrost osiągnięty na trasach międzynarodowych i krajowych, przy czym dynamika na tych ostatnich była nieco wyższa niż na połączeniach zagranicznych. Godne podkreślenia jest także to, że przewozy krajowe LOT zbliżyły się do poziomu 1 mln pas. PLL LOT poprzez swoją spółkę EuroLOT pozostawał w 2007 r. jedynym praktycznie liczącym się przewoźnikiem ruchu krajowego. Przewozy innych firm w tym segmencie rynku (Direct Fly, SkyExpress) nie odgrywały w 2007 r. większej roli i nie przekroczyły 6 tys. pas. Znaczący wzrost przewozów PLL LOT odbywał się w warunkach mniej więcej stabilnego zatrudnienia i posiadanej floty. Wprawdzie stan floty powiększył się o 2 Embraery 175 i 1 ATR 42-500 (dla EuroLOT-u), ale produktywność i wykonana praca przewozowa (liczba obsłużonych pas., sprzedane paskm.) w stosunku do liczby zatrudnionych i oferowanej zdolności przewozowej poprawiła się, sprzyjając utrzymaniu (i możliwej poprawie) pozycji konkurencyjnej polskiego narodowego przewoźnika. Dane o podstawowych rodzajach działalności LOT w tab. 10.

Jednym z głównych obszarów działalności PLL LOT pozostawały w 2007 r. przewozy atlantyckie. LOT w tym okresie był w dalszym ciągu jedyną firmą oferującą bezpośrednie połączenia z miast polskich do USA i Kanady. O ile po zachodniej stronie Atlantyku niezmiennie były to 4 lotniska (2 w Nowym Jorku, 1 w Chicago i 1 w Toronto), o tyle w Polsce ofertę rozszerzono o lotnisko w Rzeszowie. Choć w 2007 r. było to tylko połączenie sezonowe, jego uruchomienie trzeba ocenić jako przejaw rynkowej aktywności i tworzenia oferty bliższej faktycznym potrzebom potencjalnych pasażerów. Ogółem na trasach przez Atlantyk przewieziono 582,8 tys. i było to więcej o prawie 18 tys., tj. 3,2% niż w 2006 r. Wprawdzie dynamika ta była istotnie niższa niż wcześniej (w 2006 r. w stosunku do 2005 r. wzrost wyniósł 11%), ale należy uwzględnić, że przyjazdy z USA do Polski zmniejszyły się w 2007 r. o ponad 6% (mniej o 22,5 tys. osób), a wzrost przyjazdów z Kanady wyniósł niecałe 6 tys. osób i o 5 tys. spadła liczba przekraczających granicę na lotniskach obywateli USA. Dowodzi to, że mimo osłabionego popytu w USA na przyjazdy do Polski LOT był w stanie wygenerować większe przewozy na tych trasach.

O 222 mln PLN wzrosły przychody z działalności podstawowej PLL LOT w 2007 r. w stosunku do 2006 r., osiągając poziom 3 mld zł. Istotnie zwiększył się dodatni wynik na działalności podstawowej do 72,8 mln (po audycie uwzględniającym konieczność odpisów na Centralwings) przy wyniku +13 mln z tej działalności rok wcześniej. Mimo że odpisy na pokrycie strat Centralwings przekroczyły 110 mln zł, LOT utrzymał dodatni wynik netto na poziomie prawie 30 mln zł (29,7 mln). Jest to wielkość nieporównywalna z rezultatem osiągniętym w 2006 r. (+500 mln zł), ale tamten powstał głównie w obszarze działalności pozalotniczej.

Porównując wzrost przychodów z działalności podstawowej (o 8%) ze wzrostem przewozów (o 15%), można zakładać, że otoczenie rynkowe zmusiło przewoźnika

Przeoźnicy niskokosztowi (LCCs)

Tab. 10. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2002-2007 (w tys. pas.)*/*Tab. 10. Passenger traffic carried by LOT Polish Airlines in 2002-2007 (thous. of pass.)*

Rodzaj działalności/Type of activity	2002	2003	2004	2005*	2006	2007	Zmiana w % 07/06** / % change 07/06
Przewozy ogółem/ Total pass. traffic	3431,6	3742,1	4022,3	3578,2	3708,2	**4279,0**	15,4
w tym/including							
Rozkładowe/Scheduled	3059,1	3372,3	3602,0	3553,7	3701,4	**4269,7**	15,4
w tym/including							
Międzynarodowe/International	2344,5	2553,1	2733,8	2749,5	2843,6	**3277,0**	15,2
Krajowe***/Domestic	714,6	819,2	868,2	804,2	857,8	**992,7**	15,7

Źródło: opracowanie IT na podstawie raportów rocznych PLL LOT; za lata 2002-2005 pełne raporty opublikowane, za 2006 r. i 2007 r. fragment Raportu – strona www.lot.com. oraz niepublikowane dane otrzymane z LOT.
** W 2005-2007 wielkości przewozów ogółem nie uwzględniają czarterów turystycznych obsługiwanych przez Centralwings. W latach 2002-2004 ruch czarterowy był wliczony do przewozów ogółem.*
*** W 2005 r. LOT przewiózł czarterami 24,5 tys. pasażerów, w 2006 r. – 6,9 tys., a w 2007 r. – 9,1 tys.; w 2004 r. było to ponad 420 tys.). Stąd, w tej kategorii przewozów lata 2005-2007 nie są porównywalne z wcześniejszym okresem.*
**** Przewozy krajowe obsługiwane przez EuroLOT.*

do istotnej redukcji cen biletów i zmniejszenia średniego przychodu od pasażera. Odbywało się to jednak w strefie ekonomicznego rozsądku, na co wskazują wyniki z działalności podstawowej i końcowy wynik netto. Konfrontując przychody z działalności podstawowej z liczbą przewiezionych pasażerów, możemy stwierdzić, że w 2007 r. średni przychód od pasażera wyniósł 697 zł, w 2006 r. było to 745 zł, a w 2005 r. 775 zł.

Dynamika przewoźników z segmentu LCCs w 2007 r. powodowała, że mimo wyraźnego wzrostu przewozów przez PLL LOT udział narodowego przewoźnika w całości regularnych przewozów i w regularnych przewozach zagranicznych zmniejszył się w stosunku do lat wcześniejszych. Zwiększył się natomiast nieco w tej części rynku, która jest obsługiwana przez przewoźników tradycyjnych. O ile w 2006 r. udział ten wynosił 50,3%, to w 2007 r. wzrósł do 50,9%, a dynamika wzrostu LOT była wyższa niż dla całej grupy zagranicznych przewoźników tradycyjnych (15% LOT, 12,5% zagraniczni tradycyjni). Jednak szereg linii zanotowało na polskim rynku wyższą dynamikę (m.in. Lufthansa, Swiss Int'l, Finnair, CSA, SN Brussels). Można zatem powiedzieć, że LOT obronił swoją pozycję w gronie linii sieciowych, ale nadal pozostawał pod silnym naciskiem konkurencji, a w jeszcze większym stopniu – presji wynikającej z działań firm LCCs. Podkreślić jednak należy jeszcze raz, że wszystkie grupy podmiotów (przewoźnicy tradycyjni, LCCs, PLL LOT) zwiększyły w 2007 r. swoją działalność w Polsce. Szczegółowe dane o udziale LOT w poszczególnych rodzajach działalności na rys. 15.

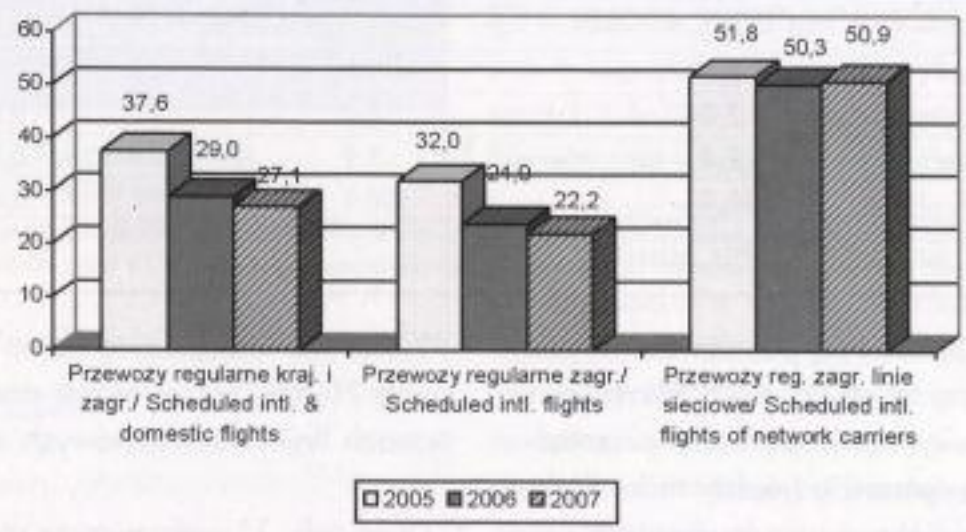
Wielkości na rys. 15 obrazują wprawdzie zmniejszenie się udziału LOT w całości przewozów regularnych w Polsce i regularnych przewozów zagranicznych, jednak jest to spadek znacznie mniejszy niż w 2006 r. (wobec 2005 r.). Można więc mówić o wyraźnym zahamowaniu trendu spadkowego podstawowych wskaźników obecności PLL LOT na polskim rynku w 2007 r.

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

Ogółem przewoźnicy krajowi i zagraniczni tego segmentu przewieźli w 2007 r. 8,3 mln pasażerów i było to o 2,2 mln i 35% więcej niż rok wcześniej. Ta dynamika była prawie trzykrotnie wyższa niż wśród zagranicznych linii tradycyjnych i ponad dwukrotnie większa niż w przypadku PLL LOT. Tym samym LCCs zwiększyły znacząco udział w rynku i umocniły swoją pozycję. O ile w 2006 r. udział LCCs w całości regularnych połączeń zagranicznych wynosił 52,1%, o tyle w 2007 r. zwiększył się o ponad 4 pkt proc. – do 56,4%. Trzeba jednak zaznaczyć, że dynamika wzrostu, zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w procentach, była w 2007 r. znacznie mniejsza niż w 2006 r. w porównaniu do 2005 r. (w 2006 r. przyrost był o ponad 3 mln pas. i ponad 100%).

W segmencie przewoźników niskokosztowych w 2007 r. pierwszą pozycję utrzymał Wizz Air, a drugą Ryanair, natomiast dystans pomiędzy obiema liniami nieco się zmniejszył. Ryanair był firmą o największym wzroście wolumenu przewozów na naszym rynku w tym segmencie (wzrost o 765 tys., przy wzroście Wizz Air o 695 tys.). Najwyższą dynamiką względną poszczycić się mógł Jet 2 (wzrost dziewięciokrotny), a z większych przewoźników Norwegian Air Shuttle – o 111%. Dynamikę ponadprzeciętną odnotowały także Raynair, Easy Jet i Centralwings. Wystąpiły też spadki przewozów. Aer Lingus i Germanwings obsłużyły

Rys. 15. Udział LOT na polskim rynku w poszczególnych rodzajach działalności w latach 2005-2007 (w % przewiezionych pasażerów)/*Fig. 15. The share of LOT Polish Airlines in the Polish market in particular types of activity in 2005-2007 (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 2005-2007", op. cit., raportów rocznych PLL LOT; za lata 2001-2006 op. cit. i danych niepublikowanych otrzymanych od PLL LOT o działalności w 2007 r.

Przeoźnicy niskokosztowi (LCCs)

Tab. 11. Wielkości przewozów (w tys. pas.) w latach 2006-2007 przewoźników niskokosztowych na trasach z i do Polski oraz % udziały tych linii w segmencie LCCs/*Tab. 11. Traffic of LCCs (thous. of pass.) in 2006-2007 on routes to/from Poland and % shares of these airlines in the LCCs sector*

Linie lotnicze/ Airlines	Przewozy z i do Polski w tys. pas./ Traffic to/from Poland in thous. of pass.		Zmiana 2007/06/ Change 2007/06		% udział w segmencie LCCs w 2007 r./ % share in the LCCs sector in 2007
	2007	2006	w tys. pas.	w %	
Wizz Air	**2764,3**	2069,5	694,8	33,6	33,3
Ryanair	**2310,4**	1545,3	765,1	49,5	27,8
Centralwings	**970,0***	710,4*	259,6	36,5	11,7
Easy Jet	**647,2**	444,2	203,0	45,7	7,8
Norwegian Air Shuttle	**545,2**	258,0	287,2	111,3	6,6
Sky Europe	**539,3**	574,1	- 34,8	- 6,1	6,5
Germanwings	**203,1**	283,5	- 80,4	- 28,4	2,4
Aer Lingus	**165,4**	232,3	- 66,9	- 28,8	2,0
Jet 2	**66,9**	6,7	60,2	898,5	0,8
Clickair	**35,7**	0	35,7	-	0,4
Sterling**	**30,3**	0	30,3	-	0,4
Blue 1	**22,4**	17,2	5,2	30,2	0,3
Pozostałe/Other	**12,5**	0	12,5	-	0,1
Razem/Total	**8312,7**	6141,2	2171,5	35,4	100,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie danych z materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2007", 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 C0 i zaliczaniu 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 2006 r. i 2007 r.*

***Sterling w 2006 r. nie był uwzględniany przez ULC w tym segmencie. W 2007 r. został tak zakwalifikowany. W 2006 r. przewiózł 8,6 tys. pas. Natomiast w statystykach za 2007 r. nie zaliczono przez ULC do LCCs linii Transavia, Tacv Cabo Verde Airlines i Air Italy. Ich łączne przewozy wyniosły 17,0 tys. pas., tak więc ich pominięcie w danych ULC nie zmieniło ogólnego obrazu rynku.*

Tab. 12. Porównanie procentowych udziałów poszczególnych przewoźników z segmentu LCCs w ofercie letniej 2007 (liczba rejsów/tydz.) i w liczbie faktycznie przewiezionych pasażerów w całym roku 2007/*Tab. 12. The comparison of shares (in %) of low-cost carriers in the summer offer 2007 (no. of flights/week) to shares in all year traffic in 2007 (no. of pass.)*

Linie lotnicze/Airlines	% udział w ofercie letniej 2007 (wg liczby rejsów/tydz.)[7]/ % share in the summer 2006 offer (no. of flights/week)	% udział w liczbie faktycznie przewiezionych pas. w 2007 r./ % share in no. of carried pass. in 2006	Różnica w udziałach w pkt proc. (kol. 3-2)/difference in shares in % pts. (col. 3-2)
1	2	3	4
Wizz Air	**31,5**	33,3	1,8
Ryanair	**21,3**	27,8	6,5
Centralwings	**16,1**	11,7	- 4,4
Easy Jet	**6,6**	7,8	1,2
Norwegian A.S.	**7,4**	6,6	- 0,8
Sky Europe	**9,1**	6,5	- 2,6
Germanwings	**2,8**	2,4	- 0,4
Aer Lingus	**2,6**	2,0	- 0,6
Pozostałe/Other	**2,6**	1,9	- 0,7
Razem/Total	**100,0**	100,0	0,0

Źródło: obliczenia własne autora na podstawie danych portów lotniczych w sezonie 2007 (strony internetowe portów), niepublikowanych danych Centralwings oraz materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2007", op. cit.

o prawie 30% mniej pasażerów niż rok wcześniej, a Sky Europe – o 6% mniej.

Mimo zwiększenia się liczby przewoźników w segmencie (weszły m.in. linie Clickair) zwiększyła się koncentracja przewozów przez największych graczy. W 2007 r. trzy linie o największych udziałach w polskim rynku LCCs miały 72,8%, rok wcześniej te same firmy miały 70,4%. Szczegółowe dane o przewozach linii niskokosztowych w tab. 11.

Dane tab. 11 wskazują, że mimo dużej dodatniej dynamiki przewozów w segmencie LCCs część linii przewiozła z i do Polski w 2007 r. mniej pasażerów niż rok wcześniej. Dotyczy to głównie firm Germanwings i Aer Lingus, a w mniejszym stopniu Sky Europe. Dla dwóch pierwszych był to także znaczący spadek – o prawie 30% – w wartościach względnych. Spadki i wzrosty nieco zmieniły strukturę przewozów w obszarze firm obsługujących segment LCCs, lecz nie były to zmiany dramatyczne.

Porównując ofertę letnią w 2007 r. w gronie LCCs (mierzoną liczbą rejsów w tygodniu z portów polskich) z faktycznym udziałem tych przewoźników w liczbie przewiezionych pasażerów w ciągu całego 2007 r., można stwierdzić, że w grupie najbardziej liczących się tylko linie Ryanair, Wizz Air i Easy Jet miały większe całoroczne faktyczne udziały w ruchu niż w letniej ofercie. W przypadku pozostałych było odwrotnie. Przy różnicach dodatnich może to wskazywać na poszerzenie działań w okresie jesiennym 2007 r. i ponadprzeciętne wykorzystanie oferowanych miejsc, natomiast w przypadku różnic ujemnych – na zjawiska przeciwne: zmniejszenie oferty na jesieni i load factor o wartości niższej niż przeciętna dla segmentu. Innymi słowy, dla znacznej grupy przewoźników apetyty okazały się zbyt duże w stosunku do ich rynkowych możliwości i byli zmuszeni ograniczać siatkę połączeń (trasy, częstotliwość) i/lub zderzyć się z niższym niż przeciętne (w segmencie) wykorzystaniem miejsc. Szczegółowe dane w tab. 12.

Wielkości przedstawione w tym rozdziale i skonfrontowane z danymi lat 2005-2006 wskazują, że w 2007 r. segment rynku przewozów i przewoźników niskokosztowych wszedł w fazę pewnych rekonstrukcji, a okres oszałamiających wzrostów miał już za sobą. Kontynuowania tych procesów można się spodziewać także w 2008 r. i latach następnych. W ramach rekonstrukcji będzie dochodzić nie tylko do zmniejszenia przewozów poszczególnych linii lub ich wychodzenia z polskiego rynku (miało to także miejsce wcześniej), ale również konsolidacji podmiotów na rynku, a w niektórych przypadkach także upadłości.

Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r./*Offered traffic values and directions in 2008*

Wzorem poprzednich lat Instytut Turystyki dokonał szczegółowej analizy oferty przewozowej (w operacjach wylotowych) na regularnych połączeniach zagranicznych w sezonie letnim 2008. Analizowano 10 portów polskich, z których wykonywane są rejsy rozkładowe przez przewoźników krajowych i zagranicznych, zarówno tradycyjnych, jak i LCCs. Analogicznie do wcześniejszych opracowań przyjęto moduł oferty tygodniowej[3] obowiązującej w przeważającej części sezonu letniego. Dane były zbierane w połowie maja 2008 r. i nie uwzględniają późniejszych zmian dokonywanych przez przewoźników, chyba że znalazły się one już w publikowanych rozkładach. Można jednak przyjąć, że zmiany te nie są na tyle duże, by istotnie zmieniały cały obraz rynku.

Ogółem w sezonie letnim 2008 r. przewoźnicy regularni oferują 1914 rejsów tygodniowo, tj. o 98 więcej niż w 2007 r. (wzrost o 5,4%) i 224 więcej niż w 2006 r. (wzrost o 13,3%). Dynamika ta ma wyraźną tendencję gasnącą w ujęciu względnym i bezwzględnym w stosunku do wcześniejszych okresów. Udział poszczególnych portów przedstawia rys. 16.

Podobnie jak w latach poprzednich wystąpił w ofercie 2008 r. spadek udziału portu w Warszawie wobec oferty 2007 r. (z 56 do 52%). Niektóre inne zmiany mają posmak nowości. Należy do nich zmniejszenie się w ofercie udziałów Krakowa (z 16 do 14%), zajęcie trzeciej pozycji przez Gdańsk (kosztem Katowic) przy znaczącym wzroście udziałów (z 7,1 do 8,6%) i wzrost udziałów pozostałych portów, w tym najmniejszych (z 1,6 do 3,2%). Liczbę rejsów (wylotowych) ogółem w latach 2006-2008 z poszczególnych portów przedstawia tab. 13.

