

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy Air Transport Market 2009

dynamika • wskaźniki • prognozy

NOWA PROGNOZA DO 2020 ROKU



W każdą stronę...
krócej niż w 3 godziny



Port Lotniczy
Poznań-Ławica
Im. Henryka Wieniawskiego
60 189 Poznań
ul. Bukowska 285

www.airport-poznan.com.pl
bz@airport-poznan.com.pl
informacja (48) 061 84 92 343



Port Lotniczy Poznań-Ławica:

Barcelona-Girona
Bristol
Cork
Doncaster-Sheffield
Dortmund
Dublin
Edynburg
Frankfurt
Kopenhaga
Kraków
Liverpool
Londyn-Luton
Londyn-Stansted
Monachium
Oslo-Torp
Rzym-Fiumicino
Szczecin
Sztokholm-Skavsta
Warszawa



raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Instytut Turystyki
Wiadomości Turystyczne

Rynek lotniczy Air Transport Market 2009

dr Tomasz Dziędzic
Instytut Turystyki w Warszawie

Tłumaczenie/Translation
by Dorota Dzierzbicka

Warszawa, październik 2009



10411

Spis treści/Itinerary

Wprowadzenie/ <i>Introduction</i>	5
<i>Executive summary</i>	6
Rynek Lotniczy – Świat/ <i>Air Transport Market – The World</i>	9
1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej/ <i>Basic factors of global activity</i>	9
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata/ <i>Global passenger traffic</i>	9
1.2. Wyniki finansowe/ <i>Financial results</i>	10
2. Główni przewoźnicy światowi/ <i>Major carriers in the world</i>	13
2.1. Wielkości przewozów pasażerskich/ <i>Passenger traffic results</i>	13
2.2. Wyniki finansowe/ <i>Financial results</i>	14
2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers)/ <i>The LCCs segment</i>	15
3. Porty lotnicze/ <i>Airports</i>	17
4. Trendy, tendencje, prognozy/ <i>Trends, tendencies, forecasts</i>	19
4.1. Uwarunkowania formalne/ <i>Legal conditions</i>	19
4.2. Nowe Samoloty/ <i>New Aircraft</i>	20
4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego/ <i>Forecasts for growth of passenger traffic and movement</i>	21
Rynek Lotniczy – Polska/ <i>Air Transport Market – Poland</i>	23
1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej/ <i>Poland versus other Central and Eastern European countries</i>	23
2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)/ <i>Traditional carriers</i>	24
2.1. Linie zagraniczne/ <i>Foreign carriers</i>	24
2.2. Działalność PLL LOT/ <i>Activity of LOT Polish Airlines</i>	25
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)/ <i>Low-cost carriers</i>	26
4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r./ <i>Offered traffic values and directions in 2008</i>	27
5. Ruch czarterowy/ <i>Charter traffic</i>	32
6. Polskie porty lotnicze/ <i>Polish airports</i>	35
6.1. Ruch w poszczególnych segmentach/ <i>Traffic in particular segments</i>	35
6.2. Ruch według portów/ <i>Traffic at airports</i>	36
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach/ <i>Foreign passengers at Polish airports</i>	38
7. Cargo	40
8. Perspektywy i prognozy/ <i>Perspectives and forecasts</i>	41
8.1. Wzrost ruchu/ <i>Increase in traffic</i>	41
8.2. Plany rozwoju/ <i>Plans for development</i>	43

**Port Lotniczy
„Rzeszów-Jasionka”**
Sp. z o.o.



RZESZÓW
INTERNATIONAL AIRPORT



Jasionka 942 • 36-002 Jasionka
tel. (+4817) 852 00 81
fax (+4817) 852 07 09
rzeszowairport@rzeszowairport.pl



www.rzeszowairport.pl



Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie jest siódmą edycją raportu o rynku lotniczym przygotowaną przez Instytut Turystyki. Jest jedyną tego typu analizą, jaka – dzięki wsparciu sponsorów – publikowana jest w Polsce. Zawartość merytoryczna i struktura Raportu jest analogiczna do wydawanych w poprzednich latach. Część pierwsza charakteryzuje zjawiska i tendencje na światowym rynku lotniczym; druga – poświęcona jest rynkowi polskiemu.

Dane dotyczące lotnictwa na świecie opierają się na materiałach International Civil Aviation Organization, International Air Transport Association, Association of European Airlines, Airports Council International, a także World Bank, United Nations World Tourism Organization oraz szeregu innych organizacji monitorujących branżę lotniczą i światową gospodarkę. Przy analizie rynku polskiego opierano się na informacjach zebranych przez Instytut Turystyki w portach i liniach lotniczych działających w naszym kraju, opublikowanych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz wynikach badań własnych Instytutu Turystyki dotyczących ruchu lotniczego i turystycznego, które prezentowane są tylko w tym raporcie. Podkreślenia wymaga szczególnie dobra współpraca i pomoc, jaką autor raportu otrzymał ze strony polskich portów lotniczych. Bez tej współpracy rzetelna i pogłębiona analiza szeregu zjawisk byłaby niemożliwa.

W większości przypadków dane ilustrujące różne aspekty rynku lotniczego dotyczą kilku lat, co pozwala na wychwytywanie trendów, a układ jest kompatybilny z tym, co Czytelnik mógł znaleźć w poprzednich wydaniach. W kilku miejscach znajdują się też odwołania do poprzednich edycji.

Mimo że długo- i średniookresowe prognozy pozostają dla branży lotniczej na świecie i w Polsce korzystne, ostatnie 12 miesięcy było niezwykle trudne. Powszechna jest opinia, że okres ten okazał się znacznie gorszy niż załamanie na rynku wywołane zamachami terrorystycznymi z 11 września 2001 r. Do olbrzymich kosztów wynikających ze wzrostu cen paliwa w I połowie 2008 r., ponoszonych kosztów ekologicznych i bezpieczeństwa, doszedł w drugim półroczu 2008 i pierwszych miesiącach 2009 r., silny spadek popytu na przewozy lotnicze i związane z nimi usługi. Szczególnie dotknęło to rynki najbardziej rozwinięte, a także wysoce dochodowe klasy przelotu mające oparcie w podróżach biznesowych. Stąd, generalnie złe wyniki finansowe uzyskane przez linie lotnicze w 2008 r. i perspektywa bardzo złych rezultatów w 2009 r. Gdy w sierpniu 2008 r. oceniliśmy w naszym poprzednim raporcie, że „sytuacja finansowa przewoźników i portów może okazać się bardzo trudna w najbliższym czasie”, zakładaliśmy scenariusz umiarkowanie negatywny. Stan faktyczny dla dużej części podmiotów rynkowych potwierdził te obawy. W wielu przypadkach okazał się nawet gorszy niż zakładaliśmy.

W 2009 roku po raz pierwszy od 2002 r. lotnictwo światowe

będzie miało mniejszą liczbę pasażerów niż w roku poprzednim. Według najnowszych prognoz spadek ten szacowany jest na 10%. Spadną o 80 mld USD (tj. o 15%) przychody uzyskiwane przez linie lotnicze i choć spadną także nieco koszty, wyniki finansowe będą ujemne, a strata netto szacowana jest na 9 mld USD. Aktualne prognozy są znacznie bardziej pesymistyczne niż wcześniejsze. Różnica pomiędzy nimi pokazuje skalę załamania gospodarczego na świecie, i znacznie większą niż zakładano wcześniej, siłę oddziaływania kryzysu na przewozy lotnicze. Można oczekiwać, że spadek przychodów i poniesione straty finansowe przyspieszą procesy konsolidacyjne wśród przewoźników, a przegrany będą te linie, które do strat finansowych dołożą straty udziałów w rynku.

W roku 2008 odnotowano wzrost ruchu pasażerskiego w Polsce, jednak był on znacznie mniejszy niż w latach 2004-2007 (ok. 1,5 mln pasażerów, tj. niecałe 8%), przy czym ostatni kwartał dla lotnisk w Warszawie i Krakowie wiązał się ze zmniejszeniem ruchu w porównaniu do IV kw. 2007 r. Lotnisko w Krakowie miało mniejszą liczbę pasażerów niż rok wcześniej. Zmniejszyły się przewozy krajowe, a jedynym wyraźnie rosnącym segmentem były zagraniczne przewozy czarterowe, gdzie ruch wzrósł o ok. 40%. Zmniejszyły się o prawie 5% przeładunki cargo w Polsce. Zmniejszyły się także o ok. 7% przewozy PLL LOT, a nasz narodowy przewoźnik wykazał stratę netto przekraczającą 700 mln zł. Rok 2009 r. będzie dla branży lotniczej w Polsce jeszcze trudniejszy, gdyż ujawnią się w pełni skutki kryzysu. Według prognozy Instytutu Turystyki ruch na polskich lotniskach zmniejszy się o ok. 2,1 mln (tj. 10,3%) osiągając zaledwie 18,5 mln, czyli słabiej niż w 2007 r.