Tab. 13. Liczba rejsów (wylotów) z polskich portów w pasażerskim ruchu regularnym w sezonie letnim w latach 2006-2008/*Tab. 13. No. of flights (departures) from Polish airports in scheduled passenger traffic in the summer seasons of 2006-2008*

Port/Airport	Liczba rejsów tygodniowo/ No. of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in no. of flights		Zmiana % 2007-2008/ % change 2007-2008
	2008	2007	2006	2006-2008	2007-2008	
Warszawa	**989**	1019,5	996	- 7	- 30,5	- 3,0
Kraków	**268**	301	263	5	- 33	- 11,0
Gdańsk	**165**	129	114	51	36	27,9
Katowice	**160**	144	137	23	16	11,1
Wrocław	**128**	100	64	64	28	28,0
Poznań	**107**	72	82	25	35	48,6
Łódź	**35**	21	13	22	14	66,7
Bydgoszcz	**33**	9	7	26	24	266,7
Szczecin	**15**	9,5	7	8	5,5	57,9
Rzeszów	**14**	11	7	7	3	27,3
Razem/Total	**1914**	1816	1 690	224	98	5,4

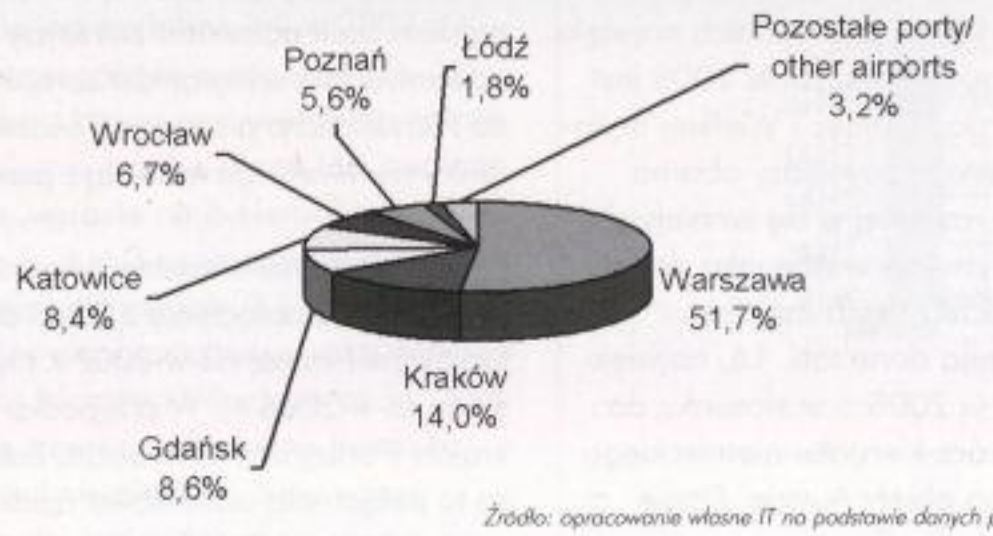
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Po raz pierwszy w historii obecnego boomu w przewozach lotniczych mamy w roku 2008 do czynienia ze spadkiem liczby oferowanych rejsów w dwóch największych polskich portach (łącznie o ponad 60 rejsów tygodniowo) w porównaniu do lata 2007 r. Do innych wymagających podkreślenia zjawisk należy bardzo dynamiczny wzrost w Poznaniu. Port ten w 2008 r. przekroczy zdecydowanie granicę miliona obsłużonych pasażerów. Trzeba też zauważyć dużą względną dynamikę w Łodzi, Bydgoszczy i Szczecinie. W pierwszych dwóch portach jest to związane z aktywnością operowania przez Jet Air.

W ofercie letniej 2008 nastąpiło minimalne zwiększenie się udziału rejsów LCCs w stosunku do 2007 r. – 39% całej oferty regularnych połączeń wobec 38% rok wcześniej (w 2006 r. było to 33%, a w 2005 r. 22%). Przy 754 oferowanych w 2008 r. rejsach tygodniowo można powiedzieć, że LCCs zachowują swoją pozycję rynkową przy założeniu, że wypełnienie samolotów będzie na tym samym poziomie w obu segmentach co rok wcześniej. Wobec 2007 r. oferta LCCs wzrosła o 10% (rok wcześniej było to 22,5%), a w wartościach bezwzględnych jest to więcej o 69 rejsów na tydzień (przy wzroście o 29 rejsów oferty linii sieciowych). Tak więc dynamika w sezonie 2008 jest znacznie mniejsza w segmencie LCCs niż była w latach 2005-2007, a linii tradycyjnych – nieznacznie większa. Tym samym potwierdził się sygnał zapowiadający rok temu wyraźne zmniejszanie się tempa wzrostu ruchu w najbliższych latach, co będzie kontrastować z burzliwym rozwojem w latach 2004-2006. Innym potwierdzeniem zmiany sytuacji (i nachylenia krzywej trendu) jest bardzo zróżnicowana dynamika ruchu w polskich portach w I półroczu 2008.

Ogółem w lecie 2008 z polskich portów są oferowane rejsy na 110 lotnisk za

Rys. 16. Udział procentowy poszczególnych polskich portów lotniczych w zagranicznej rozkładowej ofercie przewozowej w sezonie letnim 2008 (odloty)/*Fig. 16. The % share of particular Polish airports in the international scheduled traffic offer in 2008 summer season (departures)*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r.

Tab. 14. Liczba oferowanych tras z lotnisk polskich w zagranicznym regularnym ruchu pasażerskim w sezonie letnim 2006-2008/*Tab. 14. Number of offered routes from Polish airports in intl. scheduled traffic in summer season of 2006-2008*

Port polski/Polish airport	Oferowane za granicą/Offered abroad								
	Porty/Airports			Miasta/Cities			Kraje/Countries		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Warszawa	**91**	90	86	**80**	79	79	**34**	34	35
Kraków	**41**	53	46	**36**	46	40	**18**	20	18
Gdańsk	**30**	21	16	**26**	19	15	**9**	6	6
Katowice	**29**	30	20	**26**	27	19	**10**	11	8
Wrocław	**23**	15	9	**20**	13	9	**8**	5	5
Poznań	**19**	8	11	**16**	7	10	**8**	5	7
Łódź	**9**	6	3	**9**	6	3	**6**	4	2
Bydgoszcz	**8**	2	1	**8**	2	1	**5**	2	1
Rzeszów	**5**	4	1	**4**	3	1	**3**	3	1
Szczecin	**3**	5	1	**3**	5	1	**3**	3	1

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

granicą, obsługujących 93 miasta w 34 krajach. W tym globalnym ujęciu brak jest zasadniczych zmian w stosunku do sytuacji w lecie 2007 r. Natomiast większe zmiany zaszły w przypadku niektórych portów regionalnych i obejmują zarówno rozszerzenie oferty (Gdańsk, Wrocław, Poznań), jak i jej zmniejszenie (Kraków). Dane i porównanie do lat 2006-2007 r. przedstawia tab. 14.

Podobnie jak w latach wcześniejszych bardzo różny jest udział segmentu LCCs w całej ofercie wylotów (w ruchu regularnym) z poszczególnych portów polskich. Najmniejszy udział jest notowany w Warszawie, a największy w Szczecinie i Rzeszowie. W części portów można uznać, że zasadniczo proporcje te układały się analogicznie jak rok wcześniej (Warszawa, Kraków, Gdańsk). Największy wzrost udziałów LCCs w 2008 r. widać w Poznaniu, natomiast największy spadek we Wrocławiu. W tym ostatnim porcie, przy wyraźnym wzroście podaży, oznacza to wzmocnienie oferty linii tradycyjnych. Pewne zmiany w stosunku do 2007 r. zaszły w portach mniejszych. W lecie 2008 r. tylko Szczecin ma ruch zagraniczny regularny obsługiwany w 100% przez LCCs. W przypadku Rzeszowa LCCs obsługują 86%, a w Łodzi i Bydgoszczy po 54-55% rejsów na trasach zagranicznych. Dane dla większych portów przedstawia tab. 15.

Tab. 15. Udział procentowy rejsów LCCs w sezonie letnim 2006-2008 w polskich portach lotniczych o największym ruchu pasażerskim/*Tab. 15. % share of LCC flights in summer seasons of 2006-2008 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. 2008-2007/ change 2008-2007 in % pts.
	2008	2007	2006	
Warszawa	**21,4**	21,0	18,6	0,4
Kraków	**59,3**	58,5	57,0	0,8
Katowice	**68,1**	61,8	57,7	6,3
Gdańsk	**56,4**	58,1	52,6	-1,7
Wrocław	**50,0**	59,0	48,4	-9,0
Poznań	**49,5**	34,7	24,4	14,8
Wszystkie porty polskie/ All Polish airports	**39,4**	37,7	33,1	1,7

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tak jak w latach poprzednich największa liczba rejsów w sezonie 2008 jest oferowana do Niemiec i Wielkiej Brytanii, choć dystans pomiędzy oboma krajami po raz kolejny się zmniejszył. Wielkości i zmiany w stosunku do lat ubiegłych przedstawia tab. 16.

Jak wskazują dane tab. 16, największe zmiany w 2008 r. w stosunku do 2007 r. oprócz kierunku niemieckiego i brytyjskiego objęły Austrię, Danię i Norwegię w strefie wzrostu, a Włochy i Irlandię w strefie spadku. Oznacza to, że przewoźnicy, dokonując korekt, wzięli pod uwagę różnicującą się dynamikę popytu w obrębie segmentu job travellers. Znaczny wzrost liczby połączeń do Austrii i Danii wiąże się przede wszystkim z dużym udziałem operacji małych samolotów. Z kolei bolesny spadek oferowania do Włoch jest, jak się wydaje, efektem wcześniejszych błędów w ocenie potencjału rynku – głównie jego polskiej części – na tym kierunku. To interesujące pole do pogłębionej analizy segmentacyjnej.

W 2008 r. w stosunku do 2007 r. zmieniła się w sposób istotny koncentracja oferty. Łączny udział kierunku niemieckiego i brytyjskiego przekroczył 45% liczby wszystkich rejsów (wobec 40,5% w 2007 r. i 40,3% w 2006 r.). Natomiast koncentracja na czterech głównych kierunkach wyniosła 55% i nie zmieniła się istotnie, choć nastąpiła zamiana dwóch krajów (w 2007 r. 54,2%, w 2006 r. było to 54,1%). Dane porównawcze za lata 2007-2008 dla wybranych krajów przedstawia rys. 17.

W latach 2006-2008 możemy mówić o kontynuowaniu trendu zmniejszenia 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, a w 2008 r. do 2,6 pkt proc. W wartościach bezwzględnych Niemcy miały w 2005 r. o 207 rejsów więcej, w 2007 r. o 75, a w 2008 r. już tylko o 49 rejsów więcej. Jeśli ten trend się utrzyma, w 2009 r. możemy się spodziewać wyrównania pozycji obu kierunków w ofercie przewozowej na rynku polskim. Jeśli natomiast zmniejszy się oddziaływanie emigrantów zarobkowych na ruch lotniczy, przewaga ilościowa kierunku niemieckiego może być ponownie większa.

Przewoźnicy niskokosztowi w sezonie 2008 oferują połączenia z Polski do 17 krajów (o 1 mniej niż w 2007 r. i tyle samo co w 2006 r.). W przypadku trzech krajów (Portugalia, Chorwacja, Bułgaria) są to połączenia stosunkowo rzadko oferowane (cztery lub mniej na tydzień).

Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r.

Tab. 16. Liczba rejsów w ruchu rozkładowym oferowanych z Polski według krajów w latach 2006-2008 (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/ *Tab. 16. Number of flights per destination country in scheduled traffic offered from Poland in 2006-2008 (flights/week, all Polish airports)*

Kraj/ Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ No. of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in no. of flights		Zmiana %/ % change 06/05
	2008	2007	2006	2008/06	2008/07	08/07
Niemcy	**459**	405,5	412	47	53,5	13,2
W. Brytania	**410**	330	269	141	80	24,2
Francja	**95**	102	104	- 9	- 7	- 6,9
Dania	**86**	71	64	22	15	21,1
Włochy	**82**	141	129	- 47	- 59	- 41,8
Austria	**81**	55	54	27	26	47,3
Irlandia	**74**	107	60	14	- 33	- 30,8
Szwecja	**64**	59	44	20	5	8,5
Norwegia	**57**	44	26	31	13	29,5
Holandia	**49**	46	44	5	3	6,5
Belgia	**48**	45	40	8	3	6,7
Szwajcaria	**45**	45	47	- 2	0	0
Czechy	**43**	44	43	0	- 1	-2,3
Finlandia	**41**	33	29	12	8	24,2
Hiszpania	**39**	32	44	- 5	7	21,9
USA	**38**	36,5	39	- 1	1,5	4,1
Rosja	**34**	32	35	- 1	2	6,3
Ukraina	**26**	29	25	1	- 3	10,3
Węgry	**25**	33	34	- 9	- 8	- 24,2
Grecja	**20**	25	31	- 11	- 5	- 20,0
Pozostałe kierunki/ Other destinations	**98**	101	117	- 19	- 3	- 3,0
Razem/Total	**1914**	1816	1690	224	98	5,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Do 10 krajów – relatywnie często (10 lub więcej na tydzień). Najwięcej połączeń LCCs – podobnie jak w latach poprzednich – jest do Wielkiej Brytanii (46% całości tego segmentu, w 2007 r. było to ok. 40%); Niemcy z 11% udziałem w segmencie zajmują drugie miejsce, a trzecie Irlandia (10%). Ten ostatni kierunek spadł o jedną pozycję w stosunku do 2007 r., a jego udział zmniejszył się o 4 pkt proc. Oznacza to, że na wymienione trzy kraje przypada 2/3 całej oferty LCCs z Polski i sytuacja w tym zakresie jest podobna jak w 2007 r. Dane szczegółowe prezentuje tab. 17.

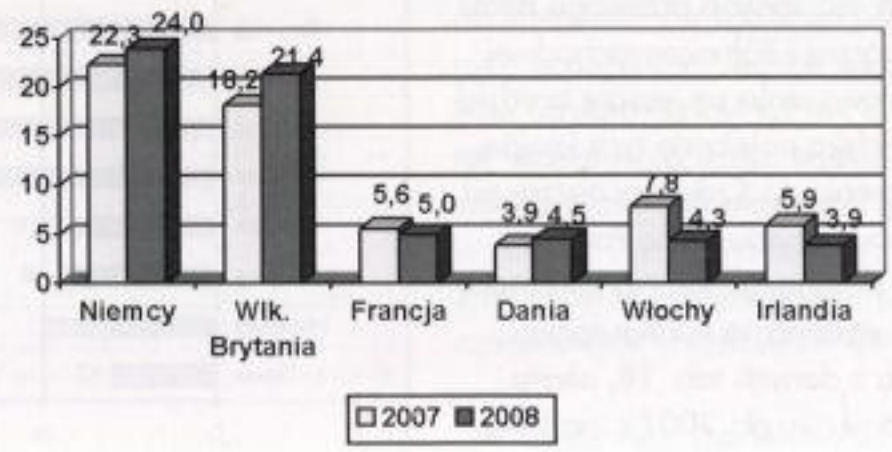
Ogółem, biorąc pod uwagę agregację na poziomie krajów, oferta LCCs w lecie 2008 r. wzrosła na 8 kierunkach, spadła na 6, a w 3 przypadkach pozostała bez zmian. Dane tab. 17 wskazują, że spadki w ciągu ostatniego roku dotknęły głównie Irlandię i Włochy oraz że utrzymał się trend spadkowy na kierunku greckim i niemieckim. Silny wzrost aktywności jest widoczny w ofercie na kierunku norweskim, a przede wszystkim brytyjskim. Porównanie zmian w okresie dwuletnim wskazuje na wejście segmentu LCCs w sferę pewnej labilności i zróżnicowanych zachowań na poszczególnych kierunkach. Jest to sytuacja istotnie różna od lat 2005-2006, kiedy „rosło wszystko".

Dane tab. 16 i 17 pozwalają zauważyć silne zróżnicowanie udziału LCCs w całej podaży na poszczególnych kierunkach. Utrzymuje się tu sytuacja analogiczna do poprzednich sezonów. W przypadku krajów zamorskich, Republik Bałtyckich i WNP brak jest obecności tanich przewoźników. W odniesieniu do Europy Zachodniej taki stan dotyczy Austrii i Szwajcarii. W minimalnym stopniu przejawiają też oni swoją aktywność na trasach z Polski na Bałkany (Rumunia, Turcja, Serbia, Bułgaria). Oznacza to, że rozszerzenie UE o Bułgarię i Rumunię nie zaowocowało (jeszcze?) wzrostem oferty LCCs w Polsce. Z kolei na kilku kierunkach o bardzo małej liczbie rejsów operacje LCCs stanowią 100% (Chorwacja, Portugalia). Dane o udziale procentowym LCCs w całości oferty do krajów o największej liczbie połączeń z Polski przedstawia rys. 18.

Analizując połączenia według krajów oferowane z portów polskich, należy dodać, że wszystkie porty (poza pominiętą w zestawieniu Zieloną Górą) oferują rejsy do Wielkiej Brytanii i Irlandii, 8 do Niemiec, 7 do Danii, 6 do Włoch i Norwegii, a 5 do Hiszpanii. Ogółem pasażerowie z 18 krajów (w 2007 r. było to 20 krajów) mają możliwość wyboru więcej niż jednego miasta w Polsce jako celu swojej podróży lotniczej bez przesiadek; dla 16 innych krajów jest tylko jedna możliwość – Warszawa.

Miastem za granicą mającym najwięcej połączeń z Polską w 2008 r. pozostaje

Rys. 17. Udział procentowy rejsów do wybranych krajów w 2008 i 2007 r. w całej ofercie międzynarodowych rejsów regularnych/ *Fig. 17. % share of flights to selected countries in 2008 and 2007 in the whole offer of intl. scheduled flights*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r.

Tab. 17. Liczba rejsów oferowanych z Polski przez LCCs w latach 2006-2008 według krajów (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/*Tab. 17. Number of flights by destination country offered from Poland by LCCs in 2006-2008 (departures/week, all Polish airports)*

Kraj/ Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ No. of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in no. of flights		Zmiana %/ % change 07/06
	2008	2007	2006	2008/06	2008/07	08/07
Wlk. Brytania	**349**	276	215	134	73	26,4
Niemcy	**82**	89	100	- 18	- 7	- 7,9
Irlandia	**74**	97	49	25	- 23	- 23,7
Norwegia	**51**	32	16	35	19	59,4
Włochy	**49**	59	53	- 4	- 10	- 16,9
Szwecja	**46**	40	26	20	6	15,0
Francja	**28**	23	21	7	5	21,7
Hiszpania	**15**	11	24	- 9	4	36,4
Grecja	**11**	16	23	- 12	- 5	- 31,3
Dania	**10**	7	0	10	3	42,9
Belgia	**9**	9	9	0	0	0
Razem wymienione kraje/Subtotal	**724**	659	536	188	65	9,9
Pozostałe kraje/ Other countries	**30**	26	23	7	4	15,4
Razem/Total	**754**	685	559	195	69	10,1

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Londyn, gdzie na pięciu jego lotniskach ląduje tygodniowo 240 (w 2007 r. – 215) samolotów z Polski. Oznacza to, że rejsowy samolot z Polski do Londynu startuje każdego dnia średnio co 28 minut. Drugie miejsce w tym zestawieniu zajmuje Monachium – 162 rejsy (w 2007 r. – 147 rejsów), pozostając jednocześnie, podobnie jak rok temu, portem (lotnisko im. F. J. Straussa) o największej liczbie operacji w ruchu z Polską; trzecie – Frankfurt z liczbą 128 rejsów (w 2007 r. – 127,5) w dwóch portach – Fraport i Hahn. Liczba rejsów do pozostałych miast nie przekracza 100, a dane o najważniejszych przedstawia tab. 18.

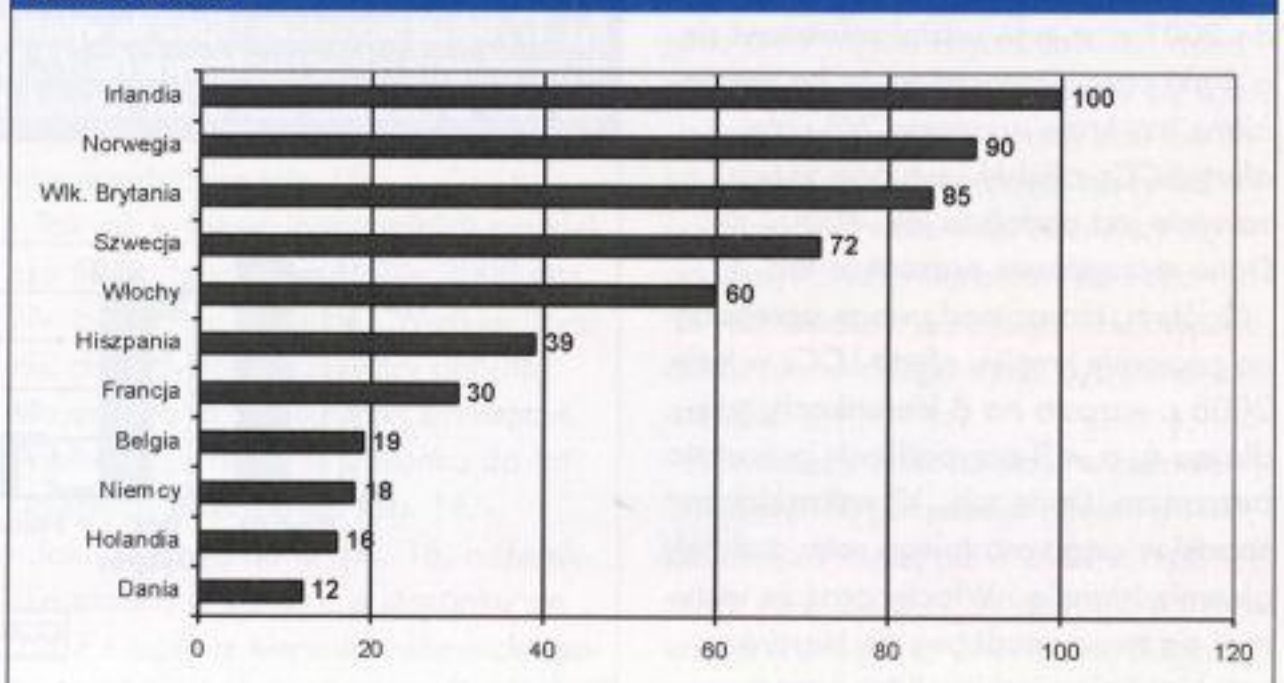
W stosunku do 2007 r. z pierwszej piętnastki wypadły Rzym i Dortmund natomiast dołączyły do tej grupy Düsseldorf i Helsinki. W ten sposób przewaga miast Europy Północnej i Północnozachodniej nad Południową stała się jeszcze bardziej widoczna. Polska należy do tych krajów, gdzie połączenia do Oslo są częstsze niż do Mediolanu i Rzymu, a do Paryża rzadsze niż do Kopenhagi. Na tle Europy jest to dość egzotyczna konfiguracja.