Niemniej, w latach następnych i w dłuższym horyzoncie czasowym oceniamy, że przed polskim rynkiem lotniczym rysują się dobre perspektywy. Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz IATA nie pozostawiają w tym względzie wątpliwości. Również najnowsza – zamieszczona w Raporcie i publikowana po raz pierwszy – prognoza Instytutu Turystyki do 2020 r. przewiduje znaczący wzrost na polskim rynku lotniczym. Instytut zakłada, że kluczowym stymulatorem tego wzrostu – prócz rosnącej zamożności społeczeństwa polskiego – będzie rozwój nowoczesnej infrastruktury transportu lotniczego.

Instytut Turystyki i Redakcja Wiadomości Turystycznych oddając do rąk Czytelników Rynek Lotniczy 2009 mają nadzieję, że okaże się on równie użytecznym, jak wcześniejsze wydania. Będzie także przydatnym źródłem informacji i ocen dla wszystkich, którzy ze względów zawodowych, edukacyjnych lub z ciekawości interesują się rynkiem lotniczym.

Tomasz Dziedzic

Executive Summary

The Institute of Tourism presents the seventh edition of the Air Transport Market Report. The report for 2009 – as the previous editions – is divided into two sections. The first one presents basic information on the world air transport market. The second one analyses the Polish market in greater detail.

The data on global air transport are based on statistics of the ICAO, IATA, AEA, ACI, as well as the World Bank, UN World Tourism Organization, and several other institutions monitoring the state of the air transport sector, the global economy, and society.

As for Poland, the report 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 is published exclusively in this report. Presented for the first time are new forecasts for the development of air traffic in Poland until 2020, elaborated by the Institute of Tourism.

The presented data usually cover a period of several years and are compatible with information found in reports from previous years. The Air Transport Market Report 2009 is in this respect a continuation of past editions. Outlined below are the key data influencing the global and Polish air transport situation.

The World Market

In 2008 airlines carried 2.29 bn passengers on scheduled flights, which is 18 mil more than in the previous year (a 0.8% increase). The growth rate was the smallest since 2002, significantly below the growth rate of the world's GDP. The strong

growth trend of years 2003-2007 came to a halt. Traffic on international routes increased by 4.4%, but domestic traffic dropped by 1.2%.

Although, according to ICAO data, in 2008 passenger traffic dropped by 2% in North America, this region still has the greatest share in the passenger market, equal to 33%. Europe had 29% (share growth of 1 percentage point and traffic growth of 3.3%) but the Asia and Pacific region kept the same share as in 2007, i.e. 27% (with zero growth of traffic). In 2008 traffic dropped in Africa (by 2.7%) and noted the greatest increase in Latin America (by 9.4%) and in the Middle East (by 4%), but the total share of these regions has not changed.

The shares of Europe (40%) and North America (17%) in international traffic have not changed compared to 2007. The share of Asia and Pacific decreased by 1 percentage point (26%) and the share of the remaining regions increased by 1 percentage point, (reaching 17%). International traffic posted the fastest growth in the Middle East (8.9%) and in Latin America (7.2%). In Europe and in North America the growth slightly exceeded 5% and in the Asia and Pacific region it was the same as in the previous year.

In 2008, for the first time since 2002, the passenger load factor on scheduled flights decreased by 1.1 perc. points, reaching 75.9%. The operating effectiveness of airlines has therefore decreased.

In 2008, airline sales revenues reached 528 bn USD, 20 bn USD more (3.9%, according to corrected data) than in 2007 and, as in the previous years, the revenues from sales of passenger transport services were of the greatest importance. The

growth of revenues was mainly due to the need to cover higher fuel costs, especially in the 1st half of 2008.

In the 1st half of 2008 very high oil prices were a major problem of world aviation. In 2008 airlines spent a total of 165 bn USD on fuel, that is 31 bn USD more than in 2007 (a 23% increase), and the share of fuel in total operational costs reached 31.4%. The decrease in oil prices in the second half of the year was beneficial for airlines, but it could not compensate for the enormous costs they had to bear in the first half of 2008.

High oil prices and dwindling demand – results of the growing economic crisis – have caused a significant financial backdrop of carriers. Their operational profit in 2008 equalled only 1.5 bn USD (compared to 19.7 bn according to corrected data for 2007), and a net loss of 10.4 bn USD (compared to a net profit of 12.9 bn USD in 2007). Operational profit to income equalled 0.3% and the net result to income was minus 2.0% (in 2007 it was plus 1.1%). In the 21st century the results were worse only in years 2001-2002.

In 2008 the highest number of passengers was carried by Southwest Airlines (102 mil pass.), before American Airlines (93 mil) and the Air France/KLM group (74 mil). Southwest had as many passengers as in 2007, while AA had 5.5% fewer, and AF/KL 1.3% fewer passengers. As far as international traffic is concerned, the most passengers were carried by the Irish LCC Ryanair (57.7 mil pass.), followed by Lufthansa (42.2 mil pass.), Easy Jet (35.4 mil) and Air France (32.5 mil pass.). Low cost carriers retained their leading position in passenger transport in 2008.

The group of major global carriers

Executive Summary

obtained very poor financial results. Only 5 airlines had a positive result, including Qantas (931 mil USD), Lufthansa (844 mil USD) and Southwest (178 mil USD). Also Easy Jet and Iberia made a profit. The largest US airlines suffered the greatest net losses: Delta (almost 9 bn USD), Northwest (6 bn USD) and United Airlines (5.3 bn USD). In total, in the group of the largest airlines 14 had net losses exceeding 1 bn USD.

In 2008 4.9 bn passengers passed through the world's airports (only 5 mil or 0.1% more compared to the corrected data for 2007). The biggest airports for passenger traffic were still Atlanta (90 mil pass.), Chicago O'Hare (69.4 mil pass.) and London Heathrow (67.1 mil pass.). In Atlanta the traffic increased slightly (0.7%), but Chicago experienced a sudden drop (-8.9%), and London noted a minor decrease (-1.5%). At the 30 largest airports the decrease in passenger traffic equalled 1.1% (compared to 2007). In 2008 air cargo (and postal services) traffic dropped by 3.7%.

Long- and mid-term forecasts for the airline business remain optimistic and assume a mean annual growth of ca. 4%. The main regions for growth will be Asia and Pacific (with major markets of China and India), the Middle East, and Latin America. The North American market will experience the slowest development.

The forecasts for 2009 are unfavourable. IATA assumes a drop in traffic by ca. 8-10% and a 15% (i.e. ca. 80 bn USD) decrease in profits. The net loss is estimated at ca. 9 bn USD, and the operational loss at 1.7 bn USD. Shipping and cargo traffic will fall dramatically in 2009: by ca. 17%. These results will put the aviation industry in the most difficult situ-

ation since 2001. 2010 and the subsequent years are expected to bring an improvement in the indices. Airlines as a whole will not regain profitability in 2010, with the exception of the best.

The Polish Market

In 2008 the air transport market in Poland remained in a phase of growth, but not in all segments of activity, and positive dynamics (if they occurred) were much lower than in the previous years.

The number of passengers at airports in 2008 reached 20.8 mil, which constituted 1.5 mil or 7.8% more than in 2007. There were over a million passengers at airports in Warsaw, Cracow, Katowice, Gdańsk, Wrocław and Poznań.

In 2008 the share of air transport in the trips of Poles abroad grew again. According to research conducted by the Institute of Tourism in 2008, ca. 30% of Poles travelling abroad for leisure and business (excl. job travellers) chose to go by airplane.

Not all Polish airports posted growth; Cracow dropped by 4.8%. In relative values the greatest growth was delivered by airports in Poznań and Bydgoszcz (ca. 45% each), as well as Szczecin (30%) and Katowice (23%). The smallest increase was noted in Warsaw (1.8%). In absolute values the airports that gained the most were Katowice and Poznań (by ca. 400 thous. pass.), Gdańsk (ca. 250 thous.) and Warsaw (ca. 170 thous.); there were ca. 150 thous. pass. fewer in Cracow.

The share of the Warsaw airport in 2008 has shrunk to less than 46% (from 48% in the previous year), and of Cracow to ca. 14% (from 16% in 2007). 2008 brought an increase in

the shares of Katowice (from 10% to almost 12%) and Poznań (from 4.7% to 6.1%). Thus, the difference in the shares of Cracow and Katowice decreased from 6 to 2 percentage points. The share of smaller airports reached 6.1% (increase by 0.7 perc. points).

In 2008 foreign traditional airlines carried ca. 200 thous. pass. more, in total over 3.3 mil pass., but in thousands and percentages the growth was smaller than in the previous year. The greatest share in this sector is held by Lufthansa. This airline was the only one to carry over 1 mil passengers to and from Poland and its share in the sector increased to almost 1/3. It was followed by British Airways, SAS, Air France, and KLM; the position of SAS has improved and that of Air France worsened.

Compared to 2007, in 2008 LOT Polish Airlines carried 7% fewer passengers. The domestic traffic of LOT showed a 10.7% decrease; the airline's traffic from Poland to USA and Canada dropped by 24%. The market position of our national carrier weakened. It also posted a significant net loss of ca. 700 mil PLN. In total LOT carried 4.0 mil pass.

In 2008, as in the two previous years, international charter traffic continued to develop; it increased by ca. 40%, reaching 2.8 mil passengers. The top destinations are Egypt, Turkey, Tunisia, Greece. Mallorca and the Canary Islands have become more popular. The number of passengers flying to Egypt has approached 1 mil. This country has gained more popularity among Poles than most European countries. Charter traffic was (as in years 2006-2007) serviced predominantly by foreign airlines, which had ca. 75% of its shares.

LCCs dominated on international

Executive Summary

routes. In 2008 these airlines had 9.4 mil passengers, which was 1.1 mil (13%) more than in 2007. Although the growth dynamics were much lower than in the previous year, the LCCs have secured their position and had 59.4% shares in international scheduled traffic to and from Poland and 3 mil passengers more than traditional airlines. The 2 largest LCCs, Wizz Air and Ryanair increased their share in this segment to 70%.

For the first time in several years the traffic of foreigners at Polish airports decreased in 2008. According to the research of the Institute of Tourism, they were 3% less than in the previous year. Inbound traffic amounted to 2.8 mil pass. Among them the most numerous were Germans and citizens of Great Britain and USA, followed by Italians, the French, and citizens of Spain.

Cargo (and air mail) traffic dropped in 2008 by 5% (to 80 thous. tons), after several years of growth. Air cargo remains a minor field of transport activity in Poland with a marginal

share in Polish foreign trade.

In 2009, for the first time in this decade, the supply in international scheduled traffic dropped by 9.2%. The number of departing flights weekly has decreased from 1.9 thous. in 2008 to 1.7 thous. in 2009. This occurred on a much larger scale, by almost 19%, in the LCCs sector. Traditional airlines lowered the supply by ca. 3%. This shows a much greater flexibility of LCCs compared to traditional airlines. The directional structure of the supply has also changed. The number of flights to Great Britain, Ireland and Scandinavian countries has been significantly limited. The number of flights to Italy and Spain has increased and the supply on routes to Germany grew slightly. The number of countries to which there are direct, scheduled connections from Poland has remained unchanged (34).

After the withdrawal of Sky Europe from Poland and the liquidation of Centralwings, more changes leading to the consolidation of LCCs are due.

It can be expected that most airlines with minor traffic in Poland and too little capital for aggressive market behaviour will probably end their activity in Poland.

According to the forecasts of the Institute of Tourism, traffic at Polish airports in 2009 will drop to ca. 18.5 mil pass. (excl. GA), which will be about 10% (2.1 mil pass.) less than in 2008. We estimate that the drop will affect the Warsaw and Cracow airports the most, and the least affected will be the airport in Katowice. However, 2010 should bring a revival on the air transport market and a growth of traffic to ca. 20.1 mil pass. This will, nevertheless, still be less than in 2008. The forecasts of the Institute of Tourism and ULC are in agreement as to year 2010 (according to ULC 20.4 mil pass).

In a further perspective the Institute of Tourism forecasts that in 2015 the traffic at Polish airports will reach 34.4 mil passengers, and in 2020 – 49.4 mil ULC forecasts estimate 31.7 mil in 2015 and 41 mil in 2020.

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

CZĘŚĆ I / PART I

RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT / AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD

1. Podstawowe wskaźniki działal- ności w skali globalnej /

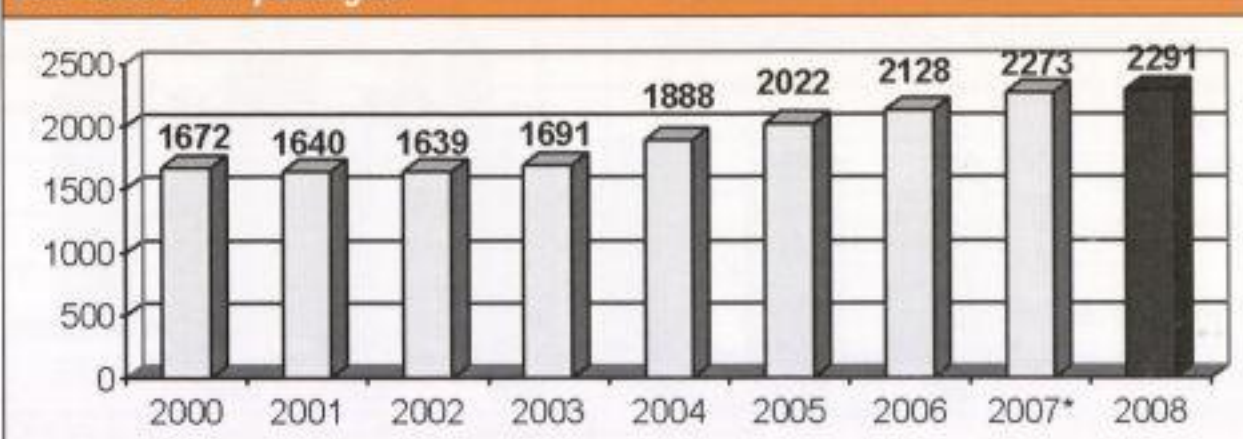
Basic factors of global activity

Lotnictwo pasażerskie w skali globalnej w 2008 r. kształtowało się pod wpływem symptomów początkowo spowolnienia, a następnie kryzysu finansowego oraz gospodarczego, dynamicznych zmian cen na rynku ropy naftowej, a także działań wynikających z presji otoczenia na bezpieczeństwo i ochronę środowiska (zmiany klimatyczne, emisja CO₂). Lata 2004-2007 były okresem wyraźnego wzrostu światowych przewozów. W 2008 r. trend ten uległ załamaniu, a linie lotnicze przewiozły minimalnie więcej pasażerów niż rok wcześniej (o 0,8%) [1]. Na ten wynik wpłynął fakt, że światowa gospodarka w pierwszym półroczu 2008 była jeszcze „rozpędzona”, w wielu regionach świata ujawniały się silne czynniki wzrostu (Chiny, Indie, Brazylia, Bliski Wschód), a linie lotnicze w rywalizacji z konkurencją i/lub walcząc o przetrwanie, wykazywały bardzo dużą elastyczność w sferze podaży (oferowane połączenia i ceny). Ten uśredniony wynik dla całego roku na świecie nie oddaje jednak dynamiki procesów w układzie przestrzennym (poszczególne regiony), jak i czasowym (zmieniająca się sytuacja z kwartału na kwartał). W odróżnieniu od okresu wcześniejszego dynamika wzrostu przewozów lotniczych była znacząco niższa niż wzrost światowego PKB (według wstępnych szacunków MFW w 2008 r. w stosunku do 2007 r. wyniósł on 3,1%) [2]. Zmiana tych relacji wyniknęła z wcześniejszego i głębszego dotknięcia recesją rynków kluczowych dla transportu lotniczego tj. USA, Japonii i Europy niż innych regionów.

1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata / Global passenger traffic

W 2008 r. liczba pasażerów według danych ICAO (International Civil Aviation

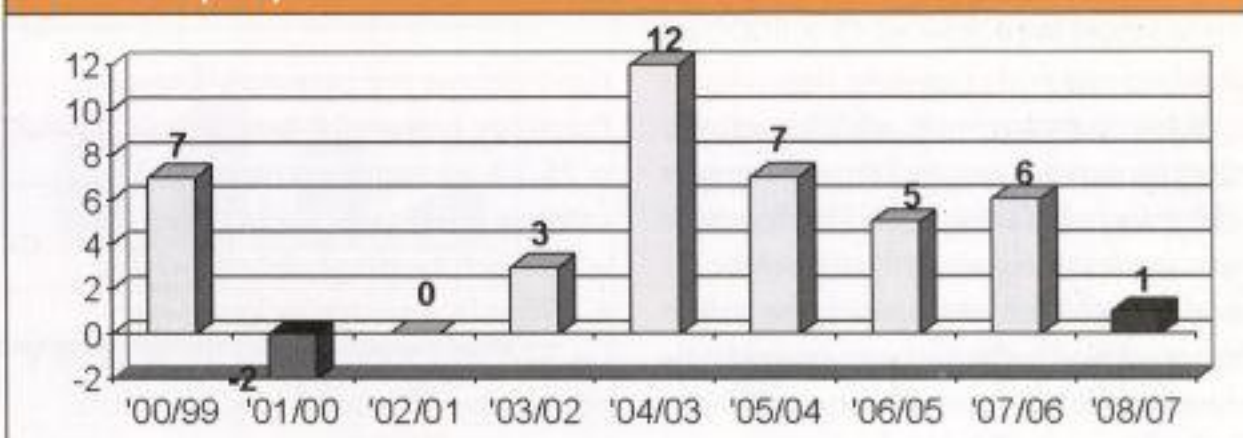
Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2008, w mln pasażerów/ Fig. 1. Scheduled passenger air traffic in the world in 2000-2008 in mil. passengers.