Jak wynika z danych tab. 18, oferta 2008 r. w stosunku do 2007 r. na kilku kierunkach uległa zmniejszeniu. Dotyczy to przede wszystkim Mediolanu i Dublina, w znacznie mniejszym stopniu Pragi, Sztokholmu i Paryża, gdzie korekty można uznać za kosmetyczne. W przypadku Mediolanu możemy natomiast mówić o załamaniu podaży, co w powiązaniu z ponad 30% spadkiem oferowania na rejsy do Rzymu składa się na niekorzystny obraz sytuacji połączeń Polska-Włochy, który był sygnalizowany wyżej. Największy wzrost liczby połączeń (w wartościach bezwzględnych w lecie 2008 r. w stosunku do 2007 r.) ma miejsce na trasach do Düsseldorfu, Wiednia i Londynu. Te dwa pierwsze miasta znacznie wyprzedziły też pozostałe, jeśli chodzi o względną dynamikę wzrostu. O liczącym się wzroście połączeń możemy mówić także w przypadku Monachium i Kopenhagi. Trzeba podkreślić, że stolica Bawarii powiększyła swoją przewagę nad Frankfurtem (dwa lotniska), który przez lata miał w Niemczech pozycję dominującą na trasach z i do Polski. Przyczyny tych zmian, wskazane w zeszłorocznym Raporcie, okazały się trwale oddziaływać na oferowane kierunki przewozów.

W ofercie letniej 2008 trasy pomiędzy Polską a Monachium pozostały wyłączną domeną linii tradycyjnych (tak jak w latach poprzednich brak jest tu oferty LCCs). Na szeregu innych istotnych dla Polski kierunkach udział LCCs jest wysoki lub bardzo wysoki. W przypadku Dublina rejsy LCCs stanowią 100%, Oslo – 87%, Londynu ponad 75% całej oferty, Mediolanu – 64%. Dane o liczbie rejsów LCCs według najważniejszych w latach 2006-2008 w tab. 19.

W lecie 2008 r. z pierwszej piętnastki portów w ofercie LCCs wypadły Malmö, Frankfurt Hahn, Cork i Shannon, a w te miejsca weszły cztery porty/miasta brytyjskie: Bristol, Edynburg, Nottingham East Midlands i Doncaster Sheffield. Największy wzrost oferty LCCs w stosunku do se-

Rys. 18. Udział procentowy oferty LCCs w ogólnej liczbie rejsów z Polski na kierunkach o największej liczbie połączeń w sezonie letnim 2008/*Fig. 18. % share of LCCs offer in the total number of flights from Poland to destinations with the highest number of routes in 2008 summer season*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Ruch czarterowy

Tab. 18. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast w sezonie letnim 2008 i porównanie do lata 2006-2007/*Tab. 18. Number of flights per city offered weekly from Poland in 2008 summer season and vs. years 2006-2007*

Miasto/ City (no. of airports)	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ No. of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in no. of flights		Zmiana %/ % change 08/076
	2008	2007	2006	2008/06	2008/07	08/07
Londyn (5)	**240**	215	207	33	25	11,6
Monachium	**162**	147	122	40	15	10,2
Frankfurt (2)	**128**	127,5	130	- 2	0,5	0,4
Kopenhaga	**86**	71	64	22	15	21,1
Paryż (3)	**84**	86	91	- 7	- 2	- 2,3
Wiedeń	**81**	55	54	27	26	47,3
Dublin	**60**	71	46	14	- 11	- 15,5
Düsseldorf	**56**	30	28	28	26	86,7
Bruksela (2)	**48**	45	40	8	3	6,7
Oslo (3)	**47**	41	26	21	6	14,6
Amsterdam	**46**	43	44	2	3	7,0
Sztokholm (3)	**45**	46	37	8	- 1	- 2,2
Praga	**43**	44	43	0	- 1	- 2,3
Mediolan (2)	**39**	65	68	- 29	- 26	- 40,0
Helsinki	**38**	33	29	9	6	18,2
Razem wymienione miasta/Subtotal	**1203**	1119,5	1029	174	83,5	7,5
Pozostałe miasta/ Other cities	**711**	696,5	661	50	14,5	2,1
Razem/Total	**1914**	1816,0	1690	224	98,0	5,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 19. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast przez LCCs w sezonie letnim 2008 i porównanie do lata 2006-2007/*Tab. 19. Number of flights per city offered weekly from Poland by LCCs in 2008 summer season vs. years 2006-2007*

Miasto/ City	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ No. of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in no. of flights		% udział LCCs w 2008/ % share of LCCs in the 2008 offer
	2008	2007	2006	2008/06	2008/07	
Londyn LGW/LTN/STN	**179**	167	158	21	12	23,7
Dublin	**60**	61	35	25	- 1	8,0
Oslo OSL/TRF/RYG	**41**	29	16	25	12	5,4
Dortmund	**37**	35	33	4	2	4,9
Liverpool	**33**	31	16	17	2	4,4
Mediolan MXP/BGY	**25**	10	13	12	15	3,3
Sztokholm ARN/NYO	**24**	27	19	5	- 3	3,2
Paryż CDG/ORY/BVA	**24**	20	19	5	4	3,2
Bristol	**23**	4	4	19	19	3,1
Edynburg	**18**	10	13	5	8	2,4
Kolonia/Bonn	**18**	16	28	- 10	2	2,4
Prestwick/Glasgow PIK	**18**	13	12	6	5	2,4
East Midlands Nottingham EMA	**17**	10	4	13	7	2,3
Doncaster Sheffield DSA	**15**	7	0	15	8	2,0
Rzym FCO/CIA	**14**	27	24	- 10	- 13	1,9
Razem wymienione miasta/Subtotal	**546**	515	394	152	31	72,4
Pozostałe miasta/ Other cities	**208**	170	165	43	38	27,6
Razem/Total	**754**	685	559	195	69	100,0

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

zonu 2007 r. jest dla Bristolu oraz lotnisk obsługujących Mediolan (MXP i BGY), Oslo (OSL, TRF, RYG) i Londyn (LGW, LTN, STN). Spadek w grupie największych objął przede wszystkim Rzym (FCO i CIA) i w minimalnym stopniu Dublin oraz Sztokholm. Udział Londynu w tym podziale na aglomeracje miejskie obsługiwane przez LCCs sięga prawie 1/4 ogólnej liczby oferowanych rejsów.

Widocznym zmianom w stosunku do 2007 r. uległy udziały poszczególnych linii w segmencie LCCs. Wprawdzie kolejność pierwszej trójki jest analogiczna i największym przewoźnikiem pozostaje Wizz Air, następnie lokuje się Ryanair i Centralwings, to już na kolejnych pozycjach są przesunięcia. I tak Sky Europe praktycznie wycofał się z Polski, wzrósł udział Norwegian Air Shuttle, większa jest aktywność Easy Jet, a mniejsza Germanwings. Na tym tle szczególnie jaskrawy – prócz zmian dotyczących Sky Europe – jest spadek udziałów Centralwings. Udziały Ryanair wzrosły o ponad 5 pkt, a przewoźnika polskiego spadły o ponad 6. Ogółem rejsy oferuje 17 przewoźników zaliczających się do segmentu niskokosztowych, z czego 9 ma udziały przekraczające 1%. Koncentracja oferty przez Wizz Air i Ryanair zwiększyła się z 53% udziału w 2007 r., do 60% (w 2006 r. było to 48%). Możemy więc mówić o postępującym skupianiu podaży w rękach dwóch największych graczy LCCs na polskim rynku. Dane o udziałach w sezonie letnim 2008 r. przedstawia rys. 19[4], a różnice w punktach procentowych w stosunku do lata 2007 r. rys. 20.

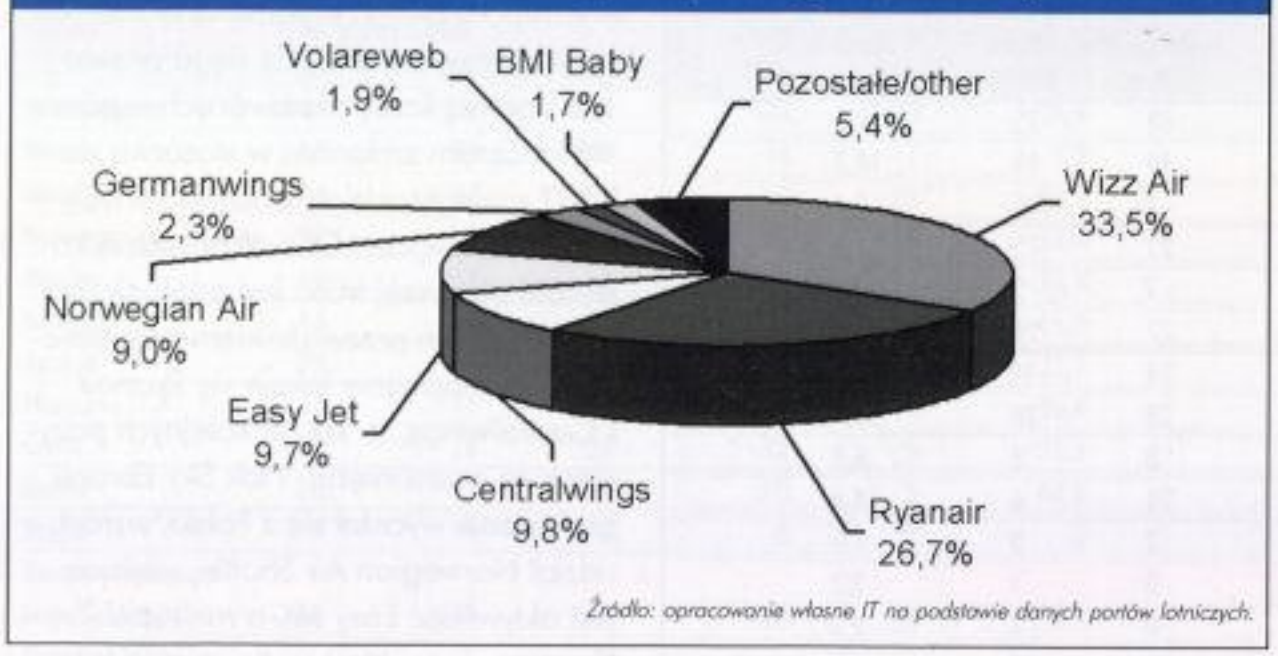
5. Ruch czarterowy/*Charter traffic*

Dynamicznie rozwijający się segment przewozów LCCs również w 2007 r. (podobnie jak w latach 2005-2006) zmniejszył udział ruchu czarterowego (w ruchu na lotniskach i w wielkości przewiezionych pasażerów). Jednak spadek tempa tego udziału nie był już tak drastyczny jak wcześniej, a liczba obsłużonych pasażerów lotów czarterowych znacznie w 2007 r. wzrosła, osiągając poziom ok. 2 mln. Był to kolejny rekord przewozów czarterowych w historii[5].

W Polsce ruch czarterowy to głównie wypoczynkowe (wakacyjne) wyjazdy Polaków. Celem tych podróży są przede

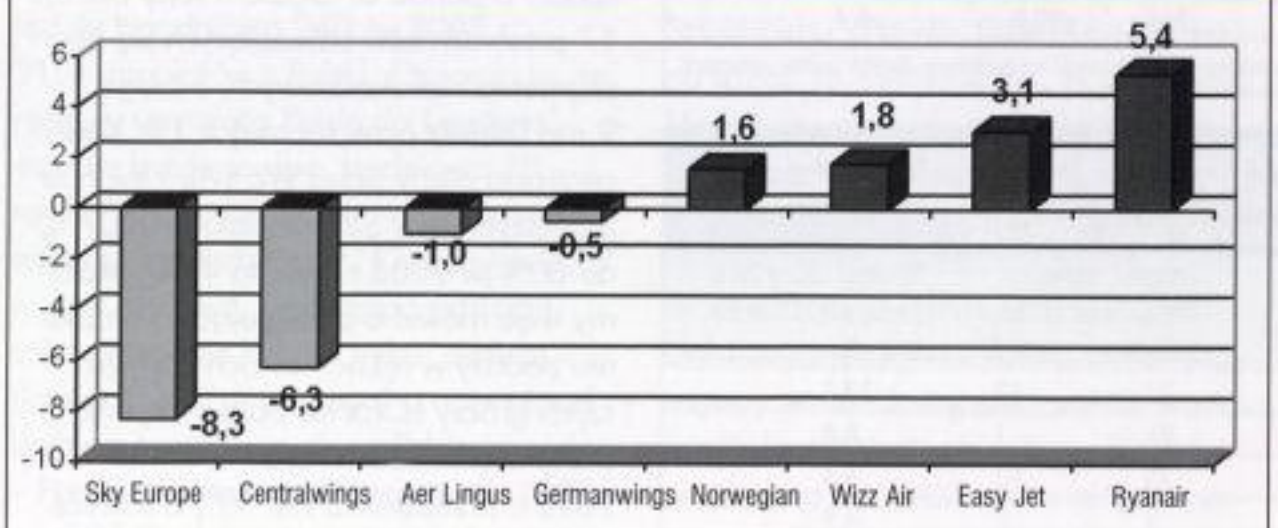
Ruch czarterowy

Rys. 19. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCCs w ofercie na sezon letni 2008 (wg liczby rejsów z Polski)/*Fig. 19. % share of each carrier of the LCCs segment in the offer for 2008 summer season (acc. to no. of flights from Poland)*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 20. Zmiany udziału procentowego w ofercie letniej 2008 i 2007 wybranych przewoźników z segmentu LCCs (wg liczby rejsów z Polski)/*Fig. 20. The change % share of selected carriers of the LCCs segment for summer season 2008 and 2007 (acc. to no. of flights from Poland)*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 20. Liczba pasażerów rejsów czarterowych w polskich portach lotniczych w latach 2000--2007 i zmiany procentowe rok do roku/*Tab. 20. Passengers of charter flights at Polish airports in 2000-2007 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	1072,4	16,6
2005	1371,0*	27,8
2006	1647,3*	20,2
2007	1950,0	18,4

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2005 i danych portów lotniczych za lata 2005-2007.

**Według Raportu PP Porty Lotnicze w 2005 ruch czarterowy wyniósł 1207,3 tys. pas., przy czym statystyka to nie obejmowała lotniska Łódź Lublinek, w którym PP PL nie ma udziałów. Liczba to 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.*

wszystkim kraje basenu Morza Śródziemnego (w tym Afryki Północnej). Część z nich – Turcja, Egipt, Tunezja – nie są oferowane przez LCCs. Wielkość i kierunki przewozów czarterowych są w naszych warunkach ściśle związane z koniunkturą w turystyce wyjazdowej, która z kolei wynika z ogólnego klimatu ekonomicznego. Ostatnie lata możemy zaliczyć do udanych (odzwierciedla to wzrost PKB), choć tempo wzrostu ruchu czarterowego było mocno nierównomierne. Liczbę pasażerów czarterowych w latach 2000-2007 w polskich portach i tempo zmian przedstawia tab. 20.

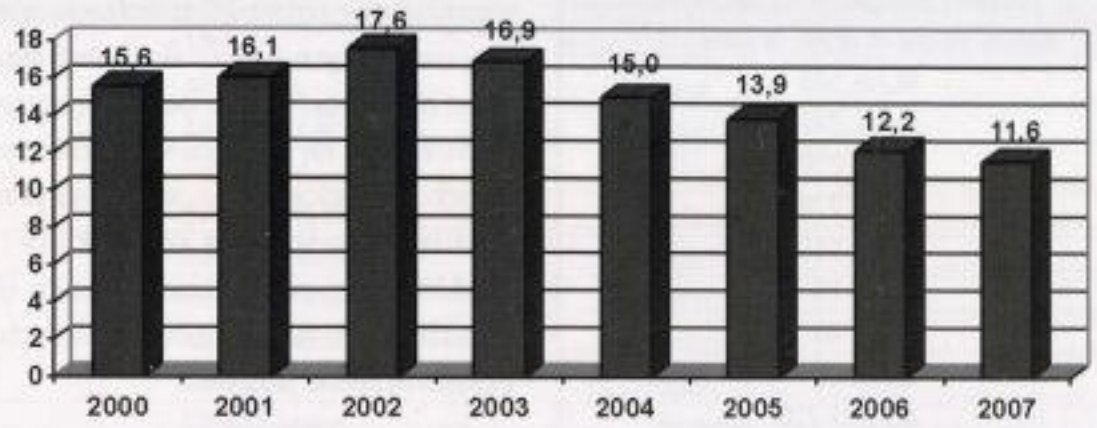
Z danych tab. 20 wynika, że w latach 2000-2007 liczba pasażerów lotów czarterowych wzrosła o 166%, z czego w okresie 2005-2007 o 43% (o prawie 590 tys. pas.). Jest to dynamika znacząco wyższa niż w segmencie połączeń regularnych obsługiwanych przez linie tradycyjne, choć niższa niż w przypadku LCCs. Ocena zmian na rynku w ruchu czarterowym zasadniczo nie odbiega od tej, którą autor zawarł w raporcie 2007 (por. s. 26-27). Wskazuje na dobre perspektywy roztaczające się przed dalszym rozwojem czarterów turystycznych w Polsce, szczególnie w warunkach wzrostu gospodarczego i wzrostu dochodów konsumentów.

Z ogólnej liczby pasażerów lotów czarterowych, podanej w tab. 20, 1936 tys. stanowili w 2007 r. pasażerowie połączeń zagranicznych. Jak wspomniano wyżej największą część zagranicznego ruchu czarterowego w naszym kraju stanowią wyjazdy urlopowe/wakacyjne Polaków. Obsługę ruchu przylotowego (pasażerowie z innych krajów) Instytut Turystyki szacuje na ok. 5% tego segmentu, tj. ok. 100 tys. pasażerów. Zdecydowana większość turystów zagranicznych przylatująca do nas czarterami korzysta z portów Polski południowej (Katowice, Kraków, Rzeszów) i jest to ruch związany z wydarzeniami (społeczno-kulturalnymi, religijnymi, sportowymi). Znaczącą wielkością są grupy turystów przylatujących z Izraela, a bardzo niewielki jest ruch czarterowy z innych krajów pozaeuropejskich, w tym z tak istotnych dla światowej turystyki, jak Japonia, Chiny, Indie, Ka-

Ruch czarterowy

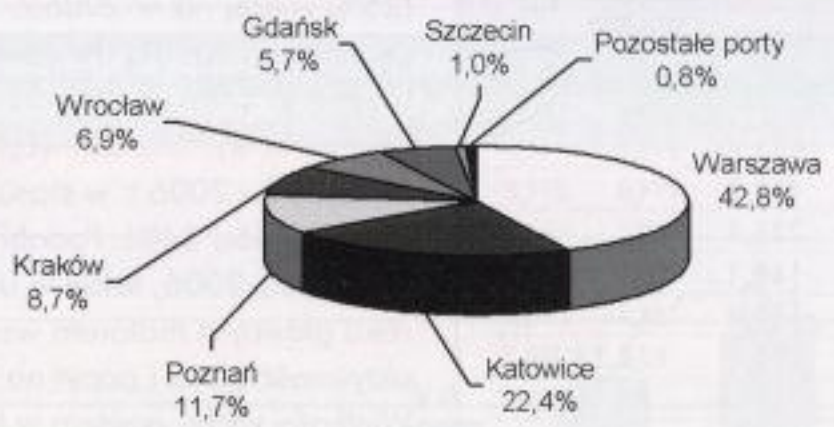
INSTYTUT TURYSTYKI SP. Z O.O. BIBLIOTEKA W WARSZAWIE

Rys. 21. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem/ *Fig. 21. % 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 2005-2007. Por. także raport „Rynek lotniczy 2006", op. cit., s. 27 i „Rynek lotniczy 2007", op. cit., s. 25.

Rys. 22. Udział procentowy poszczególnych portów w ruchu czarterowym w 2007 r. według liczby pasażerów (wg danych tab. 22)/ *Fig. 22. % share of particular airports in charter traffic in 2007 per no. of passengers (acc. to data in Tab. 22)*



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

nada, Australia, kraje Zatoki Perskiej itp. Oceniając ruch czarterowy od tej strony trzeba stwierdzić, że posiada on znikomy związek z ogólnym ruchem przyjazdowym do Polski.

Niestety Instytut Turystyki nie dysponuje pełnymi danymi o wszystkich kierunkach wylotów z wszystkich polskich portów. Na podstawie naszych niepełnych danych możemy jednak stwierdzić, że najbardziej popularnym celem wylotów czarterowych polskich turystów w 2007 r. był Egipt, podobnie jak w 2006 r. Powiększył się też dystans pomiędzy liderem, a kolejnymi krajami. Na drugim miejscu znalazła się Turcja (rok wcześniej na 3.), a następnie Grecja. Kolejne miejsce zajęła Tunezja (w 2006 r. na 2. pozycji), a następnie Hiszpania. O wielkości ruchu do Hiszpanii decydują jednak przede wszystkim rejsy na Baleary i Wyspy Kanaryjskie, a w niewielkim stopniu podróże na Costa Brava i Costa del Sol, gdzie mamy do czynienia z alternatywną ofertą LCCs. Umacnia się ranga Bułgarii, natomiast osłabła znacznie (podobnie jak w segmencie połączeń regularnych) pozycja destynacji włoskich. W tab. 21 są przedstawione minimalne szacowane wielkości dla najważniejszych kierunków krajowych w ruchu czarterowym. Na czterech podstawowych kierunkach i na kilku o mniejszym ruchu był w 2007 r. notowany wyraźny wzrost liczby przewiezionych pasażerów, przy czym w wyjazdach do Egiptu o ponad 100%, a do Turcji o ponad 50% w stosunku do 2006 r.

Z krajów europejskich o mniejszym ruchu czarterowym z Polski należy wymienić Portugalię (z Maderą), Maltę, Włochy, a z obszarów położonych dalej Dominikanę. Do rzadkości należą rejsy na inne wyspy Karaibów, do Afryki Środkowej i Południowej i na Daleki Wschód. Czartery krajowe nie odgrywają na polskim rynku przewozów pasażerskich istotnej roli.

Największym portem w obsłudze zagranicznego ruchu czarterowego w 2007 r. pozostawała Warszawa. Udział Warszawy w stosunku do 2006 r. zmniejszył się nieznacznie (z 44% w 2006 r. do 43% w 2007 r.). Podobnie jak wcześniej (2006 r. i 2005 r.) drugim najważniejszym portem obsługi pasażerów czarterowych były Katowice, a trzecim Poznań.

W 2007 r. – w stosunku do 2006 r. – wzrosły udziały w zagranicznym ruchu czarterowym portów w Krakowie i Gdańsku, po 1,3 pkt proc., a w Warszawie i Poznaniu spadły o tę samą wartość; wzrosły we Wrocławiu o 0,9 pkt. proc., a spadły w Szczecinie (o 0,3 pkt proc.) i w Katowicach (o 0,2 pkt proc.). Wielkości ruchu w latach 2001-2007 przedstawia tab. 22, a udziały procentowe w 2007 r. – rys. 22.

W 2007 r. na polskim rynku operowało w segmencie przewozów czarterowych trzech przewoźników zarejestrowanych w Polsce o bardziej istotnym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego. Były to Centralwings i Prima Charters, a u schyłku sezonu weszły linie Air Italy. Udział pozostałych był znikomy. Sytuację w tej grupie w sezonie 2007 trzeba ocenić jako mocno skomplikowaną. Dla Centralwings loty czarterowe były jednym z dwóch rodzajów realizowanych przewozów, i to nie priorytetowym. Sytuacja finansowa, ostra walka konkurencyjna w segmencie LCCs oraz ograniczenia floty powodowały, że Centralwings osłabił swoją pozycję w segmencie czarterowym. Niewydolność finansowa i sprzętowa, a także organizacyjna Prima Charters okazała się jeszcze większa niż istniejącego wcześniej Fischer Air Polska, mimo że udziałowcami tych linii zostały polskie biura podróży. Dwa z nich wycofały zresztą swoje udziały z tego przedsięwzięcia, a Prima Charters pod koniec 2007 r. okazały się w praktyce bankrutem, kontynuując w ten sposób złą passę przewoźników polskich w obsłudze ruchu czarterowego. Działalność czarterowa Air Italy rozpoczęła się zbyt późno, by mogła mieć widoczny wpływ na rynek w 2007 r.

Dynamiczny wzrost zapotrzebowania

Polskie porty lotnicze

Tab. 21. Szacunkowa minimalna liczba pasażerów na poszczególnych kierunkach (wg krajów) w ruchu czarterowym z i do Polski w 2007 r./*Tab. 21. Estimated minimal no. of passengers on particular routes (by country) in charter traffic to/from Poland in 2007*

Lp./No.	Kraj docelowy/Destination country	Szacunkowa minimalna liczba pasażerów w tys./ Approx. minimal no. of pass. in thous.
1	Egipt	ok./ca. 540
2	Turcja	ok./ca. 340
3	Grecja	ok./ca. 320
4	Tunezja	ok./ca. 270
5	Hiszpania	ok./ca. 115
6	Bułgaria	ok./ca. 75
7	Cypr	ok./ca. 40
8	Maroko	ok./ca. 20
Razem wymienione/Subtotal		ok./ca. 1 720
Turystyka przyjazdowa/Inbound travel		ok./ca 100
Pozostałe/Other		ok./ca. 130

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych o kierunkach wyjazdów czarterowych w 2007 r.

Tab. 22. Zagraniczny ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2001-2007*/ *Tab. 22. International charter traffic at Polish airports in 2001-2007*

Port/Airport	Liczba pas. w tys./Thous. of pass.							Zmiana/Change 2004-2007	
	2001	2002	2003	2004	2005**	2006	2007	w tys./ in thous.	w/ in %
Warszawa	600,6	652,9	580,7	587,2	554,9	574,4	**828,4**	241,2	41,1
Katowice	51,1	67,5	103,7	138,8	258,8	294,6	**432,8**	294,0	211,8
Poznań	42,7	53,4	73,6	125,5	146,7	169,8	**226,2**	100,7	80,2
Kraków	77,4	66,6	84,3	113,1	128,3	96,9	**168,1**	55,0	48,6
Wrocław*	12,5	27,0	42,0	69,2	65,4	78,6	**133,8**	64,6	93,4
Gdańsk	10,1	12,9	18,2	23,0	40,0	57,6	**110,1**	87,1	378,7
Szczecin	4,0	9,1	6,8	8,9	8,4	16,7	**18,5**	9,6	107,9
Rzeszów	1,2	5,6	6,0	4,7	1,8	6,2	**8,5**	3,8	80,9
Łódź	0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	4,9	**5,5**	5,5	-
Bydgoszcz	0,9	1,0	3,5	1,5	2,5	2,6	**3,9**	2,4	160,0
Zielona G.	0,0	0,8	0,5	0,3	0,4	0,0	**0,2**	-0,1	-33,3
Szymany	0,4	0,2	0,2	0,3	0,0	0	**0**	-0,3	100,0
Razem/Total	802,3	897,2	919,4	1072,4	1211,5	1302,3	**1936,0**	863,6	80,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze z lat 2001-2005, dla lotniska w Łodzi 2005 r. informacje z portu lotniczego, za lata 2006-2007 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. 20, a struktura w tab. 22. 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 Lotniczej 2006" zgodnie z podanym źródłem.*

na usługi przewozów czarterowych, zgłaszany przez polskie biura podróży, a wynikający z szybko rosnącej koniunktury na wakacyjne wyjazdy Polaków, wobec ograniczeń podażowych ww. przewoźników polskich musiał być z konieczności kompensowany serwisem linii zagranicznych. Linie zagraniczne o istotnym znaczeniu dla segmentu czarterowego przedstawia tab. 23. W stosunku do 2006 r. nie nastąpiły w tej grupie większe zmiany.

Instytut Turystyki szacuje, że udział przewoźników zagranicznych w 2007 r. znacznie wzrósł, osiągając poziom 2/3 w polskim rynku przewozów czarterowych. W latach 2005-2006 było to ok. 1/2. Oznacza to wyraźną zmianę jakościową struktury tych przewozów w stosunku do lat poprzednich i jest kolejnym przejawem regresu i osłabienia pozycji przewoźników polskich. Restrykcyjna polityka niektórych krajów wobec zagranicznych towarzystw lotniczych w zakresie ruchu czarterowego (np. Egiptu) nie stanowi dobrego wyjaśnienia dla tej sytuacji. Dowodzi tego przykład Wielkiej Brytanii, gdzie ponad 80% rejsów czarterowych obsługują przewoźnicy brytyjscy. Przyczyn należy upatrywać przede wszystkim w mizerii kapitałowo-sprzętowej na naszym rynku. Brak jest też podstaw do oczekiwania bardziej radykalnych zmian tej sytuacji w najbliższych latach. Paradoksalnie, może ją przynieść wyraźne pogorszenie koniunktury w układzie makroekonomicznym i/lub pasażerskich przewozów lotniczych i ograniczenie popytu.

6. Polskie porty lotnicze/*Polish airports*

W 2007 r. całkowity ruch pasażerski na 11 polskich lotniskach utrzymujących komunikację regularną wyniósł 19,3 mln pasażerów[7]. Było to o 3,9 mln (25%) więcej niż w 2006 r. Tym samym zachowana została dynamika bezwzględna z roku poprzedniego, choć przyrost w wartościach względnych był mniejszy (w 2006 r. w stosunku do 2005 wyniósł 34%). Podobnie jak w latach 2005-2006, także w ubiegłym roku głównym motorem wzrostu była aktywność LCCs i popyt na ich usługi. Wielkości ruchu ogółem w latach 2001-2007 przedstawia rys. 23.

6.1. Ruch w poszczególnych segmentach/*Traffic in particular segments*

Rok 2007 był kolejnym, w którym zwiększyła się dysproporcja między ruchem krajowym i zagranicznym. Ten ostatni osiągnął pozycję jeszcze bardziej dominującą niż poprzednio. Trzeba jednak podkreślić, że po raz pierwszy w historii w ruchu krajowym obsłużono ponad 2 mln pasażerów (przewieziono ponad 1 mln). Ruch krajowy na lotniskach wzrósł w 2007 r. w stosunku do roku poprzedniego o 221 tys. pasażerów, tj. prawie 12%, i była to dynamika zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i względnych większa niż rok wcześniej. Tym samym lotniczy ruch krajowy, mając coraz mniejsze znaczenie w całej działalności lotnisk i przewoźników, cieszy się rosnącą popularnością podróżujących po Polsce. Wzrost ten jednak jest wielokrotnie mniejszy niż wzrost popytu na rejsy za-

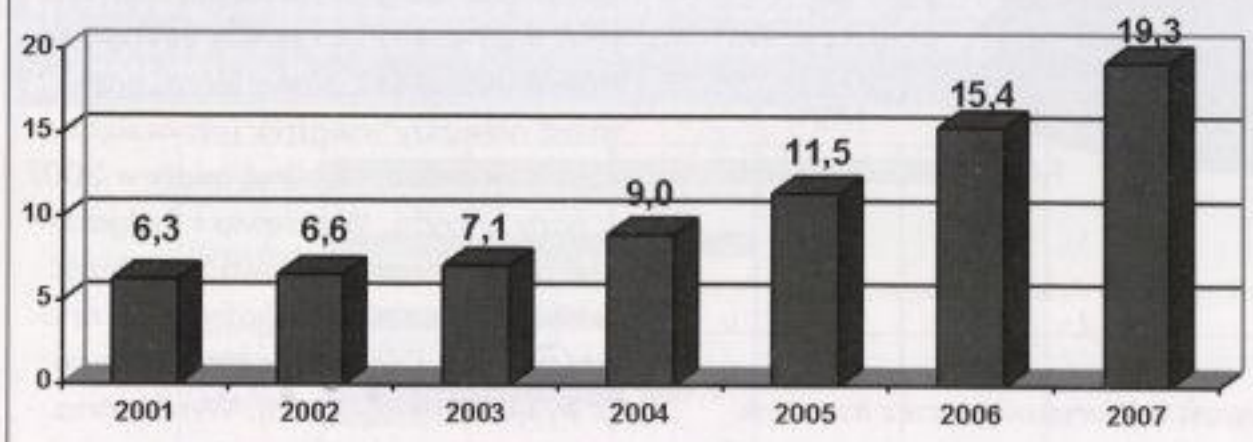
Polskie porty lotnicze

Tab. 23. Wybrane linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów lotniczych w 2007 r./*Tab. 23. Selected foreign airlines operating charter fights from Polish airports in 2007*

l.p./No.	Linie/Airlines	Kraj macierzysty/Country of origin
1	AMC	Egipt
2	Air Memphis	Egipt
3	Aegean Airlines	Grecja
4	Bulgaria Air	Bułgaria
5	Bulgarian Air Charter	Bułgaria
6	Eurocypria Airlines	Cypr/Grecja
7	Freebird Airlines	Turcja
8	Karthago Airlines	Tunezja
9	Koral Blue	Egipt
10	LTE Int'l Airways	Hiszpania
11	Lotus Air	Egipt
12	Nouvelair	Tunezja
13	Sky Airlines	Turcja
14	Sun Express	Turcja
15	Sun D'Or Int'l Airlines*	Izrael

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych z portów lotniczych.
**Obsługa turystycznego ruchu przyjazdowego do Polski.*

Rys. 23. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2001-2007 (w mln pas.)/*Fig. 23. Passenger traffic at Polish airports in 2001-2007 (mil pass.)*



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

graniczne. Wielkości w podziale na ruch krajowy i zagraniczny w latach 2002-2007 przedstawia rys. 24.

Wobec gwałtownego wzrostu ruchu obsługiwanego przez LCCs spadły udziały wszystkich innych jego podstawowych segmentów. I tak, udział przewoźników tradycyjnych (w tym PLL LOT) obsługujących trasy zagraniczne wyniósł 33% (w 2006 r. było 37%, a w 2005 r. 47%); udział LCCs wzrósł do 44% (40% w 2006 r. i 27% w 2006 r.). Do 10% (z 10,7% rok wcześniej) zmniejszył się udział ruchu czarterowego, a do 11% (z 12,2%) udział ruchu krajowego. Zatem LCCs zwiększyły swoją przewagę nad liniami tradycyjnymi, którą wypracowały rok wcześniej.

Strukturę ruchu w 2007 r. przedstawia rys. 25.

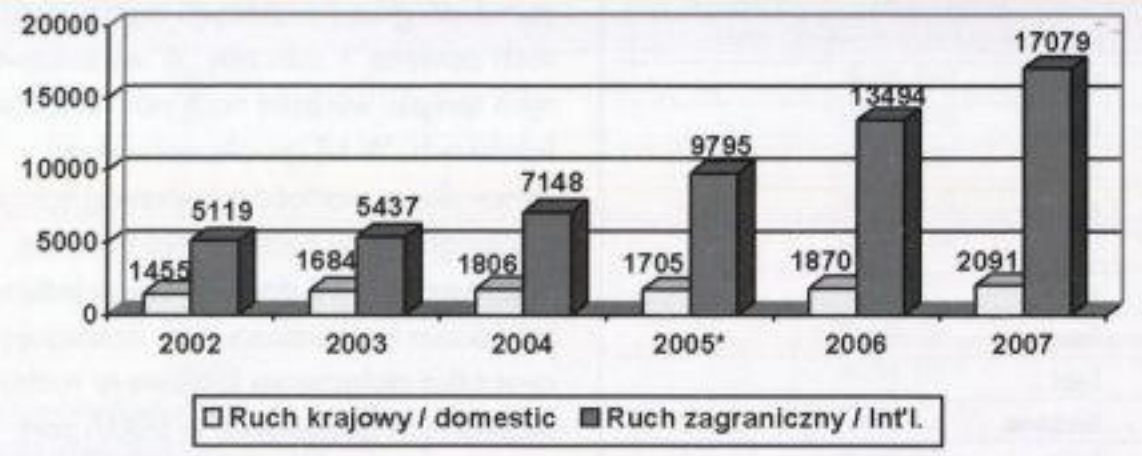
6.2. Ruch według portów/ *Traffic at airports*

Mimo dużych perturbacji z uruchomieniem Terminala 2 Warszawa pozostała nie tylko portem o największym ruchu w 2007 r., ale tam też miał miejsce największy wzrost liczby pasażerów w wartościach bezwzględnych. Jednakże udział lotniska Okęcie w całości polskiego ruchu zmniejszył się i sięgnął zaledwie 48,1% wobec 52,6% w 2006 r. i 61,5% w 2005 r. Liczba polskich lotnisk z ruchem ponad 1 mln pasażerów wzrosła do pięciu (w tym Kraków z ponad 3 mln i Katowice z prawie 2 mln pas.), a port w Poznaniu bardzo zbliżył się do tej granicy. Według dostępnych danych i prognoz w 2008 roku wszystkie lotniska zaliczane do grupy większych będą miały ruch powyżej 1 mln pas. W zróżnicowanym tempie wzrastał ruch na mniejszych lotniskach. W tej grupie największą dynamikę w wartościach bezwzględnych osiągnął port w Łodzi, a najmniejszą w Bydgoszczy. W dalszym ciągu jedynym lotniskiem komunikacyjnym obsługującym tylko połączenia krajowe w ruchu regularnym pozostawał w 2007 port Babimost – Zielona Góra (pomijając Szymany, gdzie działalność komunikacyjna jest zawieszona od kilku lat). Ruch ogółem na poszczególnych lotniskach w Polsce w 2007 r. na rys. 26[8].

Na podstawie danych z rys. 27 możemy odnotować kilka zjawisk. W Warszawie i Wrocławiu wzrost w 2007 r. i w 2006 r. w stosunku do lat poprzedzających był zasadniczo równomierny. W Krakowie i w Gdańsku w 2007 r. był mniejszy o 100 tys. niż w 2006 r., a w Poznaniu o 50 tys. Z kolei w Katowicach wzrost w 2007 r. był większy o ponad 160 tys. pasażerów niż rok wcześniej. W grupie portów mniejszych – bez Zielonej Góry – przyrost w 2007 r. był wyraźnie mniejszy niż rok wcześniej, kiedy to oddziaływał „efekt Ryanaira", związany z wejściem tego przewoźnika na lotniska pozbawione wcześniej regularnych połączeń z zagranicą. Powyższe zmiany związane są z szeregiem czynników wynikających ze struktury segmentacyjnej ruchu (np. udział czarterów, przewoźników tradycyjnych), czasem wejścia i wzrostu bądź zmniejszania aktywności przez LCCs, uruchamianiem nowych inwestycji (np. nowy terminal w Łodzi i Katowicach), znaczenia wyjazdów zarobkowych dla lokalnych rynków i prawdopodobnie jeszcze kilku innych. Należy oczekiwać, że wraz z ewolucją podaży w segmencie LCCs (wchodzenie i wychodzenie tanich przewoźników na rynkach lokalnych i rynku ogólnopolskim) oraz zmianami w popycie sytuacja w tym zakresie będzie się jeszcze bardziej różnicować, aż do wystąpienia spadków w miejsce dotychczasowych wyłącznie wzrostów. Może to nastąpić już w 2009 r.

Polskie porty lotnicze

Rys. 24. Ruch pasażerski w portach lotniczych w podziale na krajowy i zagraniczny w latach 2002-2007 (w tys. pas.), bez ruchu GA/*Fig. 24. Domestic and intl. passenger traffic at airports in 2002-2007 (thous. pass.), excl. GA traffic*



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

Rys. 25. Procentowa struktura ruchu w polskich portach lotniczych według głównych segmentów w 2007 r./*Fig. 25. % structure of traffic at Polish airports acc. to main segments in 2007*

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych ULC, z portów lotniczych i PLL LOT.