*Dane za 2007 niecałkowicie skorygowane w stosunku do opublikowanych w poprzednim raporcie. Rynek Lotniczy 2008; było 2 260 mln pasażerów.

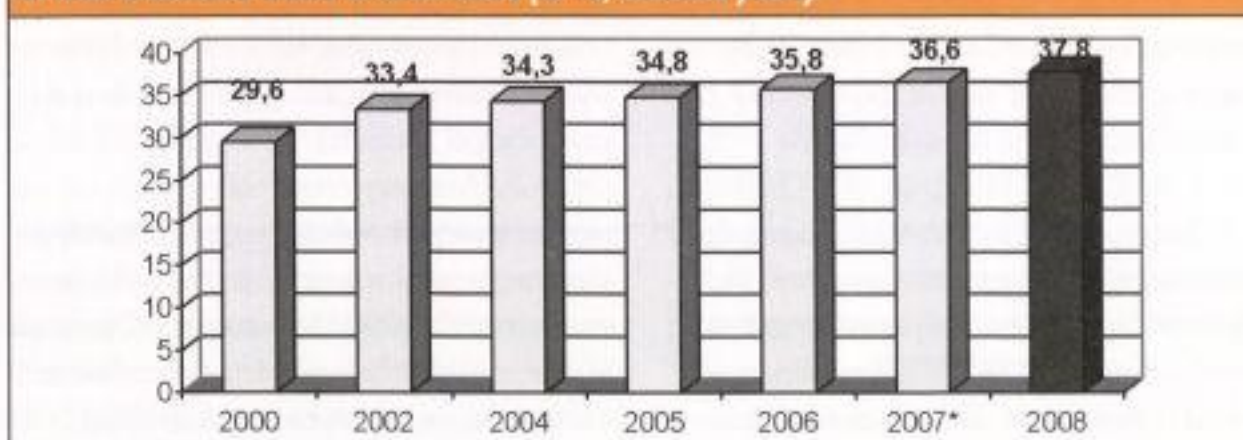
Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Journal 1/2009, vol 4, March 2009, s. 13, www.icao.int.

Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2008 (w %)/ Fig. 2. Dynamics of changes in scheduled air traffic in the world in 2000-2008 (in %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Journal 1/2009, op. cit., www.icao.int.

Rys. 3. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2008 (w %, wybrane lata)/ Fig. 3. Share of international traffic in total scheduled traffic in 2000-2008 (in %, selected years)



*Niewielka korekta wyników za 2007 nie zmieniła wielkości udziału ruchu zagranicznego w stosunku do opublikowanych w raporcie 2008.

Źródło: opracowanie IT na podstawie ICAO Journal 1/2009, op. cit., www.icao.int.

tion Organization) na połączeniach regularnych wyniosła 2,29 miliarda [3]. Było to zaledwie o 18 mln więcej niż rok wcześniej i był to najmniejszy wolumen wzrostu od 2002 r., tj. od czasu rozpoczęcia odbudowy rynku po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r. Przy obecnej skali przewozów zmianę o kilkanaście milionów pasażerów

można uznać za marginalną. Wielkości przewozów w latach 2000-2008 przedstawia rys. 1, a dynamikę rok do roku w tym czasie rys. 2.

Przy ogólnym minimalnym wzroście przewozów w 2008 r. należy odnotować, że dotyczył on wyłącznie relacji międzynarodowych. Przewozy na tra-

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

Rys. 4. Liczba turystów międzynarodowych i liczba pasażerów w rejsach międzynarodowych na połączeniach regularnych w wybranych latach 2001-2008 (w mln)/Fig. 4. Number of international tourists and number of passengers on international scheduled flights in selected years 2001-2008 (in mil.)



* W obu przypadkach, tj. UNWTO i ICAO dane za 2008 r. traktowane są jako wstępne i mogą ulec niewielkim korektom. Dane za 2005-2007 zostały minimalnie skorygowane przez UNWTO podobnie jak dane ICAO za 2007 r. w stosunku do wcześniejszych publikacji i podanych w raporcie Rynek Lotniczy 2008. Korekty te nie mają wpływu na ogólny obraz sytuacji.

Źródło: opracowanie IT, dane o przewozach lotniczych na podstawie ICAO Journal 1/2009, op. cit., www.icao.int., dane o ruchu turystycznym na podstawie Tourism Highlights 2005 Edition, UNWTO, Madrid 2005, World Tourism Barometer UNWTO. Vol. 6., No. 2, Jun. 2008 oraz World Tourism Barometer UNWTO. Vol. 7., No. 1, Jan. 2009.

sach krajowych zmniejszyły się o 18 mln pasażerów, tj. -1,2%, natomiast na trasach zagranicznych wzrosły o 36 mln pasażerów, tj. 4,3%. Tym samym podtrzymany został wieloletni trend wzrostu udziału przewozów międzynarodowych. Przy obecnym podziale rynku decydujące znaczenie ma to, co się dzieje w wewnętrznych przewozach USA, a zmiany na trasach krajowych w Chinach, Indiach, Brazylii i Rosji nie są jeszcze w stanie szali tej przeważać. W 2008 r. w komunikacji krajowej przewieziono 1 424 mln pasażerów, a w zagranicznej 867 mln, w 2007 r. (po korekcie) było to odpowiednio 1 442 mln i 831 mln, a w 2006 r. – 1 366 i 762 mln. Wzrost znaczenia (udziałów) przewozów międzynarodowych w światowym lotnictwie pasażerskim w latach 2000-2008 przedstawia rys. 3. Wydaje się jednak prawdopodobne, że w średnim i długim horyzoncie czasowym wewnętrzne rynki wymienionych wyżej dużych krajów (grupa BRIC), wykażą się silnym popytem i dynamiką zmieniającą w krajowych przewozach regresywny trend ostatnich lat.

Rok 2008 był kolejnym, w którym mimo katastrof żywiołowych, terroryzmu, konfliktów zbrojnych i oznak narastającego kryzysu gospodarczego, wielkość przewozów międzynarodowych wzrosła. Ogółem w latach 2000-2008 zwiększyły się one ponad dwukrotnie bardziej

dynamicznie niż przewozy krajowe. Przewozy krajowe w tym okresie wzrosły o 26,2%, a zagraniczne o 60,3%. Te ostatnie zwiększyły się bardziej także w liczbach bezwzględnych (wzrost o 296 mln pasażerów krajowych i o 326 mln zagranicznych). W 2008 r. podtrzymana została kluczowa rola transportu lotniczego w turystyce międzynarodowej. Relacje te przedstawia rys. 4.

Uwzględniając, że wykazane na rys. 4 wielkości przewozowe dotyczą tylko ruchu regularnego, a rola lotów czarterowych – mimo ekspansji LCCs – w dalszym ciągu jest istotna w obsłudze ruchu turystycznego można przyjąć, że ponad połowa światowego ruchu turystycznego obsługiwana jest z wykorzystaniem transportu lotniczego. Oznacza to, że samolot jest głównym środkiem transportu w turystyce zagranicznej, a udział jego rośnie z każdym rokiem, choć przy bardzo zróżnicowanej dynamice [4].

1.2. Wyniki finansowe / Financial results

Niewielki wzrost ruchu pasażerskiego i spadek przewozów air cargo w 2008 r. przekładał się na poziom przychodów linii lotniczych z działalności podstawowej. Wartość przychodów ogółem wyniosła według wstępnych szacunków IATA 528 mld USD. Było to o 20 mld

USD więcej niż wobec skorygowanych danych za 2007 r. (o 3,9%). W 2007 r. (według skorygowanych danych) w stosunku do 2006 r. wzrost przychodów wyniósł 43 mld USD (9,2%). Bezpośrednie porównanie wzrostów w 2007 r. i 2008 r. ma jednak ograniczone wartości poznawcze, gdyż wpływ na te wielkości miały zarówno dynamiczne zmiany relacji kursowych dolara do innych walut, jak i zmiany w wielkości dopłat paliwowych uzależnione od gwałtownie zmieniających się cen ropy. Niemniej, można stwierdzić, że w 2008 r. tempo wzrostu przychodów liczonych w dolarach w 2008 r. (w stosunku do 2007 r.) było wyższe niż wzrost liczby pasażerów. Tym samym wzrosła przeciętna wielkość przychodu uzyskiwana od 1 pasażera. W pewnym uproszczeniu można założyć, że nieco wzrosła także średnia cena biletu.