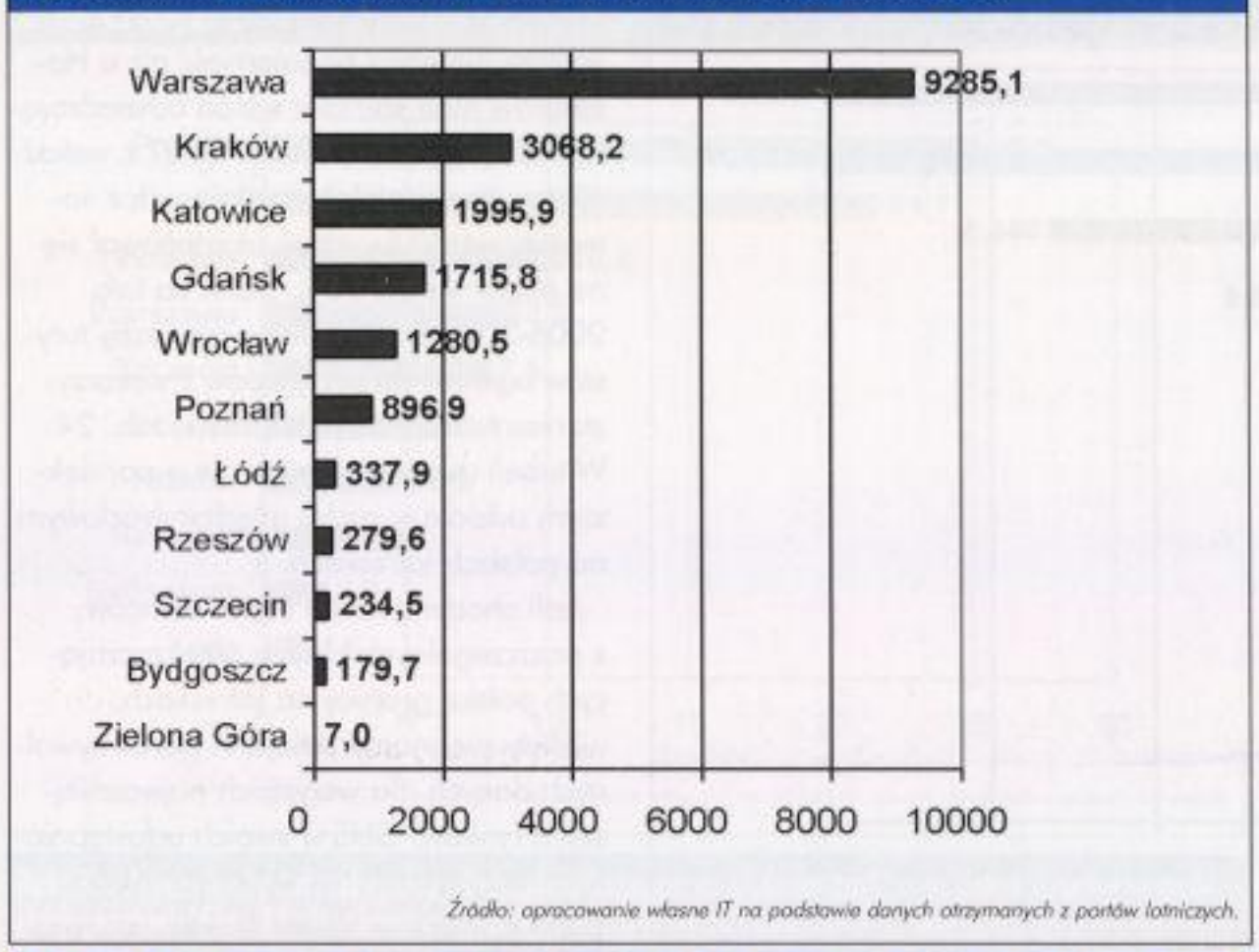
Zmiany wielkości bezwzględnych różnie przekładały się na wartości procentowe. W 2007 r. w stosunku do 2006 r. największa dynamika względna wystąpiła we Wrocławiu i Łodzi (powyżej 40%) oraz kolejno w Gdańsku i Katowicach (ok. 37%). Pomijając spadek w Zielonej Górze, najmniejszy wzrost względny był w Warszawie (niecałe 15%). W pozostałych portach wzrost mieścił się w przedziale 28-34%. Uwzględniając wyniki 2007 r. w stosunku do osiągniętych w 2005 r., w większości przypadków były to wzrosty przekraczające 100%. Poniżej tej granicy znalazły się lotniska w Katowicach (84%), Krakowie (95%) i Warszawie (31%), natomiast rekordowe wartości były w Łodzi i Zielonej Górze (powyżej 1500%), co wynikało ze znikomego ruchu w 2005 r. Na tle gwałtownych przeobrażeń w portach regionalnych warto podkreślić stabilny i znaczący wzrost w Warszawie, przez trzeci rok z rzędu. Zmiany procentowe w okresie 2005-2007 prezentuje rys. 28.

W 2007 r. – podobnie jak w latach poprzednich – występowało znaczne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi portami w zakresie udziału podstawowych segmentów w całym ruchu pasażerskim. Przy czym w stosunku do 2006 r. nie nastąpiły drastyczne zmiany, natomiast we wszystkich portach z wyjątkiem Warszawy nastąpiło zmniejszenie udziałów ruchu krajowego. Wynikało to ze znacznej różnicy w tempie wzrostu obu segmentów. Udział ruchu krajowego był najmniejszy w Łodzi, Katowicach i Krakowie, a największy w Szczecinie i Rzeszowie oraz Zielonej Górze (gdzie stanowił 100%). Czartery zagraniczne odgrywały największą rolę w Katowicach i Poznaniu, natomiast w mniejszych portach (Łódź, Rzeszów, Bydgoszcz) ich udział był niewielki – poniżej 5%. Należy dodać, że w większości portów udziały czarterów nieco wzrosły w stosunku do 2006 r. – najwięcej w Krakowie i Wrocławiu. Zmniejszyły się tylko (nieznacznie) w Łodzi i Szczecinie. Ruch obsługiwany przez LCCs miał największy udział w Bydgoszczy i Łodzi (podobnie jak w 2006 r.), a najmniejszy – poza Zieloną Górą, gdzie brak tanich linii – w Warszawie i Poznaniu (analogicznie jak rok wcześniej). Udział tego segmentu wzrósł w mniejszym lub większym stopniu w każdym z portów z wyjątkiem Bydgoszczy, przy czym największy wzrost dotyczył Poznania, Łodzi i Wrocławia. Segmentową strukturę ruchu dla wszystkich portów z wyjątkiem Zielonej Góry – Babimostu w 2007 r. przedstawiają rys. 29, 30 i 31.

W zakresie sezonowej zmienności ruchu – tj. relacji pomiędzy miesiącami o największym i najmniejszym ruchu – możemy zasadniczo wyróżnić dwie grupy portów. Do grupy o największej wartości tego wskaźnika należy zaliczyć Katowice, Poznań i Zieloną Górę, natomiast najniższy wskaźnik (oznaczający ruch najbardziej stabilny) miały w 2007 r. porty w Łodzi, Wrocławiu i Bydgoszczy. Daje się zaobserwować zależność pomiędzy wartością wskaźnika sezonowości a udziałem ruchu czarterowego (z wyjątkiem Wrocławia). Wynika ona z sezonowego charakteru tego ostatniego rodzaju ruchu na rynku polskim. W stosunku do roku 2006 wzrost wskaźnika sezonowości odnotowano na lotniskach w Katowicach, Rzeszowie i Zielonej Górze. W pozostałych portach wartość tego wskaźnika spadła, najwięcej w Poznaniu i Wrocławiu, co wiązało się ze wzrostem aktywności LCCs w tych portach. Z uwagi na wykorzystanie potencjału lotniska uważa się, że im wskaźnik sezonowości jest bliższy 1[9] (ruch rozłożony bardziej równomiernie) tym sytuacja jest ekonomicznie bardziej racjonalna, a podaż usług lotniskowych bliższa popytowi na nie. W 2006 r. było w Polsce siedem portów z wartością wskaźnika powyżej 2,0, w 2007 r. było ich tylko trzy. Wartości wskaźnika sezonowości dla wszystkich analizowanych portów na rys. 32.

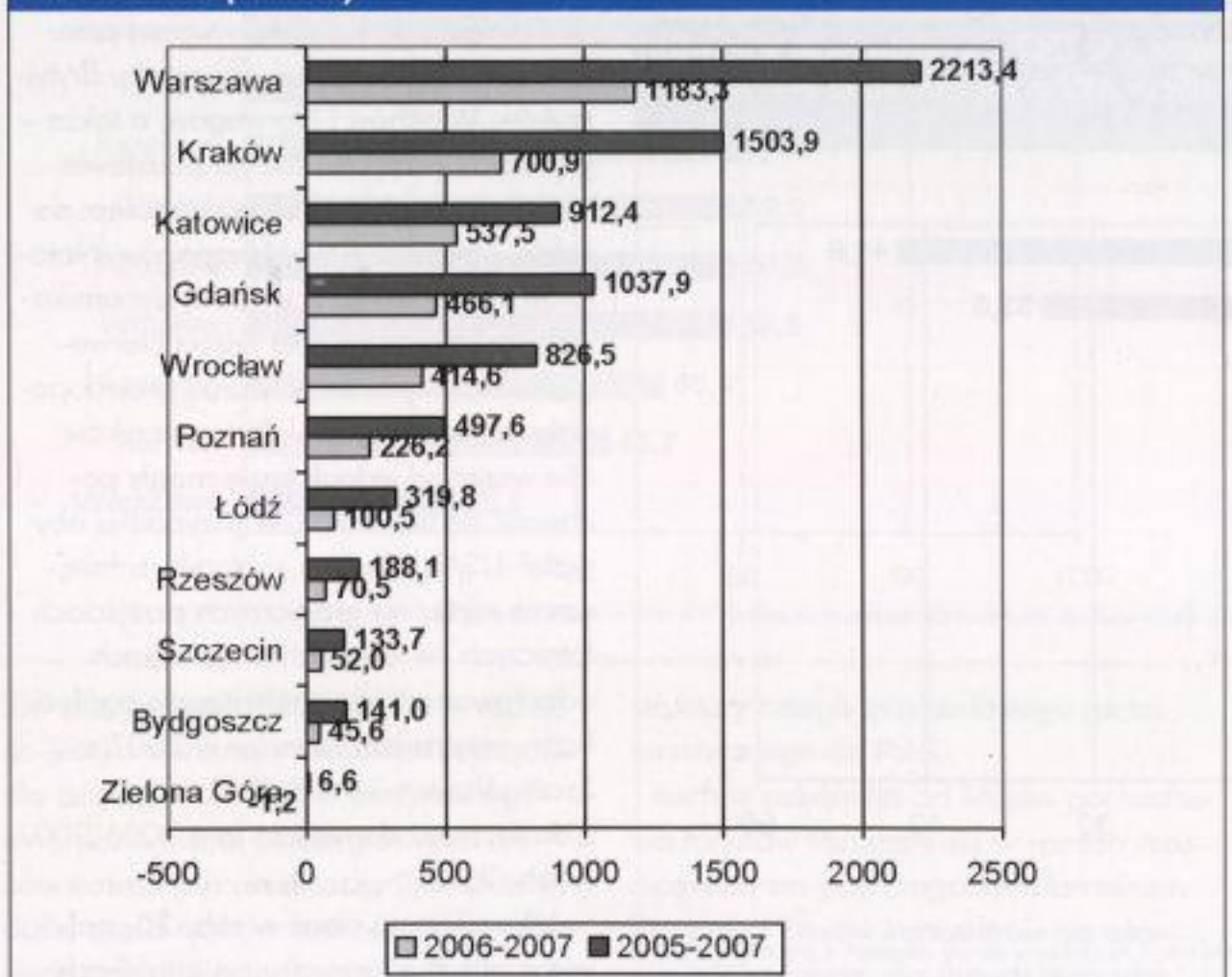
Polskie porty lotnicze

Rys. 26. Liczba pasażerów na lotniskach komunikacyjnych w Polsce w 2007 r. (w tys. pas.)/ *Fig. 26. Number of passengers at airports in Poland in 2007 (in thous. pass)*



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

Rys. 27. Zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2006-2007 i 2005-2007 (w tys. pas.)/ *Fig. 27. Changes in the number of passengers at Polish airports in 2006-2007 and 2005-2007 (in thous.)*



Źródło: dane 2005 r. za raportem „Rynek lotniczy 2006" na podstawie danych ULC, dane 2006 r. i 2007 r. zebrane w portach lotniczych przez IT.

Rok 2007 był kolejnym, w którym lotnisko w Warszawie zmniejszyło swój udział w obsłudze ruchu pasażerskiego, osiągając poziom poniżej 50%. Wzrosły udziały pozostałych – w tym także mniejszych portów. Największy wzrost udziału osiągnął Wrocław (1 pkt proc.), Katowice (0,9 pkt proc.) i Gdańsk (0,8 pkt proc.). Wartości te i porównanie do sytuacji w 2006 r. dla głównych portów na rys. 33.

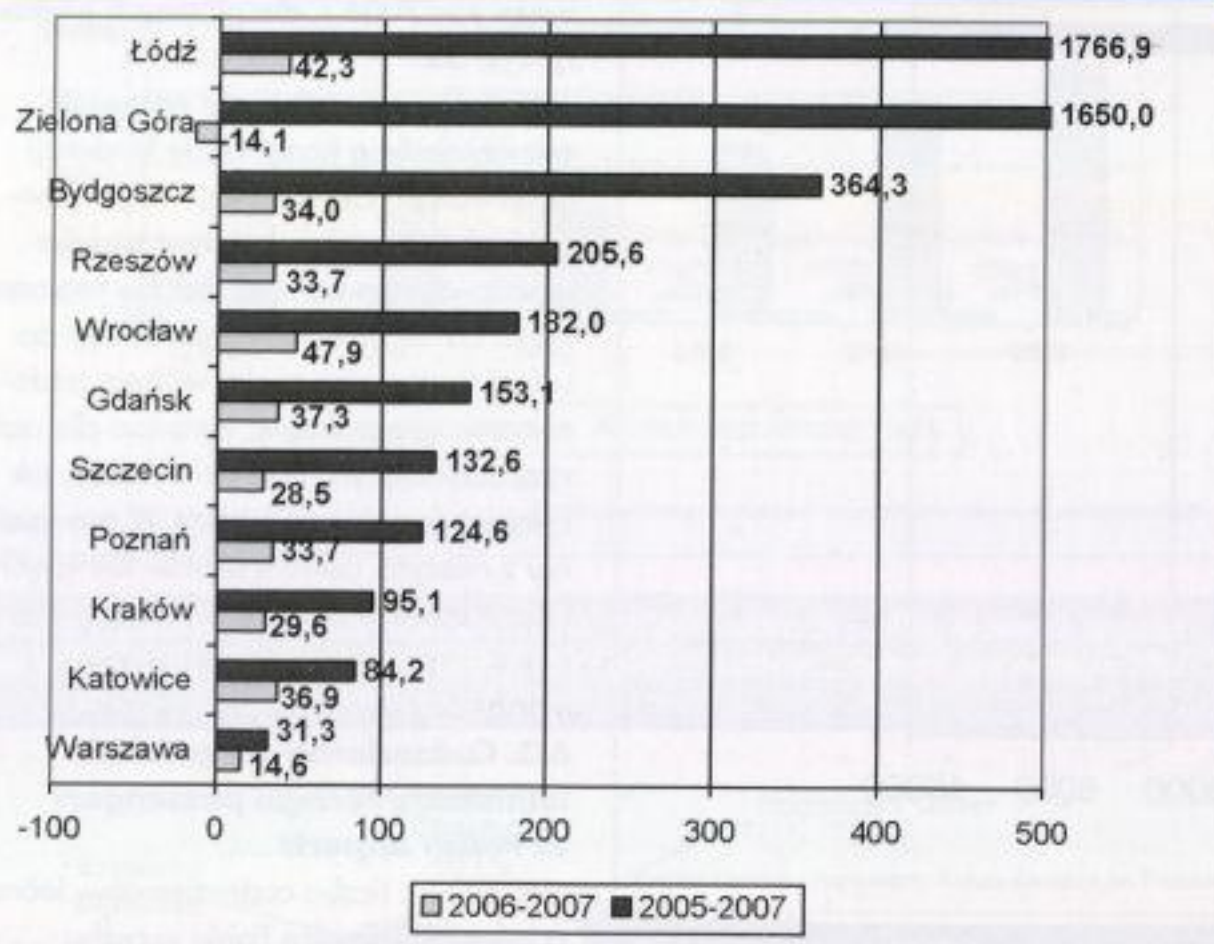
Wielkości przedstawione na rys. 33 odzwierciedlają kontynuację tendencji obserwowanych wcześniej – dekoncentracji obsługi ruchu: kosztem lotniska warszawskiego na rzecz portów regionalnych. Oznacza to łatwiejszy dostęp do usługi transportowej i jej większe zróżnicowanie geograficzne, zarówno dla osób rozpoczynających podróż w Polsce, jak i przylatujących z zagranicy. W powiązaniu z niższymi cenami biletów lotniczych i zwiększeniem przewozów daje to efekt rynku coraz bardziej rozwiniętego.

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

W 2007 r. liczba cudzoziemców, którzy przekroczyli granicę Polski w ruchu przyjazdowym na lotniskach wyniosła 2884,3 tys. i była o 452,4 tys. (tj. 18,6%) większa niż w 2006 r. Oznacza to mniejszą dynamikę wzrostu niż w 2006 r. (w stosunku do 2005 r.), kiedy wyniosła 21%. Tempo wzrostu było też istotnie niższe niż procentowy wzrost całego ruchu pasażerskiego na polskich lotniskach, który sięgnął 25%. Tym samym zmniejszył się udział pasażerów obcokrajowców w całkowitej obsłudze ruchu międzynarodowego. O ile cudzoziemcy w 2006 r. stanowili 36,7% tego ruchu, to w 2007 r. ich udział zmalał do 35,0%. Mimo tego relatywnego spadku udziału w ruchu lotniczym należy stwierdzić, że transport lotniczy zwiększył swoją rolę w obsłudze turystycznego ruchu przyjazdowego do Polski. Ogólna liczba turystów zmniejszyła się w 2007 r. – według szacunków Instytutu Turystyki – do 15 mln z 15,7 mln rok wcześniej. Oznacza to, że udział transportu lotniczego w przyjazdach turystów zagranicznych do Polski osiągnął 19,2%, wobec 15,5% w 2006 r. i 13,2% w 2005 r.. Możemy zatem mówić o widocznej zmianie w strukturze wykorzystania środków transportu wśród turystów odwiedzających Polskę i wzroście znaczenia transportu lotniczego. Niezależnie od

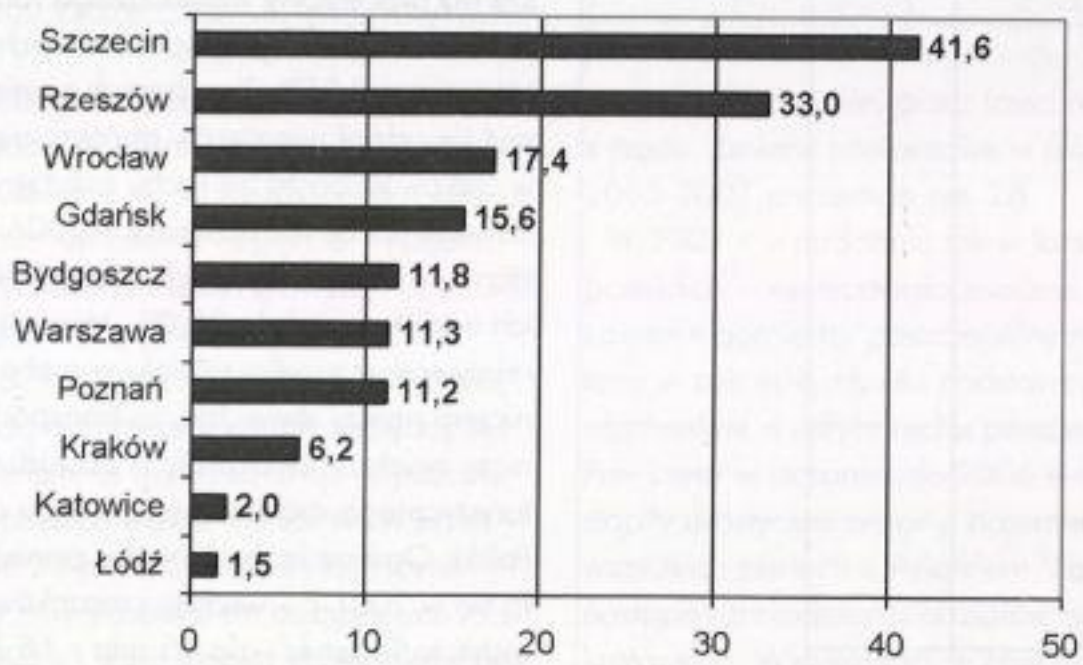
Polskie porty lotnicze

Rys. 28. Procentowe zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2006-2007 i 2005-2007/*Fig. 28. % changes in the number of passengers at Polish airports in 2006-2007 and 2005-2007*



Źródło: dane 2005 r. za raportem „Rynek lotniczy 2006" na podstawie danych ULC, dane 2006 r. i 2007 r. zebrane w portach lotniczych przez IT.

Rys. 29. Procentowy udział ruchu krajowego regularnego w 2007 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 29. % share of schedule domestic traffic in 2007 in the total traffic at Polish airports*



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

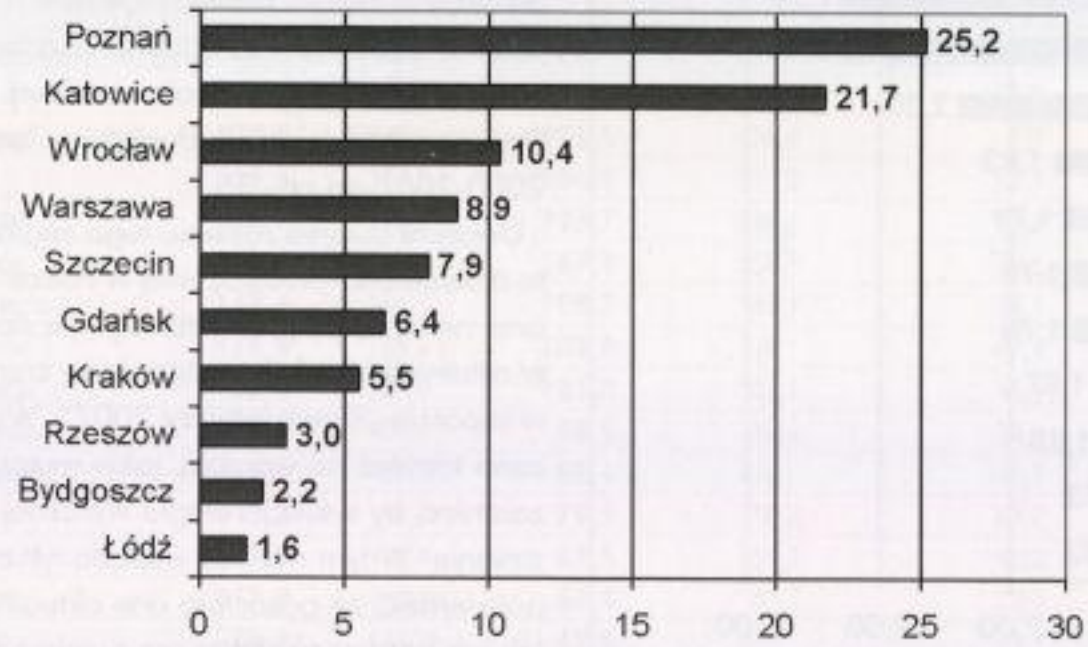
tego trendu ogólnego, utrzymywały się istotne różnice w korzystaniu z samolotu w zależności od kraju pochodzenia turysty. Podobnie jak w latach poprzednich najmniejsze znaczenie ma on dla turystów z krajów ościennych, a największe dla europejskich krajów położonych od Polski najdalej oraz dla niektórych rynków zamorskich. Należy jednak zwrócić uwagę na pewną specyfikę poszczególnych rynków. Na przykład, przy podobnym położeniu, zaledwie 24% turystów z Holandii przybywa do Polski samolotem, natomiast z sąsiedniej Belgii aż 69%. Jeszcze mniejszą popularność niż u Holendrów miał samolot wśród odwiedzających Polskę Austriaków: w 2007 r. wskaźnik ten (tj. odsetek korzystających z samolotu wśród turystów) ukształtował się na poziomie ok. 20%. Dane za lata 2006-2007 porównujące przyjazdy turystów ogółem do przyjazdów z wykorzystaniem samolotu przedstawia tab. 24. W tabeli uwzględniono kraje o największym udziale w ruchu międzynarodowym na polskich lotniskach.

Jeśli chodzi o liczbę cudzoziemców z poszczególnych krajów przekraczających polską granicę na lotniskach, niestety nie mamy pełnych i porównywalnych danych dla wszystkich najważniejszych rynków. GUS w swoich udostępnianych statystykach nie wyodrębniał do 2006 r. włącznie takich krajów, jak Hiszpania, Irlandia, Portugalia, Izrael – stąd dane są niepełne. Niemniej można stwierdzić, że pod względem wartości bezwzględnych największy wzrost przekroczeń miał miejsce w przypadku Brytyjczyków, Włochów i Norwegów, a także – jak należy przypuszczać na podstawie wzrostu przyjazdów turystów ogółem do Polski – Irlandczyków i Hiszpanów. Natomiast względna (procentowa) dynamika wzrostu najwyższa była wśród Norwegów, Włochów i Belgów oraz prawdopodobnie Irlandczyków i Portugalczyków. Nie wszystkie jednak kraje mogły pochwalić się wzrostem. W przypadku obywateli USA i Niemiec wystąpiło zmniejszenie ruchu na granicznych przejściach lotniczych. W obu tych przypadkach odnotowano także zmniejszenie ogólnej liczby przyjazdów turystów w 2007 r. Szczegółowe wielkości dla krajów z dostępnymi danymi za lata 2006-2007 w tab. 25.

Jak wskazują dane w tab. 25, największy udział w ruchu na lotniskach w 2007 r. mieli Brytyjczycy, niewiele mniejszy – Niemcy. Należy przy tym odnotować, że nacje te zamieniły się miejscami; rok wcześniej Brytyjczycy zajmowali drugie miejsce. Zwiększył się także udział Włochów. Na pierwsze pięć kra-

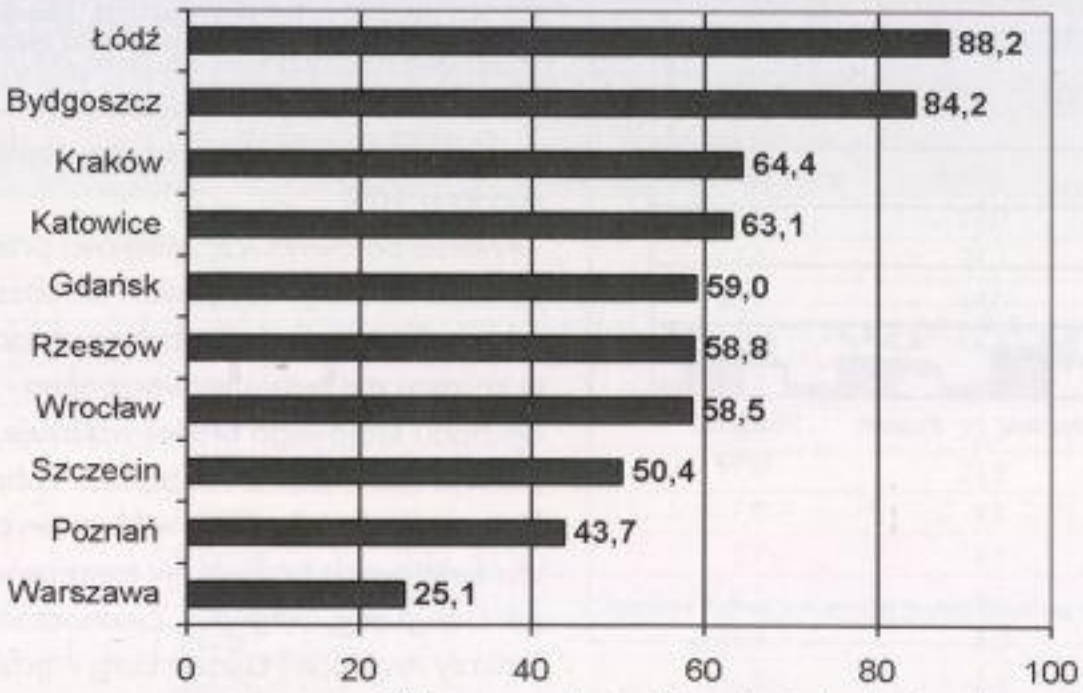
Polskie porty lotnicze

Rys. 30. Procentowy udział zagranicznego ruchu czarterowego w 2007 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 30. % share of international charter traffic in 2007 in the total traffic at Polish airports*



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

Rys. 31. Procentowy udział ruchu obsługiwanego przez LCCs w 2007 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 31. % share of traffic operated by LCCs in 2007 in the total traffic at Polish airports*



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

jów przypada ok. 50% udziału w ruchu, co jest koncentracją istotnie mniejszą niż dla przyjazdów turystów do Polski ogółem, gdzie udział pięciu głównych rynków emisyjnych przekracza 2/3. Udziały dużej części rynków zachodnioeuropejskich wahały się w przedziale 2-4%. Znaczny jest też stopień rozproszenia: na kraje poza pierwszą piętnastką przypada ok. 20% ruchu przylotowego obcokrajowców. Można zatem uznać, że struktura przekroczeń granicy na lotniskach według krajów istotnie różni się od struktury całego przyjazdowego ruchu turystycznego do Polski.

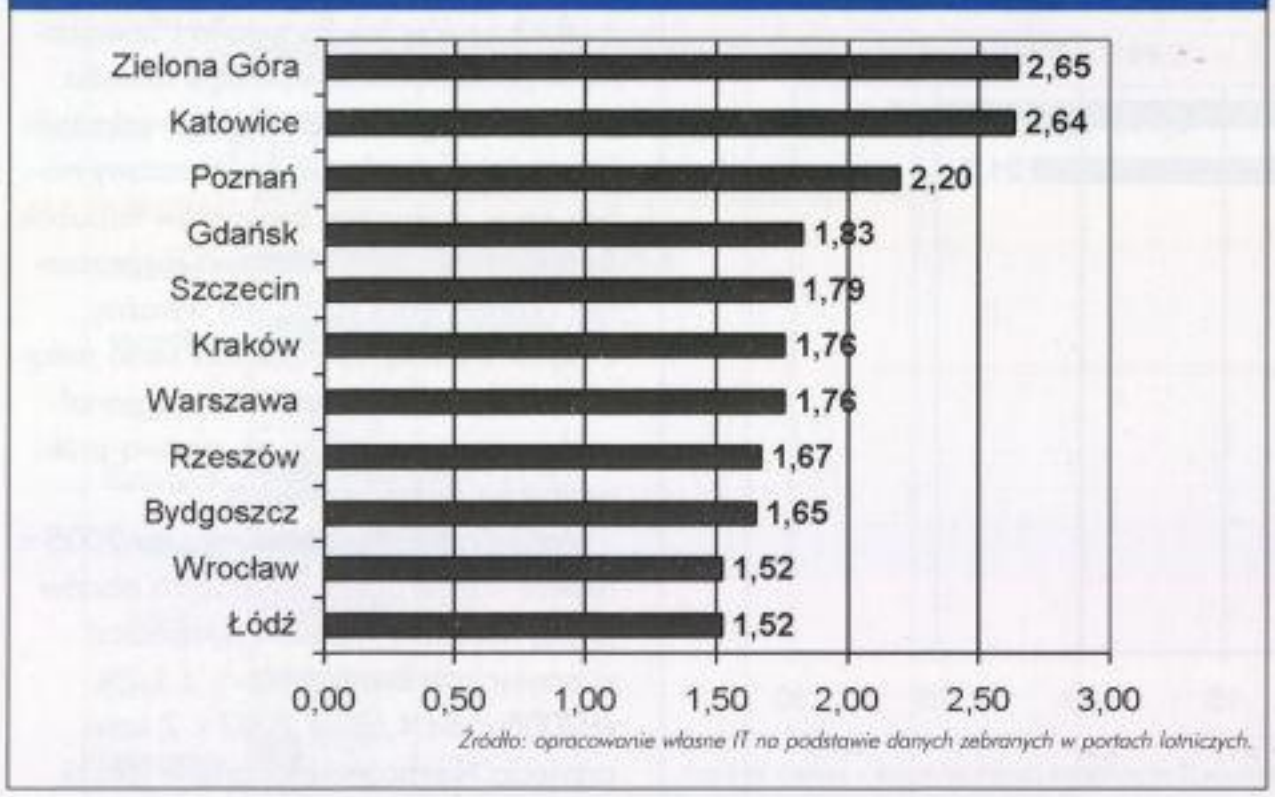
Ruch w zależności od krajów pochodzenia turystów kształtuje się w sposób zróżnicowany na poszczególnych lotniskach. Dla części krajów koncentruje się głównie w Warszawie, dla innych jego geograficzny rozkład jest bardziej zrównoważony. Wśród krajów o największej liczbie przyjazdów drogą lotniczą największą koncentracją przylotów do Warszawy charakteryzują się Amerykanie, Hiszpanie i Holendrzy, a najmniejszą Irlandczycy, Brytyjczycy i Niemcy, z których zaledwie co trzeci ląduje na Okęciu. Cudzoziemcy przylatujący do Polski samolotem z takich krajów jak Portugalia i Szwajcaria w ponad 80% korzystają z lotniska warszawskiego. Jeszcze wyższe wskaźniki koncentracji przylotów do Warszawy notuje się w przypadku pasażerów Republik Bałtyckich oraz WNP. Stopień rozproszenia i koncentracji ruchu ma wyraźny związek z poziomem gęstości siatki połączeń do tych krajów z portów regionalnych, przede wszystkim za sprawą przewoźników niskokosztowych.

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 4,5% w 2007 r. Z kolei przyjęcia Niemców w tej grupie lotnisk pozostały na bardzo niskim poziomie – 0,4%. Można założyć, że aktywność Brytyjczyków była w istotnym stopniu pochodną obecności na mniejszych lotniskach Ryanair. Ruch przyjazdowy na poziomie 4-5 tys. na lotniskach w Rzeszowie i Bydgoszczy nie pozostawał z pewnością bez znaczenia dla lokalnego rynku turystycznego.

Interesującą zależnością, podobnie jak w 2006 roku, był wyraźnie wyższy udział pasażerów z krajów skandynawskich (Szwecja, Dania, Norwegia) w ruchu na lotnisku w Gdańsku niż w portach Polski południowej, a odwrotne preferencje można zaobserwować wśród turystów z Francji i Włoch. Z reguły jednak nie zajmują one miejsc w pierwszej trójce. W takiej statystyce prym wiodą Brytyjczycy, którzy w sześciu przypadkach są na pierwszym miejscu, trzy razy na drugim i jeden raz (w Warszawie) na trzecim. Niemcy trzy razy zajmują pierwse miejsce (Katowice, Gdańsk, Poznań) i trzy razy drugie miejsce. Pozostałe kraje – USA, Irlandia, Włochy, Francja, Norwegia, Szwecja, Izrael – zajmują znacznie słabsze pozycje. Inne kraje nie zajmują miejsc w pierwszej trójce na żadnym lotnisku. Mamy też do czynienia z wyraźną prawidłowością: im poziom ruchu jest niższy, tym koncentracja na kilku tylko krajach pochodzenia turystów/pasażerów większa. Szczegóły w tab. 27.

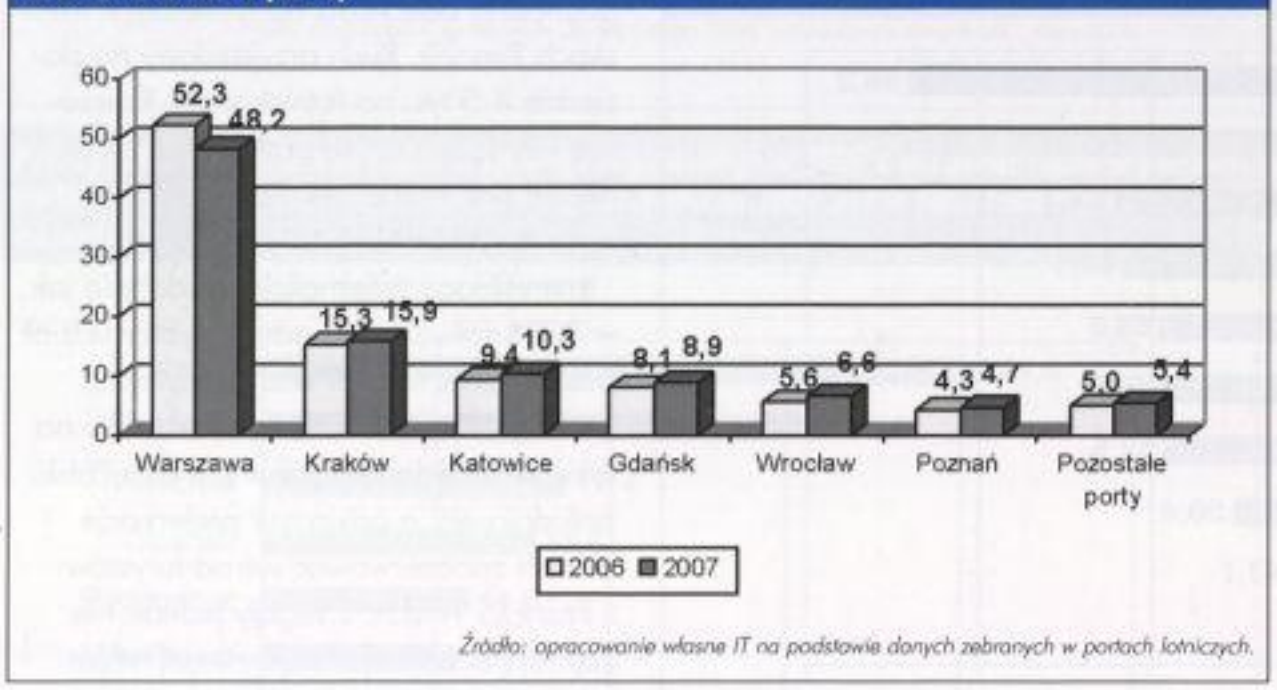
Cargo

Rys. 32. Wartość wskaźnika sezonowości ruchu na polskich lotniskach w 2007 r./*Fig. 32. Value of the traffic seasonality factor at Polish airports in 2007*



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

Rys. 33. Udział wybranych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w 2007 r. i w 2006 r. w %/*Fig. 33. Share of selected airports in operating passenger traffic in Poland in 2007 and in 2006 (in %)*



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

Warszawa pozostawała w 2007 r. najważniejszym portem recepcyjnym dla cudzoziemców, skupiając jeszcze ponad połowę ruchu na lotniskach w tym segmencie, miała też największy wzrost w wartościach bezwzględnych (o prawie 180 tys.) w stosunku do 2006 r., choć jej udział zmniejszył się o ponad 2 pkt proc. Bardzo duży wzrost (względny i bezwzględny) odnotował port w Balicach – Kraków zwiększył tym samym swój udział w obsłudze przyjazdów cudzoziemców prawie do 1/4. Zmiany w pozostałych portach były już znacznie mniejsze i nie przekroczyły 50 tys. podróżnych (przyjeżdżających), choć w przypadku Łodzi, Wrocławia i Rzeszowa były to znaczące przyrosty względne (powyżej 30%). Szczegółowe dane przedstawia tab. 28.

Generalnie należy ocenić, że 2007 r. charakteryzował się w obsłudze ruchu cudzoziemców na polskich lotniskach wyraźnym wzrostem w przypadku większości najważniejszych krajów, jak i naszych portów – szczególnie w Polsce południowej.

7. Cargo

W 2007 roku wielkość przeładunków cargo w polskich portach lotniczych osiągnęła poziom 84,4 tys. t[10]. W stosunku do wyników uzyskanych w 2006 r. był to wzrost o niecałe 7 tys. t, tj. o 8,7%. Tym samym przekroczono wprawdzie po raz pierwszy w historii naszych lotnisk poziom 80 tys. t, jednak dynamika tego wzrostu była niższa niż rok wcześniej. Dane o wielkości przeładunków w latach 2000-2007 na rys. 35.

Uwarunkowania rozwoju tego segmentu działalności przewozowej w Polsce oraz niektóre przyczyny takiego jej stanu w ostatnich latach przedstawiono szerzej w raporcie „Rynek lotniczy 2007". Wskazano tam też na warunki, jakie muszą zaistnieć, by sytuacja uległa wyraźnej zmianie. W tym miejscu wypada tylko potwierdzić, że pozostają one aktualne, tak jak bardzo niski poziom przeładunków cargo wobec potencjału gospodarczego Polski i jej handlu zagranicznego. Jest on niski nie tylko w porównaniu do wielkości osiąganych w krajach Europy Zachodniej, ale także relatywnie niższy niż w Czechach i na Węgrzech. Niewielką satysfakcję przynosi to, że w 2007 r. przeładunki te w porcie praskim nie zwiększyły się, a w Budapeszcie nawet spadły o 10%[11].

Analiza porównawcza wielkości przeładunków air cargo i wartości PKB oraz relacji obu tych liczb (liczba ton cargo w każdym miliardzie wytworzonego dochodu krajowego brutto) wskazuje, że pozycja Polski jest nadal bardzo słaba. Dotyczy to nie tylko krajów kluczowych dla światowych przewozów 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 wskaźnika za 2007 r. dla wybranych krajów przedstawia tab. 29. Należy jednak dodać, że dystans pomiędzy Polską a ostatnimi krajami z wymienionej w tabeli dwudziestki nieco się zmniejszył w porównaniu do 2006 r.