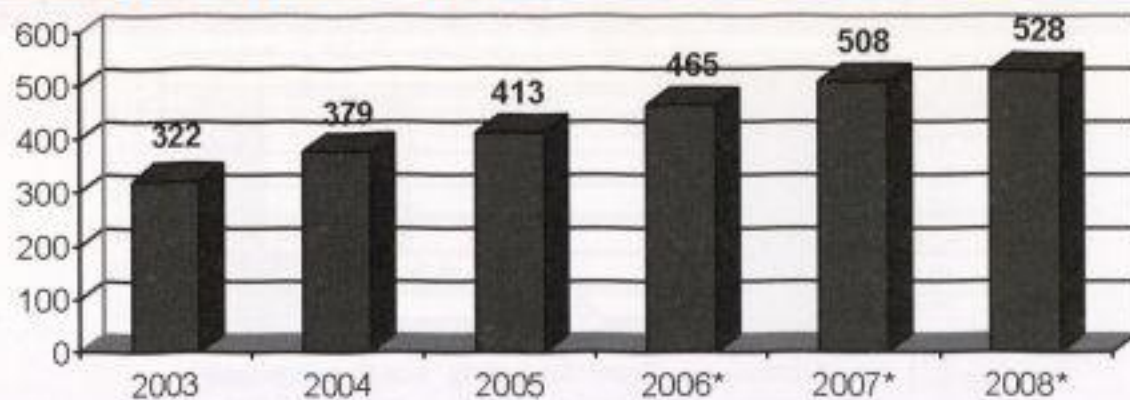
Przewozy pasażerskie pozostawały najważniejszym źródłem przychodów linii lotniczych w 2008 r. i stanowiły 78% (był to podobny poziom, jak w 2007 r. przy uwzględnieniu korekty danych). Udział wpływów z przewozów cargo w 2008 r. wyniósł 11,2% i był mniejszy niż rok wcześniej (11,6% w 2007 r.). Pozostałe wpływy to inne rodzaje działalności. Wpływy z działalności pasażerskiej wzrosły o 15 mld USD (3,8%) w stosunku do 2007 r., wpływy z cargo w 2008 r. podobnie, jak rok wcześniej wyniosły 59 mld USD. Wielkość przychodów w latach 2003-2008 przedstawia rys. 5, a tempo zmian w latach 2000-2008 rys. 6.

W 2008 r. wzrost przychodów linii lotniczych był nieco wyższy niż wzrost światowego PKB (3,9% przychody do 3,1% PKB [5]), ale różnica ta była znacznie mniejsza niż we wcześniejszych latach. Oznacza to, że branża lotnicza wytracała wewnętrzną dynamikę ekspansji na rynku, choć pozostawała ważnym czynnikiem wzrostu. Korzystnie zmieniła się natomiast wartość wskaźnika yield [6]. W 2008 r. wobec 2007 r. wzrósł on o 4%, w 2007 r. w stosunku do 2006 było to 2,8%.

Skorygowane dane za lata 2006-

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

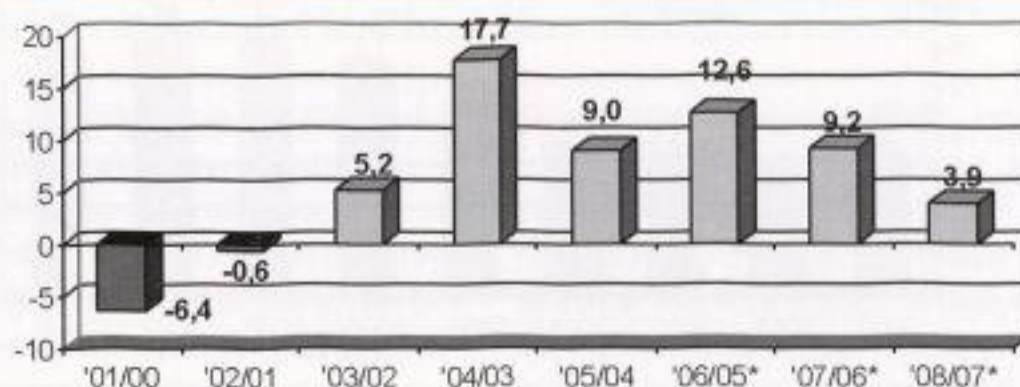
Rys. 5. Przychody ogółem linii lotniczych w latach 2003-2008 w mld USD/ Fig. 5. Total revenue of airlines in 2003-2008 in billions of USD



*Zgodnie z najnowszymi danymi IATA wpływy za lata 2006-2007 zostały skorygowane w stosunku do wielkości opublikowanych w raporcie Rynek Lotniczy 2008. Dane za 2008 r. są wstępne.

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast: Industry Financial Forecast, June 2009, www.iata.org.

Rys. 6. Zmiany wielkości przychodów linii lotniczych rok do roku w latach 2000-2008 (w %)/ Fig. 6. Changes in the revenue of airlines from year to year in 2000-2008 (in %)



* Wartości zmian za 2006-2007 zostały skorygowane w stosunku do podanych w raporcie Rynek Lotniczy 2008, zgodnie z najnowszymi danymi IATA. Dynamika zmian w 2008 r. według danych wstępnych.

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast: Industry Financial Forecast, June 2009, www.iata.org.

-2007 pozwalają określić zysk operacyjny linii w tym okresie łącznie na 34,7 mld USD. To suma znacznie większa niż szacowano wcześniej (29,2 mld USD). Także 2008 r. według wstępnych danych przyniósł zysk operacyjny na poziomie 1,5 mld USD. Oznacza to okres pięciu kolejnych lat, w których linie lotnicze osiągały zysk operacyjny. Jednakże w 2008 r. wolumen tego zysku wyniósł zaledwie 1,5 mld USD, tj. 13 razy mniej niż rok wcześniej. Oceniać to trzeba jako drastyczne ograniczenie po-

równywalne ze zmianą, jaka była po zamachach terrorystycznych 11 września 2001 r. Wtedy wynik operacyjny obniżył się o 22,5 mld USD; w 2008 r. o ponad 18 mld. W odniesieniu do wyniku netto szacunki za 2008 r. mówią o stracie przekraczającej 10 mld USD. Jest ona znacznie wyższa niż w latach 2003-2006 i podobna do kwot traconych w latach 2001-2002 bezpośrednio po zamachach terrorystycznych. Za pewnik można przyjąć, że 2007 r. pozostanie jedy-

nym okresem, w którym linie lotnicze wygenerowały dodatni wynik netto w pierwszej dekadzie XXI w. Wcześniej formułowane oceny o stopniowym redukowaniu strat z okresu 2001-2006 okazały się zbyt optymistyczne, a ich łączny wolumen ponownie sięgnął 40 mld USD i zwiększył się znacząco także w 2009 r. Wynik operacyjny i netto oraz wyniki w stosunku do dochodów według wielkości skorygowanych – przedstawia tab. 1.

Światowy rynek lotniczy, po okresie dobrej koniunktury, do której możemy zaliczyć lata 2005-2007, mocno odczuł spadek aktywności gospodarczej, widoczny wyraźnie od drugiej połowy 2008 r. O ile wcześniej kluczowym problemem przewoźników pozostawały bardzo wysokie ceny paliwa, a także rosnące koszty bezpieczeństwa i koszty ekologiczne, o tyle w 2008 r. ujawniło się silne ograniczenie popytowe, w dodatku na głównych rynkach.

Oddziaływanie skutków kryzysu w 2008 r. można prześledzić na wynikach przewozowych 32 europejskich linii zrzeszonych w AEA (Association of European Aviation). W okresie pierwszego półrocza 2008 r. przewoźnicy ci wykazali wzrost liczby obsługiwanych pasażerów o 2%, w lipcu nastąpił spadek o 2,1%, w sierpniu -2,5%, we wrześniu -4,8%, w październiku -4,7%, w listopadzie -9,3%, w grudniu -8,0%, w styczniu 2009 r. -8,7%, w lutym -11,0%; dane w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Kryzys finansowy i zmniejszenie aktywności przedsiębiorstw spowodowały bezpośrednie i znaczne zmniejszenie się popytu na podróże służbowe, w tym

Tab. 1. Wyniki operacyjne i wyniki netto przewoźników lotniczych na świecie w latach 2000-2008 oraz uzyskane wyniki w relacji do przychodów (w %)/ Tab. 1. Operating results and net results obtained by carriers in the world in 2000-2008 and the ratio to revenues (in %)

Wskaźnik/Factor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007*	2008*
Wynik operacyjny w mld USD/Operating result in bil. USD	10,7	-11,8	-4,9	-1,5	3,3	4,3	15,0	19,7	1,5
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	3,2	3,9	0,3
Wynik netto w mld USD/Net result in bil. USD	3,7	-13,0	-11,3	-7,6	-5,6	-4,1	-0,1	12,9	-10,4
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	-0,0	2,5	-2,0

*Wielkość wyniku operacyjnego i wyniku netto za lata 2006-2007 została skorygowana w stosunku do danych umieszczonych w naszym raporcie Rynek Lotniczy 2008. Należy przyjąć, że dane opublikowane przez IATA o 2006 i 2007 r. są obecnie bardziej dokładne niż rok temu.

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast: Industry Financial Forecast, June 2009, op. cit.

Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej

– w jeszcze większym stopniu – na przeloty w klasach wysokopłatnych (premium). Skutkowało to i będzie skutkowało w latach 2009-2010 większą dynamiką zmniejszenia przychodów i zysków niż ruchu. Będzie to utrudniać osiągnięcie przez linie równowagi finansowej i pogłębiać straty, nawet przy założeniu, że ceny paliwa pozostaną na stosunkowo niskim (niższym niż w 2007 r.) poziomie. Koszty wynikające z presji regulacji ekologicznych będą sprzyjać pogłębieniu i petryfikacji złej kondycji finansowej branży lotniczej.