W 2007 r. najważniejszym lotniskiem dla obsługi cargo (i poczty) pozostawała Warszawa, choć jej udział nieco zmalał w stosunku do poprzedniego roku (z ok. 80% w 2006 r. do ok. 75% w 2007 r.). Kolejne miejsce zajmowały lotniska

Perspektywy i prognozy

Tab. 24. Liczba turystów przyjeżdżających do Polski i liczba przekroczeń granicy na lotniskach (przyjazdy) w latach 2006-2007; wybrane kraje/*Tab. 24. Number of tourists coming to Poland and no. of inbound border crossings at airports in 2006-2007; selected countries*

Kraj pochodzenia/ Country of origin	Turyści w tys.*/ Tourists in thous.		Przekroczenia granicy na lotniskach w tys./ Inbound border crossings at airports in thous.		Udział lotnisk w % w 2007 r./% share of airports in 2007
	2007	2006	2007	2006	
Wlk. Brytania	**548,1**	455,4	**448,3**	367,5	81,8
Niemcy	**5 270,0**	5 440,0	**416,5**	430,4	7,9
USA	**331,0**	353,5	**206,4**	211,3	62,4
Włochy	**326,7**	276,2	**203,7**	146,2	62,4
Francja	**258,0**	229,9	**187,3**	158,3	72,6
Norwegia	**142,4**	101,9	**108,3**	68,1	76,1
Irlandia	**118,8**	69,3	**103,8**	b.d.	87,4
Szwecja	**22,0**	224,0	**101,0**	101,1	45,5
Holandia	**362,9**	409,9	**88,5**	80,6	24,4
Hiszpania	**118,5**	89,0	**88,1**	b.d.	74,7
Belgia	**115,2**	91,4	**79,5**	58,3	69,0
Dania	**149,9**	134,4	**67,5**	55,7	45,0
Austria	**317,8**	304,0	**64,9**	48,7	20,4
Izrael	**78,8**	66,2	**62,8**	b.d.	79,7
Portugalia	**70,9**	36,6	**62,8**	b.d.	88,6

Źródło: badania i oszacowania IT oraz dane Straży Granicznej/GUS.
**Dla krajów niesąsiednich przyjęto liczbę podróżnych wjeżdżających do Polski.*

Tab. 25. Wzrost liczby cudzoziemców przekraczających granicę na polskich lotniskach w ruchu przyjazdowym w latach 2006-2007*/*Tab. 25. Increase in number of foreigners crossing the border at Polish airports in inbound traffic in 2006-2007*

Lp./No.	Kraj pochodzenia/Country of origin	Wzrost w latach/Increase in 2006-2007 w tys. pas./in thous. pass.	w/in %
1	Wlk. Brytania	80,8	22,0
2	Włochy	57,4	39,3
3	Norwegia	40,2	59,0
4	Francja	29,0	18,3
5	Belgia	21,2	36,4
6	Austria	16,2	33,3
7	Dania	11,8	21,2
8	Holandia	7,9	9,8
9	Finlandia	7,7	14,9
10	Szwecja	-0,1	-0,1
11	Niemcy	-13,9	-3,2
12	USA	-5,0	-2,4

Źródło: badania i oszacowania IT oraz dane Straży Granicznej/GUS.
**Brak danych o liczbie przekraczających granicę na lotniskach Irlandczyków w 2006 r. uniemożliwia porównanie dla tego kraju. Oceniając tempo wzrostu przyjazdów turystów z Irlandii i strukturę transportową tego ruchu, możemy zakładać, że mieścili się oni w ścisłej czołówce krajów o największym wzroście ruchu na polskich lotniskach, obok Brytyjczyków, Włochów i Norwegów.*

w Katowicach, Gdańsku, Krakowie i Poznaniu. W pozostałych portach przeładunki nie przekroczyły 2 tys. t. Wszędzie poza Wrocławiem nastąpił wzrost przeładunków. Największy w wartościach bezwzględnych był w Katowicach i Szczecinie. W tym ostatnim przypadku obroty wzrosły prawie trzykrotnie i – jak się wydaje – istotną rolę odegrało tu założenie bazy cargo przez firmę Chapman Freeborn. Może być to zapowiedzią odkrycia przez port Szczecin-Goleniów swojego profilu i wyspecjalizowania się w obsłudze cargo. Sprzyjać temu powinno wejście Polski do strefy Schengen. Wielkości przeładunków w latach 2006-2007 i ich geograficzną strukturę w 2007 r. przedstawiają rys. 36 i 37.

Po dość dynamicznym wzroście w 2006 r. można było mieć nadzieję – i tak to zostało sformułowane w poprzednim raporcie – że w 2007 lub najpóźniej w 2008 r. przeładunki air cargo przekroczą w Polsce 100 tys. t. Aktualnie wydaje się, że nastąpi to nie wcześniej niż w 2009 r., a biorąc pod uwagę zmniejszenie tempa wzrostu PKB i rosnące koszty transportu, moment ten może przesunąć się na rok 2010.

8. Perspektywy i prognozy/ *Perspectives and forecasts*

8.1. Wzrost ruchu/*Increase in traffic*

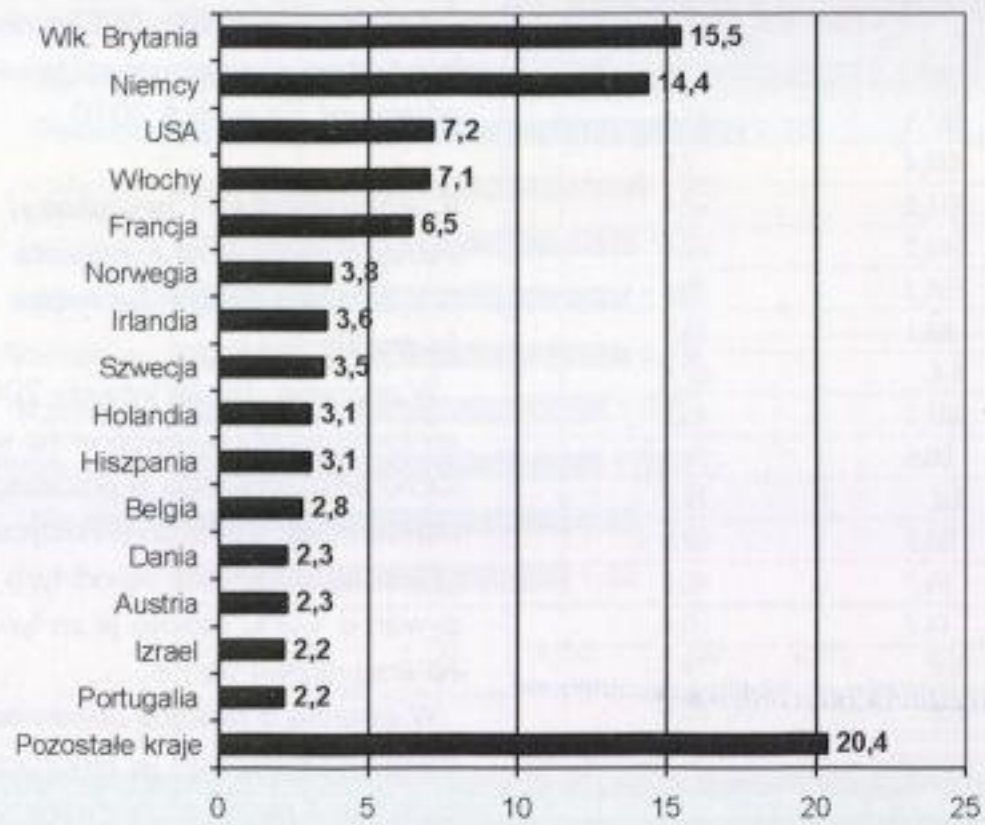
W raporcie „Rynek lotniczy 2007" prezentowane były przewidywane wielkości ruchu pasażerskiego w poszczególnych portach (tab. 28, s. 39). Faktycznie osiągnięte wyniki różniły się od tych przewidywań o 4-5%, można je za tym uznać za stosunkowo trafne.

W oparciu o bieżącą obserwację rynku, ofertę przewozową i jej tegoroczne zmiany, a także wyniki za pierwsze miesiące Instytut Turystyki szacuje, że ruch na polskich lotniskach osiągnie w 2008 roku wielkość ok. 21,5-22,2 mln pasażerów. Najnowsza prognoza ULC mówi o 22,6 mln[12]. Można przyjąć, że różnica ta nie jest duża (mieści się w przedziale 2-5%) i wartości obu prognoz są zbliżone, jednak nawet maksymalna wartość szacowana przez Instytut jest nieco niższa niż ocena ULC. Przewidywana przez IT wielkość ruchu oznacza wzrost w granicach 11-15% w stosunku do 2007 r., przy czym wolumen wzrostu będzie mniejszy niż 3 mln pasażerów. Przekłada się to na zmniejszenie względnego tempa wzrostu w porównaniu do lat 2005-2007 i mniejszego przyrostu liczby pasażerów w stosunku do wzrostów 2006-2007. Przewidywany poziom ruchu w poszczególnych portach w 2008 r. przedstawia tab. 30.

Dane tab. 30 oznaczają, że szóste polskie lotnisko – Poznań – znajdzie się w gronie milionerów, a Katowice i Gdańsk przekroczą poziom 2 mln pasażerów. Przewidujemy, że dynamika w poszczególnych portach układać się będzie w bardzo zróżnicowanym stopniu. Wzrost na minimalnym poziomie (jeśli w ogóle) przewidujemy dla lotniska w Krakowie. Tym samym znacząco zmniejszy się dystans pomiędzy Krako-

Perspektywy i prognozy

Rys. 34. Udziały (w %) przekraczających granicę na lotniskach cudzoziemców w 2007 r. według krajów/*Fig. 34. Share of foreigners crossing the border at airports in 2007 by country (%)*



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

Tab. 26. Udział wybranych grup turystów według krajów pochodzenia w przekroczeniach granicy na polskich lotniskach w 2007 r./*Tab. 26. Share of selected groups of tourists by country of origin in border crossings at Polish airports in 2007*

Kraj pochodzenia/ Country of origin	Udział procentowy poszczególnych lotnisk/% share of particular airports							
	Warszawa	Kraków	Katowice	Gdańsk	Wrocław	Poznań	Pozostałe	Razem
Wlk. Brytania	27,9	44,4	5,7	7,2	7,1	3,2	4,5	100,0
Niemcy	30,3	20,0	20,9	16,5	7,6	4,3	0,4	100,0
USA	65,3	20,3	3,6	3,4	3,1	2,3	2,0	100,0
Włochy	45,8	31,2	12,4	2,7	4,6	2,2	1,1	100,0
Francja	56,8	25,5	7,8	2,7	2,7	3,0	1,5	100,0
Norwegia	57,8	21,7	4,2	11,9	1,3	2,1	1,0	100,0
Irlandia	26,7	43,8	5,9	4,5	10,1	4,1	4,9	100,0
Szwecja	53,5	14,9	7,3	17,0	2,8	4,4	0,1	100,0
Holandia	60,6	19,9	7,5	5,6	2,7	3,4	0,3	100,0
Hiszpania	63,4	20,0	6,7	2,6	3,5	3,1	0,7	100,0

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

wem a portami w Katowicach i Gdańsku. W wartościach bezwzględnych – podobnie jak w ostatnich latach – największy wzrost osiągnie Warszawa. Zmniejszy się dynamika we Wrocławiu, natomiast zwiększy w Poznaniu. Nieznacznie (do 46-46,5%, z 48% w 2007 r.) zmniejszy się udział lotniska warszawskiego w całości ruchu pasażerskiego. Relatywne tempo wzrostu w portach mniejszych będzie prawie dwukrotnie przekraczać ten wskaźnik dla całego kraju.

ULC w najnowszej swojej prognozie zmodyfikował przewidywaną wielkość ruchu w 2010 r. i 2015 r.[13]. Instytut Turystyki na razie pozostawił szacowane w 2006 r. wielkości bez zmian dla obu tych punktów odniesienia. W ten sposób rozbieżność pomiędzy obiema prognozami rysuje się coraz bardziej znacząco. Dane pokazuje rys. 38.

Efektem modyfikacji prognozy sporządzonej przez ULC było zwiększenie oczekiwanej w 2030 r. liczby pasażerów do 81,1 mln (w 2007 r. zakładano dla tego horyzontu czasowego 75,6 mln[14], w 2006 r. 63,8 mln pas.[15]). Obecnie szacowany przez ULC wskaźnik mobilności (tj. stosunek liczby pasażerów na lotniskach do liczby ludności) w 2030 r. ma wynieść 2,13. Prognoza ULC z 2007 r. mówiła o wartości 1,98[16]. W 2007 r. wartość wskaźnika wyniosła 0,50. 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[17].

8.2. Plany rozwoju/ *Plans for development*

Podstawowym dokumentem rządowym aktualnie wyznaczającym obszary i zasady działania w zakresie lotnictwa cywilnego w Polsce jest Uchwała Rady Ministrów z 8.05.2007 r. w sprawie Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych w oparciu o dokument przygotowany przez Ministerstwo Transportu. Niektóre zagadnienia wynikające z tej uchwały przedstawiono w raporcie „Rynek lotniczy 2007" (s. 39).

Wydarzeniami o stosunkowo największym znaczeniu, które miały miejsce w ciągu ostatniego roku w zakresie inwestycji infrastrukturalnych było oddanie nowego terminala w Pyrzowicach oraz podstawowych fragmentów Terminala 2 w Warszawie. Jednak w tym drugim przypadku inwestycja jest w dalszym ciągu niezakończona. Za swego rodzaju przełom trzeba uznać decyzję o budowie portu lotniczego dla Lublina w oparciu o lotnisko w Świdniku. Oznacza to realne zwiększenie możliwości korzystania z usług transportu lotniczego dla mieszkańców Polski środkowowschodniej i osób odwiedzających ten region, a także awans cywilizacyjny tego obszaru i impuls do rozwoju.

Ważnym rysem charakterystycznym ostatniego okresu jest także stworzenie przez zarządy wszystkich portów komunikacyjnych planów generalnych (tzw. master plan), co nie tylko stało się warunkiem koniecznym skutecznego wejścia w system korzystania ze środków publicznych (unijnych i krajowych), ale także pozwoliło urealniać koncepcje rozwoju i wizje, przekładając je na konkretne działania operacyjne i harmonogramy. Ostatnie kilkanaście miesięcy to także okres intensywnych prac adaptacyjnych na

Perspektywy i prognozy

Tab. 27. Udział procentowy cudzoziemców z wybranych krajów w przekroczeniach granicy na lotniskach w 2007 r. (kraje pochodzenia pasażerów o największych udziałach)/*Tab. 27. % share of foreigners from selected countries in border crossings at airports in 2007 (countries of origin that have the greatest share)*

Port/Airport	Najwięksi udziałowcy/Most important shareholders			Pozostali/ other %	Razem w %/ Total in %
	I miejsce %/ I place %	II miejsce %/ II place %	III miejsce %/ III place %		
Warszawa	USA 9,0	Niemcy 8,4	W. Brytania 8,4	74,2	100,0
Kraków	W. Brytania 29,0	Niemcy 12,1	Włochy 9,2	49,7	100,0
Katowice	Niemcy 34,5	W. Brytania 10,2	Włochy 10,0	45,3	100,0
Gdańsk	Niemcy 35,8	W. Brytania 16,8	Szwecja 8,9	38,5	100,0
Wrocław	W. Brytania 24,4	Niemcy 24,2	Irlandia 8,0	43,4	100,0
Poznań	Niemcy 22,4	W. Brytania 17,9	Francja 7,0	52,7	100,0
Łódź	W. Brytania 38,9	Irlandia 17,9	Francja 13,6	29,6	100,0
Rzeszów	W. Brytania 32,3	USA 23,2	Izrael 10,3	34,2	100,0
Szczecin	W. Brytania 46,9	Norwegia 13,6	Irlandia 11,1	28,4	100,0
Bydgoszcz	W. Brytania 61,6	Irlandia 5,5	Niemcy 5,5	27,4	100,0

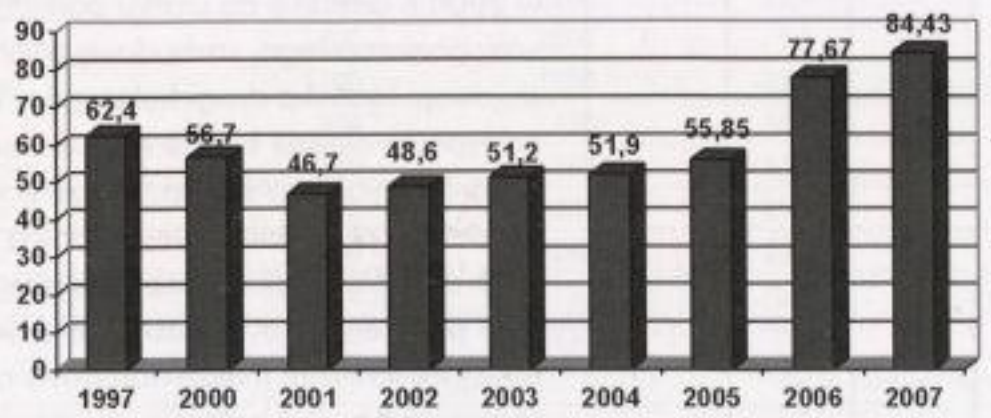
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych GUS i Straży Granicznej.

Tab. 28. Przekroczenia granicy przez cudzoziemców w ruchu przyjazdowym do Polski w latach 2006-2007 na poszczególnych lotniskach/*Tab. 28. Border crossings of foreigners in inbound traffic to Poland in 2006-2007 at particular airports*

Port/Airport	Przekroczenia w tyś/Crossings in thous.		Zmiana 2006-2007/ Change 2006-2007 %		Udział w %/ share	
	2007	2006	w tys.	w%	2007	2006
Warszawa	**1493,7**	1316,6	177,1	13,5	**51,8**	54,1
Kraków	**687,05**	527,5	159,55	30,2	**23,8**	21,7
Katowice	**252,2**	207,6	44,6	21,5	**8,7**	8,5
Gdańsk	**192,1**	177,4	14,7	8,3	**6,7**	7,3
Wrocław	**131,0**	97,4	33,6	34,5	**4,5**	4,0
Poznań	**80,5**	68,8	11,7	17,0	**2,8**	2,8
Łódź	**16,15**	10,7	5,45	50,9	**0,6**	0,4
Rzeszów	**15,5**	11,8	3,7	31,4	**0,5**	0,5
Szczecin	**8,1**	6,8	1,3	19,1	**0,3**	0,3
Bydgoszcz	**7,3**	7,0	0,3	4,3	**0,3**	0,3
Zielona Góra	**0,4**	0,2	0,2	100,0	**0,0**	0,0
Pozostałe	**0,3**	0,1	0,2	200,0	**0,0**	0,0
Razem	**2884,3**	2431,9	452,4	18,6	**100,0**	100,0

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

Rys. 35. Wielkości przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w 1997 r. oraz w latach 2000-2007* w tys. ton/*Fig. 35. Cargo traffic at Polish airports in 1997 and in 2000-2007 in thous. of tons*



Źródło: dane za 1997 r. na podstawie Biuletynu Informacyjnego GILC 2/2002, dane za lata 2000-2005 na podstawie Raport Roczny 2005 PP Porty Lotnicze, Warszawa 2006 r., s. 17, dane za 2006-2007 na podstawie informacji otrzymanych z portów lotniczych.

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

wszystkich lotniskach obsługujących komunikację międzynarodową, a związanych z przystąpieniem Polski do strefy Schengen.

Niestety ostatni rok był także czasem po części straconym. Ocena ta odnosi się do koncepcji nowego portu lotniczego w centralnej Polsce, o funkcjach interkontynentalnych (Europort) oraz do lotniska w Modlinie. W tym ostatnim przypadku wydano wprawdzie w marcu 2008 r. postanowienie wojewody dotyczące warunków środowiskowych odnoszących się do budowy lotnika cywilnego, a kilka dni wcześniej podpisano list intencyjny w sprawie budowy połączenia kolejowego z Warszawą. Od tego czasu jednak niewiele się zmieniło, poza dynamiką krążących dokumentów. Pierwsze plany związane z cywilną aktywizacją Modlina mówiły o jego uruchomieniu w 2007 r. Teraz jest to rok 2010, ale i on wydaje się mało prawdopodobny. Według bardzo pobieżnych szacunków utracone korzyści przekroczyły już wartość połowy inwestycji (jej koszt szacowany był wiosną 2008 na 400 mln zł)[18].

Działania inwestycyjne oraz prorozwojowe podejmowane i planowane w poszczególnych portach są mocno zróżnicowane, jeśli chodzi o zakres i charakter. Poniżej wykazano niektóre z nich.

Wydarzeniem dla portu lotniska **im. J. I. Paderewskiego w Bydgoszczy** było wejście kapitałowe Meinl Airport International i objęcie 24,9% akcji portu. Zobowiązania inwestycyjne MAI określono obecnie na 23,5 mln euro. Do głównych zadań realizowanych w najbliższym okresie należy: modernizacja i przedłużenie pasa startowego, budowa terminala cargo, rozbudowa dróg kołowania, modernizacja i rozbudowa płyty postojowej dla samolotów i utworzenie stanowiska do odladzania. Zarząd ma także plany inwestowania na terenach przyległych do lotniska, w tym budowę restauracji z tarasem widokowym. W przypadku uzyskania zgody ULC, Meinl AI deklaruje większe zaangażowanie kapitałowe i chęć nabycia 49% akcji.

Na lotnisku **im. L. Wałęsy w Gdańsku** obecnie działania koncentrują się na przygotowaniu do realizacji projektu no-

Perspektywy i prognozy

Tab. 29. Tony cargo lotniczego (w tys.) przypadające na 1 mld USD produktu krajowego brutto w wybranych krajach w 2007 r./*Tab. 29. Tons of air cargo (in thous.) per 1 billion USD of GDP in selected countries in 2007*

Lp. (w 2006 r.)***/ No. (in 2006)	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 (2)	Hongkong	18,25	1
2 (1)	Luksemburg	17,89	1
3 (4)	ZEA	12,86	1
4 (3)	Singapur	11,89	1
5 (5)	Tajlandia	4,96	1
6 (6)	Korea	2,64	1
7 (7)	Holandia	2,19	1
8 (8)	Belgia	1,62	1
9 (10)	USA	1,38	11
10 (9)	Chiny	1,34	3
11 (11)	Dania	1,28	1
12 (14)	Japonia	0,90	3
13 (12)	Francja	0,90	1
14 (13)	Niemcy	0,87	2
15 (17)	Austria	0,72	1
16 (16)	Finlandia	0,62	Wszystkie porty fińskie obsługujące cargo
17 (18)	Wlk. Brytania	0,51	1
18 (15)	Węgry	0,43	1
19 (19)	Grecja	0,33	1
20 (20)	Czechy	0,33	1
	Polska	0,20	Wszystkie porty polskie obsługujące cargo

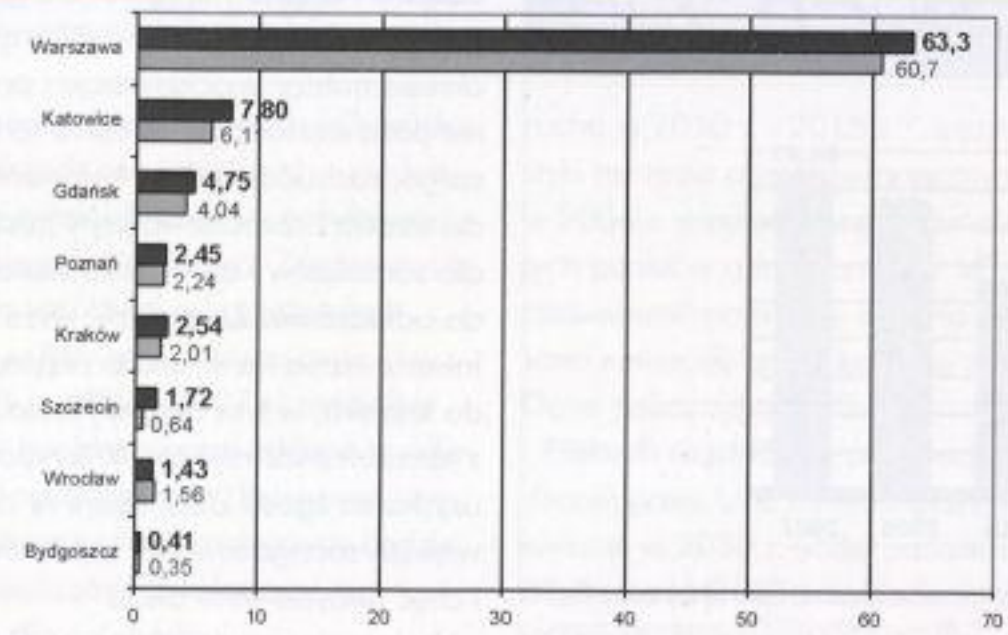
Źródło, www.airports.org. dla 30 największych portów pod względem przeładunków, strony www portu w Pradze, Budapeszcie, Kopenhadze, Wiedniu i Atenach, strona www.finavia, dane o przeładunkach otrzymane z portów polskich oraz dane o PKB www.worldbank.org.

**Dane o wielkości PKB w 2007 r. na podstawie jednolitej klasyfikacji Banku Światowego.*

***Dane o przeładunkach cargo dotyczą 2007 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. 29 mają służyć przede wszystkim pokazaniu dystansu, jaki dzieli Polskę od innych krajów w zakresie air cargo. Dlatego przyjęto pewne uproszczenia. Wzięcie pod uwagę większej liczby portów w innych krajach jeszcze zwiększy tę różnicę. Zmniejszenie się wartości przedstawianego w tab. wskaźnika dla większości krajów wynika z szybszego tempa wzrostu wartości PKB wyrażanej w USD niż wzrostu przeładunków.*

****W nawiasie podano pozycję kraju w tej statystyce w 2006 r. w oparciu o analogiczne dane.*

Rys. 36. Wielkość przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w latach 2006-2007, w tys. t/*Fig. 36. Cargo traffic at Polish airports in 2006-2007 in thous. of tons*



Źródło: opracowanie IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.
**W zestawieniu ujęto te porty, które w latach 2006-2007 wykazały operacje przeładunku cargo.*

wego terminala. Rozstrzygnięto konkurs na opracowanie koncepcji architektonicznej, a zwycięska firma otrzymała zlecenie na projekt budowlany. Oddanie do użytku nowego terminala jest planowane na 2011 r., a jego przepustowość ma wynosić 5 mln pas. rocznie, co wraz z obecnym terminalem daje możliwość obsługiwania 7 mln pas. rocznie. W 2007 r. zakończono rozbudowę płyty postojowej i oddano do użytku nowy biurowiec. W 2008 r. jest planowane oddanie do eksploatacji nowej bazy paliwowej dla drugiego (obok Petrolotu) agenta paliwowego – Lotos. W ten sposób port spełni ważny warunek UE w zakresie konkurencji na lotniskach obsługujących powyżej 2 mln pas.

W połowie 2007 r. na lotnisku **w Katowicach (Pyrzowicach)** oddano do użytku nowy terminal pasażerski (po dwóch latach budowy). Bez wątpienia inwestycja ta poprawiła komfort wszystkim użytkownikom lotniska i miała korzystny wpływ na tempo wzrostu ruchu w ostatnim czasie. Niejako w jej cieniu przebiegały i są kontynuowane mniejsze zadania inwestycyjne. Można tu wymienić zakup dwóch pojazdów ratowniczo-gaśniczych, budowę nowej drogi przeciwpożarowej i rozbudowę płyty postojowej (przetargi na te zadania już rozstrzygnięto). Prócz tego poczyniono wiele inwestycji związanych z bezpieczeństwem i kontrolą pasażerów oraz ładunków.

Planowane działania inwestycyjne **na krakowskim lotnisku w Balicach** zostały wpisane do Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. W ramach tego przewiduje się w 2008 r. oddanie do użytku parkingu wielopoziomowego, rozbudowę płyty postojowej i łącznika drogi kołowania. W następnym okresie będzie to m.in. budowa dróg szybkiego zejścia, dalsze powiększenie płyty postojowej, budowa nowych dróg kołowania, rozbudowa terminala pasażerskiego, tak aby w efekcie istniejący terminal międzynarodowy obsługiwał tylko ruch odlotowy oraz budowa trzygwiazdkowego hotelu.

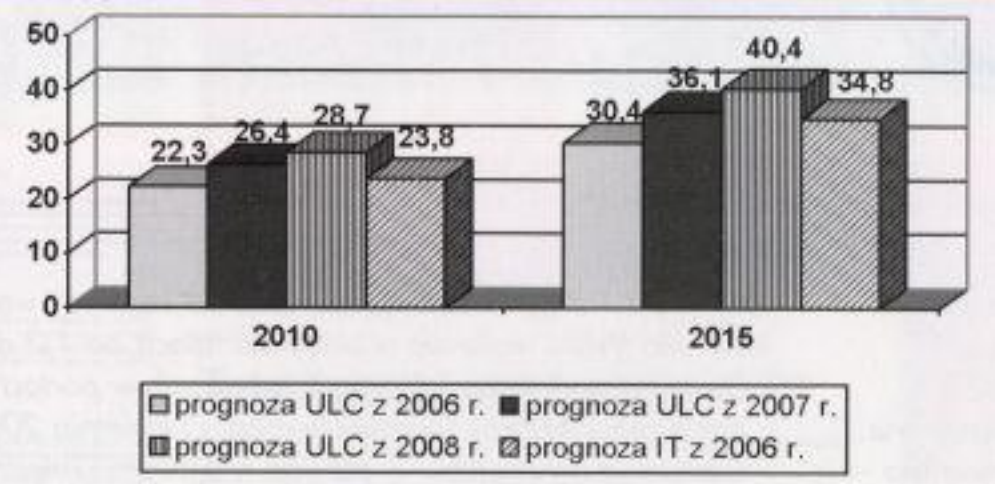
Na lotnisku **im. W. Reymonta w Łodzi** rozpoczęto realizację sztandarowej inwestycji – Terminala III. Po rozstrzygnięciu w

Perspektywy i prognozy

Rys. 37. Procentowa struktura przeładunków cargo w 2007 r., według polskich portów/ *Fig. 37. % structure of cargo traffic in 2007 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/ *Fig. 38. 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., 2007 r. i 2008 r. (strona www.ulc.gov.pl) dotyczących prognozy ruchu oraz analiz własnych IT.

Tab. 30. Prognozowana wielkość ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2008 r./ *Tab. 30. Forecast for passenger traffic at Polish airports in 2008*

Port lotniczy/Airport	Prognozowana wielkość ruchu w tys. pas./ Forecast for passenger traffic in thous. pass.		Zmiana procentowa w stosunku do 2007 r./ % change to 2007	
	minimalna	maksymalna	do minimum	do maksimum
Warszawa	10000	10200	7,7	9,9
Kraków	3100	3200	1,0	4,3
Katowice	2500	2600	25,3	30,3
Gdańsk	2100	2200	22,4	28,2
Wrocław	1400	1500	9,5	17,1
Poznań	1100	1200	22,6	33,8
Łódź	400	430	18,3	27,2
Rzeszów	330	350	17,9	25,0
Szczecin	300	320	27,9	36,5
Bydgoszcz	220	240	22,2	33,3
Zielona Góra	0	12	42,9	71,4
Razem/Total	21460	22252	11,3	15,4

Źródło: szacunki i opracowanie własne IT.

ub.r. konkursu na projekt, w 2008 r. zaczęto budowę. Planowany koszt obiektu to prawie 200 mln zł, a jego przepustowość wyniesie 2 mln pas. rocznie.

Oprócz terminala plany rozwoju zakładają budowę nowej wieży kontrolnej, rozbudowę systemu świateł podejścia, rozbudowę płyty postojowej, bazy paliwowej, stworzenia warunków do obsługi cargo, a także trasy szynobusu łączącego miasto z Terminalem III. Inwestycje mają być finansowane ze środków samorządowych, rządowych i własnych oraz dotacji UE w ramach RPO Województwa Łódzkiego.

W 2007 r. na **lotnisku im. H. Wieniawskiego w Poznaniu** zrealizowano m.in. prace przy przebudowie i rozbudowie płyty postojowej, modernizacji oświetlenia pionowego i budowie nowego parkingu. Obecnie główne punkty planu to: budowa stanowiska odladzania samolotów oraz rozbudowa dróg technicznych.

Na lotnisku Jasionka w Rzeszowie w uruchomionej niedawno nowej hali przylotów zainstalowano nowy taśmociąg i zwiększono przestrzeń odbioru bagażu, a wszystko dzięki perspektywie całorocznej obsługi rejsów do i z USA. Głównym punktem planów jest budowa nowego terminala pasażerskiego, obecnie na etapie projektowym.

W 2008 r. **na lotnisku im. NSZZ Solidarność Szczecin-Goleniów** oprócz stosunkowo niewielkich tytułów inwestycyjnych (budowa nowej strażnicy dla służb ratunkowych, zaplecza technicznego, modernizacji ogrodzenia, nowego systemu komunikacji radiowej) przewiduje się opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej rozbudowy i modernizacji infrastruktury lotniskowej i portowej. Jej wykonanie pozwoli na poznanie kompletnej listy inwestycji na najbliższe lata.

Po oddaniu do użytku części odlotowej Terminala 2 (wraz z parkingiem przy tym terminalu) na lotnisku **im F. Chopina w Warszawie** w końcu marca 2008 r. najważniejszym przedsięwzięciem pozostaje ukończenie pirsu południowego, zamknięcie inwestycji drogowych wokół lotniska doprowadzenie do szczęśliwego finału inwestycji kolejowej (stacja podziemna przy terminalach). Trwają też prace studialne nad koncepcjami dróg startu i lądowania na tym lotnisku. Nominalna przepustowość Okęcia wzrosła o 6 mln pas., a jego nominalna przepustowość całkowita, przy utrzymaniu terminalu Etiuda może być obecnie szaco-

Perspektywy i prognozy

wana na 12-13 mln. Ruch większy niż 13 mln ponownie spowoduje stan dyskomfortu dla użytkowników, podobnie jak to było już kilkakrotnie wcześniej.

Na lotnisku **im. M. Kopernika we Wrocławiu** w marcu 2008 r. oddano do użytku nową powierzchnię dla pasażerów w ruchu non-Schengen. W lipcu 2008 r. rozstrzygnięto konkurs projektowy na nowy terminal o przepustowości 2 mln pas. rocznie. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2011 r. Obiekt ma możliwość rozbudowy do docelowej przepustowości 7 mln (z etapem pośrednim na 4,5 mln pas.). Prócz terminala jest planowane też m.in.: przedłużenie drogi startowej (do 3 km) i drogi kołowania, powiększenie płyty postojowej do potrzeb docelowych i modernizacja oświetlenia nawigacyjnego. W planie jest też wiele inwestycji mających na celu zasadniczą poprawę układu komunikacyjnego pomiędzy lotniskiem, miastem i istniejącą oraz planowaną siecią drogową.

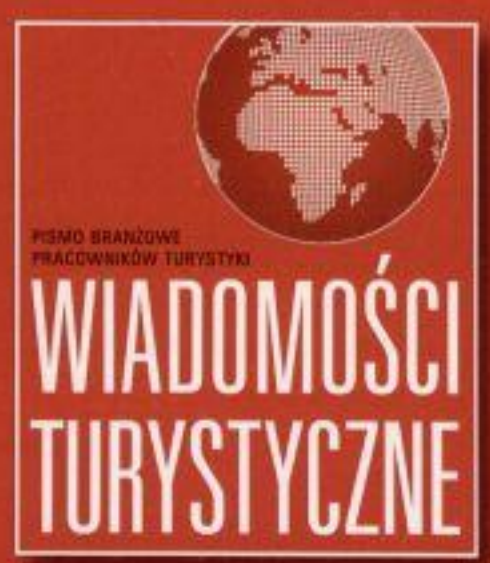
Należy mieć nadzieję, że plany inwestorów znajdą odbicie w środkach finansowych, jedno i drugie będzie odpowiadało zmieniającemu się w różnym tempie popytowi, a całość zostanie wzbogacona o liczne inwestycje okołolotniskowe realizowane w różnych wariantach (prywatne, partnerstwo publiczno-prywatne, samorządowe i państwowe).

INSTYTUT TURYSTYKI SP. Z O.O. BIBLIOTEKA W WARSZAWIE

1. *Dane za 2005 r. skorygowane w stosunku do zawartych w „Rynek lotniczy 2006" zgodnie z publikacjami PLL LOT.*
2. *Por. T. Dziedzic, „Rynek lotniczy 2006", op. cit., s. 27.*
3. *W kilku przypadkach w rozkładach lato 2007 są oferowane rejsy raz na dwa tygodnie. W ujęciu modułu tygodniowego zostały one przeliczone jako 0,5 rejsu na tydzień.*
4. *Struktura taka w odniesieniu do linii sieciowych byłaby trudna do przedstawienia z uwagi na duże znaczenie operacji code share w tym segmencie.*
5. *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.*
6. *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) albo spadek o 6 tys. pas. (przy porównaniu wielkości za 2005 r. ze strony www z wielkością za 2004 r. z Raportu rocznego PP PL).*
7. *Dane na podstawie informacji zebranych przez Instytut Turystyki w polskich portach lotniczych. Różnią się nieznacznie od wielkości publikowanych przez ULC, który podaje 19,2 mln. Różnica wynika z wyłączenia przez ULC ruchu o charakterze GA.*
8. *Dane dla poszczególnych portów prezentowane na rys. 26 uwzględniają ruch GA i w niektórych przypadkach różnią się minimalnie od wielkości opublikowanych przez ULC Różnice te nie wpływają w żadnym przypadku na rząd wielkości, pozycję portu ani też dynamikę zmian w stosunku do lat poprzednich.*
9. *Wskaźnik sezonowości może przybierać tylko wartości dodatnie od 1 1 do + nieskończoności. W realnych warunkach dla Polski waha się w ostatnich latach od 1,3 do 3,0.*
10. *Dane na podstawie informacji zebranych w portach lotniczych przez Instytut Turystyki w marcu i kwietniu 2008 r. Obejmują przeładunki w obrocie krajowym i międzynarodowym zarówno towarów, jak i poczty.*
11. *Dane na postawie stron www portów w Pradze i Budapeszcie zebrane w maju 2008 r.*
12. *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, opublikowanego w marcu 2008 r. na stronie www.ulc.gov.pl jako aktualizacja wcześniejszych prognoz.*
13. *Wg zaktualizowanej prognozy ULC do 2030 r. opublikowanej w 2008 r., op. cit.*
14. *Wg prognozy ULC do 2030 r. opublikowanej 4.04.2007, strona ULC, op. cit.*
15. *Wg prognozy ULC do 2030 r. opublikowanej 28.02.2006, strona ULC, op. cit.*
16. *Prognoza ULC do 2030 r. opublikowana 4.04.2007, strona ULC, op. cit.*
17. *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, op. cit.*
18. *Wartość inwestycji na podstawie wypowiedzi Piotra Okińczyca, prezesa spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin dla PAP z 17.03.2008, za Onet.pl z tego samego dnia.*

sprawdzone informacje

na czas



zamów prenumeratę www.eurosys.pl

tel. (22) 822 20 16, e- mail: wt@wiadomosciturystyczne.pl

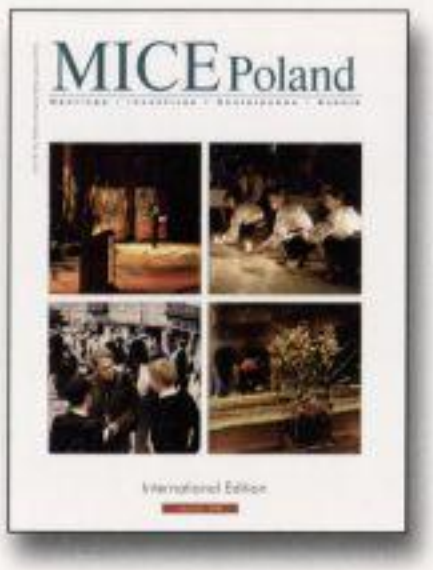
Cała branża w jednym tytule!

MICE Poland

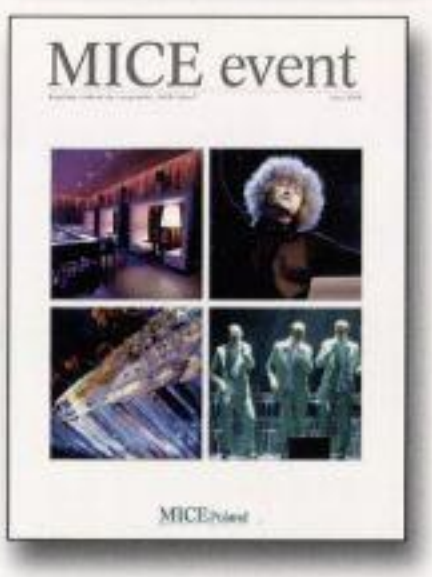
Meetings · Incentives · Conferences · Events

Jedyne w Polsce pismo poświęcone branży spotkań!

Co miesiąc
MICE Poland pełen
branżowych informacji,
wiedzy i inspiracji.



Co dwa miesiące
MICE Poland –
International Edition.



Regularnie dodatki
specjalne – pogłębiona
wiedza dla organizatorów
i zleceniodawców.

www.micepoland.com.pl

Wykorzystaj okazję z Amadeus Selling Platform

Sprzedawaj więcej
Wyprzedzaj innych
Obsługuj lepiej

Rozwiązania dla Klientów

Wykorzystuj każdą okazję z Amadeus Selling Platform – najczęściej wybieraną platformę rezerwacyjną przez specjalistów w biurach podróży.

Ponad 400 000 profesjonalistów w biurach podróży na całym świecie sprzedaje podróże i maksymalizuje efektywność swojej pracy korzystając z Amadeus Selling Platform. Dzięki temu rozwiązaniu sprzedają więcej i szybciej. Po prostu lepiej obsługują swoich Klientów.

Distribution & Content
Sales & e-Commerce <<
Business Management
Services & Consulting

amadeus
Your technology partner

www.amadeus.com.pl

10231

Port Lotniczy Warszawa im. F. Chopina
Warsaw Frederic Chopin Airport

www.lotnisko-chopina.pl

www.chopin-airport.pl