W okresie pierwszego kwartału 2009 r. strata operacyjna przewoźników w skali całego świata szacowana była na 1,15 mld USD (w porównaniu z zyskiem operacyjnym na poziomie 4,1 mld USD rok wcześniej), natomiast starta netto osiągnęła 3,1 mld USD, wobec 400 mln zysku w pierwszym kwartale 2008 r. Przy czym największe straty ponieśli przewoźnicy europejscy (2 mld USD straty operacyjnej i straty netto). Linie północnoamerykańskie wykazały się zyskiem operacyjnym na poziomie 1,2 mld, przy stracie netto 0,6 mld USD, a linie regionu Azji i Pacyfiku stratą operacyjną rzędu 1 mld USD i stratą netto 850 mln [7].

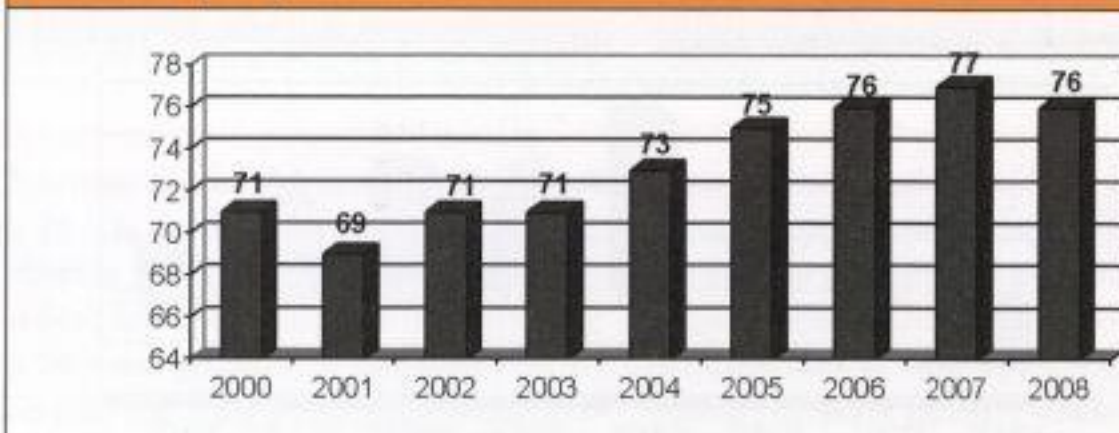
Ceny ropy, a tym samym ceny paliwa lotniczego, wykazywały w 2008 r. skrajną niestabilność. Od bezprecedensowego wzrostu w pierwszej połowie roku i osiągnięciu rekordowego poziomu 147 USD za baryłkę 11 lipca, do spadku w następnych miesiącach poniżej 40 USD za baryłkę. (34 USD za baryłkę w grudniu 2008 r.). W 2007 r. średnia cena baryłki paliwa lotniczego wynosiła 90 USD, w 2008 r. kształtowała się na poziomie 120 USD, w okresie maksymalnych cen ropy, doszła do 180 USD za baryłkę [8]. Ogółem na paliwo linie lotnicze w 2008 r. wydały 165 mld USD i było to o 31 mld USD więcej niż rok wcześniej (w 2007 r., po skorygowaniu było to 134 mld USD) [9]. Oznaczało to wzrost wydatków na paliwo o 23% w stosunku do roku poprzedniego. Większy też był wolumen tego wzrostu (2007 r. do 2006 r. wyniósł 27 mld

Rys. 7. Wzrost kosztów operacyjnych ogółem, kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych linii lotniczych w latach 2004-2008 (w %)/Fig. 7. Growth of the total operating costs, fuel costs and non-fuel operating costs of airlines in 2004-2008 (in %)



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2009, op. cit.

Rys. 8. Wartość wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2008 (w %)/Fig. 8. The passenger load factor in aircraft in the world in 2000-2008 (in %)



Źródło: dla danych za 2008 r. IATA Monthly Traffic Analysis, December 2008, 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.

USD), choć nieco niższy wzrost względny (2007 r. do 2006 r. było to 25%). Koszty paliwa w ogólnej strukturze kosztów operacyjnych linii lotniczych wyniosły w 2008 r. – 31,4%; w 2007 r. (po korekcie danych) udział ten wynosił 27,5%; w 2006 r. – 24%, a w 2001 r. – 13%. Zdaniem niektórych ekspertów ICAO to właśnie wzrost kosztów paliwa w 2008 r. o ponad 30 mld USD był główną przyczyną słabych wyników finansowych przewoźników, małego zysku operacyjnego i zniknięcia zysku netto z bilansów większości przewoźników i całej branży [10].

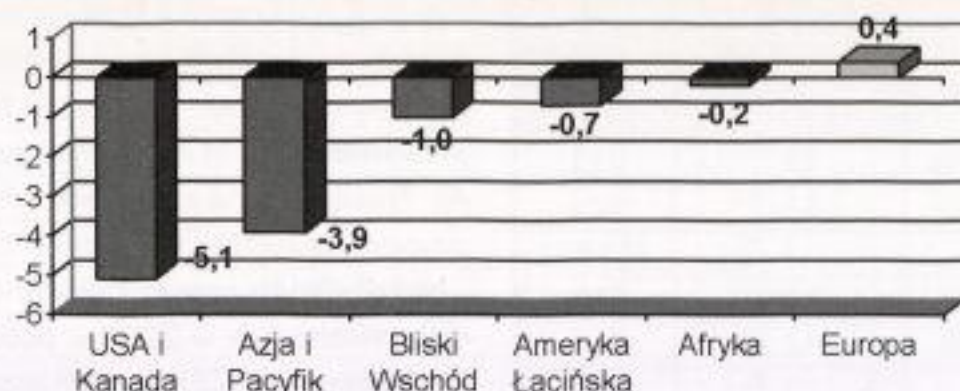
Pozostałe (poza paliwowe) koszty przewoźników wzrosły w 2008 r. o 7 mld USD (2%) wielkości tej części kosztów. Z uwzględnieniem korekt koszty poza paliwowe w 2007 r. wzrosły 11 mld USD (3,2%), a w 2006 r. o 25 mld USD (7,9%) w stosunku do roku poprzedniego. W pięcioletnim okresie (2004-2008) wydatki na paliwo zwiększyły się o 100 mld USD (153,8%),

a wszystkie pozostałe koszty operacyjne o 50 mld USD (16,1%). Proporcje te świadczą o działaniach podejmowanych przez linie lotnicze w zakresie racjonalizacji operacyjnych kosztów poza paliwowych. Jednak wymuszane rosnące koszty bezpieczeństwa i koszty ekologiczne ograniczają końcową skuteczność tych działań, podobnie jak rosnący udział kosztów paliwa w całości wydatków.

W jeszcze wyższym stopniu niż dla linii tradycyjnych, rosnące koszty paliwa stanowią zagrożenie dla segmentu LCCs. Ograniczony wolumen i udział w kosztach całkowitych takich pozycji, jak: zarządzanie, dystrybucja i koszty pracy powodują, że pole ich działań jest znacznie mniejsze, a ryzyko dla wyniku finansowego, wynikające z rosnących cen ropy, większe niż przy tradycyjnym modelu przedsiębiorstwa lotniczego. Ostatnie lata pod tym względem były dla LCCs wyjątkowo niesprzyjające. Dynamika kosztów w latach 2004-2008

Główni przewoźnicy światowi

Rys. 9. Regionalna struktura wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2008 r. w mld USD/
Fig. 9. Regional structure of net financial results of the air transport sector in 2008 in billions of USD



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast, op. cit.

w podziale na główne grupy na rys. 7.

Kryzys ekonomiczny oddziaływał w 2008 r. tonująco na koszty pracy i presję płacową. W Unii Europejskiej w okresie 3 kwartałów wzrost kosztów pracy w liniach lotniczych nie przekroczył 4,5%, w USA zmniejszył się z poziomu 3,5% w pierwszym kwartale do 2% w trzecim kwartale. Łącznie w całym okresie od 2001 r. wzrost płac nominalnych w UE i USA nie przekraczał poziomu 5% rocznie. Tym samym osłabiło się znaczenie tej pozycji w ogólnym bilansie kosztów linii.

W 2008 r., po raz pierwszy od zamachów terrorystycznych, zmniejszyło się wykorzystanie miejsc pasażerskich w samolotach, a tym samym wartość wskaźnika load factor (LF). Osiągnął on poziom 75,9% (i powrócił do poziomu z 2006 r.). Zmniejszenie wykorzystania miejsc przy mniej więcej podobnym co w 2007 r. poziomie przewozów, wynikało ze zwiększenia podaży o nieco ponad 2%. Wartość LF w latach 2000-2008 na rys. 8.

Jak wspomniano wyżej wyniki finansowe przewoźników były w znacznym stopniu zróżnicowane w poszczególnych regionach świata. Stosunkowo najlepiej pod względem wyniku netto ukształtowała się sytuacja w Europie. Był to jedyny region, gdzie odnotowano zysk w wysokości 400 mln USD. Największą stratę netto poniosły linie w Ameryce Płn. (5,1 mld USD) oraz w regionie Azji i Pacyfiku (3,9 mld USD). Porównując dane za 2008 r. z tymi za pierwszy kwartał 2009 r. (przedstawionymi wyżej) widać zdecydowane

pogorszenie się w 2009 r. sytuacji w Europie, a poprawę w Ameryce Płn. Strefa Azji i Pacyfiku w obu przypadkach, tj. całego roku 2008 i pierwszego kwartału 2009 prezentuje się źle. Jako ciekawostkę można odnotować, że przewoźnicy z regionu Afryki, którzy w 2007 r. wykazali stratę netto na poziomie 400 mln, w 2008 r. mieli stratę tylko 200 mln, a więc relatywnie swoją sytuację finansową poprawili. Była to też najmniejsza strata. Wyniki netto w podziale regionalnym w 2008 r. przedstawia rys. 9.

Prognoza wyników finansowych na 2009 r. z połowy roku (czerwiec) zakłada stratę operacyjną dla wszystkich przewoźników na poziomie 1,7 mld USD oraz stratę netto w wysokości 9 mld USD. Oznacza to pogorszenie wyniku operacyjnego o ponad 3 mld w stosunku do 2008 r. i nieco mniejszą niż w ubiegłym roku stratę netto (o 1,4 mld USD). W układzie regionalnym najgorsze perspektywy rysują się w br. przed regionem Azji i Pacyfiku (strata netto 3,3 mld USD) oraz Europą (netto -1,8 mld USD). Linie bliskowschodnie wygenerują stratę netto w wysokości 1,5 mld USD, północno amerykańskie 1 mld, a południowo amerykańskie 900 mln. Najmniejszą (w wartościach bezwzględnych) stratę poniesie Afryka 0,5 mld USD. Złe prognozy dla Azji i Europy, a nieco lepsze dla Ameryki Płn. znajdują na razie potwierdzenie po pierwszych miesiącach 2009 r.

W układzie ogólnosiwiatowym na taki wynik składa się założenie o zmniejsze-

niu przychodów o 80 mld USD (15%), zmniejszenie wydatków o 76 mld (14,4%), w tym zmniejszenie wydatków na paliwo o 59 mld USD (36%) i zmniejszenie się udziałów kosztów paliwa w całości kosztów operacyjnych z 31% w 2008 r. do 23% (czyli do poziomu z roku 2005). Prognoza ta zakłada średnioroczną cenę baryłki ropy Brent na poziomie 56 USD [11]. Urzeczywistnienie się tych prognoz oznaczać będzie skurczenie się rynku przewozów lotniczych w 2009 r. o kilkanaście procent, a więc znacznie bardziej niż światowej gospodarki.

2. Główni przewoźnicy światowi / Major carriers in the world

2.1. Wielkości przewozów pasażerskich / Passenger traffic results

Pod względem liczby przewiezionych pasażerów w 2008 r. liderem pozostały linie Southwest Airlines (102 mln pasażerów), choć nie zwiększyły przewozów w stosunku do 2007 r. Zdecydowana większość spośród 25 przewoźników o największej liczbie obsłużonych pasażerów, odnotowała w 2008 r. spadki. Dotyczy to zarówno firm z Europy, Azji, jak i Ameryki Północnej. Wyjątkiem były LCCs z Europy (Ryanair, Easy Jet i Air Berlin), 2 przewoźników – w tym 1 „tani” – z Brazylii (TAM i GOL), Cathay Pacific z Hongkongu i China Southern Airlines z Chin. Minimalny wzrost nastąpił w Lufthansie (1,2%), a spadek w SAS (-0,2%). Prócz Southwest bez zmian sytuacja pozostała w liniach Air Canada/Air Canada Jazz. Ze względu na skalę spadku przewozów poza czołową grupą znalazła się Alitalia; bardzo znaczące zmniejszenie liczby pasażerów wystąpiło także w Iberii (-12,3%) oraz w Northwest (-9,0%). Zmniejszył się (poza nielicznymi wyjątkami, jak Qantas, Delta, Lufthansa i British Airways) poziom wykorzystania miejsc w samolotach (passengers load factor). Wśród przewoźników z USA zmniejszył się nieco udział ruchu krajowego, co przy ogólnym spadku przewozów wskazuje, że względny spadek na trasach międzynarodowych był trochę mniejszy niż na krajowych. Dane

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 2. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim na świecie w 2008 r. (dla linii z USA odsetek ruchu krajowego) / Tab. 2. Major carriers in passenger air transport in the world in 2008 (for USA carriers % of domestic traffic)

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

*Dla głównych przewoźników z USA w nawiasach podano odsetek ruchu krajowego.

**Wyniki dla Grupy Lufthansa bez przewoźników Lufthansa CityLine, Lufthansa Regional i Swiss Int'l, gdzie LH ma udziały.

***Wielkość przewozów dla Air Canada obejmuje także Air Canada Jazz i tak przeliczona jest również zmiana w stosunku do 2007 r. Podane wielkości LF dotyczą obu linii, z czego druga liczba odnosi się do Air Canada Jazz.

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

Źródło: dane na podstawie Air Transport World, July 2009, op. cit., s. 49-57 oraz Summary 2008 Traffic Data for US and Foreign Airlines, Bureau of Transportation Statistics, www.bts.gov/cgi-bin, lipiec 2009.

Tab. 3. Główni przewoźnicy na świecie w ruchu międzynarodowym w 2008 r. / Tab. 3. Major carriers in passenger air transport in the world in 2008 – international traffic

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Liczba pasażerów w ruchu międzynarodowym w mln/number of passengers in mil. – int'l traffic	Zmiana 08/07 w %/ % change 08/07
1	Ryanair	Irlandia	57,7	17,8
2	Lufthansa	Niemcy	42,2	2,2
3	Easy Jet	Wlk. Brytania	35,4	17,2
4	Air France	Francja	32,5	3,2
5	British Airways	Wlk. Brytania	29,1	2,8
6	KLM	Holandia	23,8	2,6
7	Emirates	ZEA	22,4	9,8
8	American Airlines	USA	21,2	-1,4
9	Singapore Airlines	Singapur	19,1	0,5
10	Cathay Pacific	Hongkong	18,9	6,8

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych IATA, Scheduled Passenger Carried, www.iata.org, op. cit.

o przewozach wśród największych w tab. 2. Uwzględniając tylko ruch międzynarodowy i przy rozdzieleniu operacji Air France i KLM największymi liniami pozostały Ryanair przed Lufthansą i Easy Jet. Ta ostatnia firma wyprzedziła w 2008 r. pod tym względem Air France. Dane o przewozach międzynarodowych w tab. 3.

Największym przewoźnikiem na Bliskim Wschodzie w 2008 r. pozostawały linie Emirates z ZEA, które osiągnęły 22,7 mln pasażerów, przy wzroście o 7% w stosunku do 2007 r. i utrzymaniu LF na poziomie 75,8%. Umocniły w ten sposób swoją pozycję i przewagę nad Suadi Arabian Airlines. W Ameryce Łacińskiej obok wymienionych w tab. 2 linii GOL i TAM Linhas Aereas poziom 10 mln pasażerów przekroczyły chilijskie LAN (13,2 mln pasażerów +19,4%). W Afryce oprócz South African Airlines (7,1 mln pasażerów w 2008 r.) z RPA, na podobnym poziomie kształtowała się aktywność Egypt Air (6,6 mln. pasażerów). Choć obie te linie zmniejszyły w 2008 r. przewozy, mniejszy spadek wystąpił u przewoźnika egipskiego.

2.2. Wyniki finansowe / Financial results

Uwarunkowania zewnętrzne, o których mowa w rozdz. 1 (kryzys ekonomiczny i wysokie ceny paliwa), a przekładające się na spadek popytu i wzrost kosztów, wpłynęły na drastyczną zmianę wyników finansowych poszczególnych przewoźników. W szczególności dotyczyło to tych linii, które przewoziły najwięcej pasażerów, na najważniejszych rynkach i kierunkach, a także mających znaczący udział w obsłudze ruchu biznesowego.

Pod względem wyniku operacyjnego zaledwie 8 linii (spośród największych) w 2008 r. wypracowało zysk operacyjny; dla pozostałych był to wynik ujemny. Przewoźnikami o najlepszych wynikach operacyjnych (przekraczających 1 mld USD) były Lufthansa i Qantas. Godny odnotowania zysk operacyjny miał także Southwest (prawie 450 mln USD). W grupie linii z dodatnim wyni-

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 4. Wyniki operacyjne wybranych największych przewoźników na świecie w latach 2007-2008/Tab. 4. Operating results of selected largest carriers in the world in 2007-2008

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Wynik operacyjny w mln USD*/ Operating result in mil. USD	
			2008	2007
1	Grupa Lufthansa	Niemcy	1 907	1 941
2	Qantas Grupa	Australia	1 320	989
3	Southwest Airlines	USA	449	791
4	TAM Linhas Aereas	Brazylia	292	177
5	Easy Jet	Wlk. Brytania	165,5	313
6	Ryanair	Irlandia	122	709
7	All Nippon Airways	Japonia	78	867
8	Air Berlin	Niemcy	20	30
9	Air Canada Grupa **	Kanada	-12,8	479
10	GOL Linhas Aereas	Brazylia	-38	4
11	SAS	Dania/Szwecja/Norwegia	-98,5	166,5
12	Iberia Grupa	Hiszpania	-111	400
13	Japan Airlines	Japonia	-238	-116
14	Air France/KLM	Francja/Holandia	-255	1 692
15	Air China	Chiny	-278	536
16	British Airways	Wlk. Brytania	-313	1 247,5
17	Continental Airlines	USA	-314	687
18	Northwest	USA	-540,5	1 124
19	China Southern	Chiny	-862	305,5
20	Cathay Pacific	Hongkong	-963	999
21	US Airways Grupa	USA	-1 800	533
22	AMR Corp (AA)	USA	-1 889	965
23	China Eastern	Chiny	-2 166	11
24	UAL Corp (UA)	USA	-4 438	1 037
25	Delta	USA	-8 314	1 096

*W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 4, a dotyczące 2007 r. zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie Rynek Lotniczy 2008.

**Wyniki operacyjne łączne dla Air Canada i Air Canada Jazz.

Źródło: Air Transport World, July 2009, op. cit. s. 35-38.

kiem operacyjnym znalazło się 5 z segmentu LCCs. Rezultat osiągnięty przez Lufthansę prawie 2 mld USD zysku operacyjnego należy ocenić jako imponujący, nie tylko na tle ogólnie słabych wyników 2008 roku, ale także w kontekście bilansów lat wcześniejszych (szczególnie – korzystnego 2007 r.). Największe straty operacyjne (przekraczające 0,5 mld USD) dotknęły przewoźników z Chin, Hongkongu i USA. Straty Delta Airlines (8,3 mld USD), United Airlines Corp. (4,4 mld USD) i China Eastern Airlines (2,2 mld USD) trzeba ocenić jako gigantyczne. Łączne rezultaty operacyjne największych przewoźników przesądziły o poziomie wyniku operacyjnego całej branży. Dla znacznej części największych przewoźników były to największe straty na działalności operacyjnej od czasu załama-

nia (2001-2002) spowodowanego zamachami terrorystycznymi.

Biorąc pod uwagę wynik netto, kształtował się on równie niekorzystnie jak efekty działalności operacyjnej. Zaledwie 5 linii wypracowało wynik dodatni, a najlepsze rezultaty miały Qantas (931 mln USD) i Lufthansa (844 mln USD). Satisfakcjonujące zyski (na tle całej branży) miały także Southwest (178 mln USD) i Easy Jet (151 mln USD). Aż 9 przewoźników z grupy 25 największych, miało stratę netto przekraczającą 1 mld USD, w tym pięć linii z USA i trzy chińskie. Z Europy w tym gronie znalazła się grupa Air France/KLM, choć należała rok wcześniej do firm o jednym z największych zysków w branży. Stosunkowo niewielkie straty (poniżej 100 mln USD) poniosły linie japońskie, natomiast relatywnie

znaczne – zaliczane do segmentu LCCs – GOL, Ryanair i Air Berlin. Te linie niskokosztowe wygenerowały łącznie stratę netto w wysokości prawie 920 mln USD. Podkreślić trzeba, że 2/3 tej kwoty było „zastugą” przewoźnika brazylijskiego.

Dla większości głównych linii straty poniesione w 2008 r. przewyższały zyski wypracowane rok wcześniej. Najbardziej widoczne jest to w odniesieniu do linii z USA (z wyjątkiem Continental Airlines) oraz Chin. Nieco korzystniejsza sytuacja miała miejsce w Europie, gdzie grupa Air France w układzie dwuletnim (2007-2008) miała niecałe 200 mln USD straty, a British Airways i Ryanair zysk w 2007 r. miały znacznie większy niż stratę w 2008 r. Rezultaty finansowe działalności w latach 2007-2008 dla 25 linii o największej liczbie przewiezionych pasażerów w 2008 r. przedstawiają tab. 4 (wynik operacyjny) i tab. 5 (wynik netto).

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

W lipcu 2009 r. linie segmentu LCCs oferowały 69,7 mln miejsc, co stanowiło 22,1% ogólnej podaży miejsc w lotach regularnych na całym świecie (315 mln miejsc [11]). W porównaniu do lipca 2008 r. liczba oferowanych miejsc zwiększyła się o 1,3 mln (1,9%), a udział o 1,1% pkt. proc. Tym samym, LCCs umocniły swoją pozycję w podaży lotniczego transportu pasażerskiego, a wynika to nie tylko ze zwiększenia przez nie liczby oferowanych miejsc, ale także ze zmniejszenia podaży linii tradycyjnych (sieciowych) z 250 mln w lipcu 2008 r. do 245,3 mln miejsc w lipcu 2009 r. W przypadku oferowanych rejsów podaż LCCs sięgnęła w lipcu 2009 r. 468,2 tys., co stanowiło 18,3% wszystkich rejsów regularnych. Także w tym przypadku nastąpił wzrost udziału w stosunku do 2008 r. o 1,3 pkt. proc. W stosunku do lipca 2008 r. rok później liczba rejsów zwiększyła o 9 tys. (2%), przy spadku wszystkich rejsów regularnych o prawie 82 tys. (3,1%) [12]. Zwiększenie

Główni przewoźnicy światowi

oferowania przez LCCs (tak w liczbie rejsów, jak i miejsc) w lipcu 2009 r. w stosunku do lipca 2008 nie ma

wprowadzie tak dynamicznego charakteru jak rok wcześniej, niemniej stanowi wyraźny kontrast wobec spadków po-

daży w liniach tradycyjnych. Stanowi też przesłankę do stwierdzenia, że LCCs działając szybko i elastycznie starają się umacniać swoją pozycję rynkową – także w okresie kryzysu i osłabienia popytu – poprzez „ucieczkę do przodu”. Trudno obecnie przesądzać, na ile ta ofensywna polityka podożowa będzie przekładać się na wyniki finansowe w 2009 r. [13]

W 2008 r. linie Southwest Airliens (USA) pozostając największym (pod względem liczby przewiezionych pasażerów) przewoźnikiem na świecie utrzymały także tę pozycję w grupie LCCs. Pod względem wielkości przewozów międzynarodowych pierwsze miejsce zajmował Ryanair i był wiodącym tanim przewoźnikiem w Europie. Trzeba dodać, że ani Southwest ani Ryanair nie zmniejszyli swoich przewozów w 2008 r. Na podstawie danych podożowych OAG oraz wyników przewozowych uzyskanych w 2008 r., Instytut Turystyki szacuje, że linie z segmentu LCCs przewiozły na świecie ok. 510-530 mln pasażerów, z czego ok. 400 mln przypadało na linie europejskie i USA.

Linie z segmentu LCCs o największych przewozach w 2008 r.:

- Southwest, USA
(102 mln pasażerów),
- Ryanair, Irlandia
(57,7 mln pasażerów),

Tab. 5. Zysk/starta netto wybranych, największych przewoźników na świecie w latach 2007-2008/Tab. 5. Net income/loss of selected largest carriers in the world in 2007-2008

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Zysk/strata netto w mln USD*/ Net income/loss in mil. USD	
			2008	2007
1	Qantas Grupa	Australia	931,4	646,2
2	Grupa Lufthansa	Niemcy	843,7	2 331,0
3	Southwest Airlines	USA	178,0	645,0
4	Easy Jet	Wlk. Brytania	151,3	276,9
5	Iberia Grupa	Hiszpania	45,1	461,4
6	All Nippon Airways	Japonia	-43,8	659,3
7	Japan Airlines	Japonia	-79,3	-49,9
8	Air Berlin	Niemcy	-105,7	29,5
9	Ryanair	Irlandia	-223,4	515,9
10	TAM Linhas Aereas	Brazylia	-328,1	54,7
11	British Airways	Wlk. Brytania	-508,7	1 031,5
12	Continental Airlines	USA	-585,0	459,0
13	GOL Linhas Aereas	Brazylia	-588,7	-91,1
14	China Southern	Chiny	-699,7	292,7
15	Air Canada Grupa **	Kanada	-728,0	474,7
16	SAS	Dania/Szwecja/Norwegia	-813,9	81,9
17	Air France/KLM	Francja/Holandia	-1 074,9	998,3
18	Cathay Pacific	Hongkong	-1 104,3	906,2
19	Air China	Chiny	-1 366,6	574,2
20	China Eastern	Chiny	-2 049,2	91,7
21	AMR Corp (AA)	USA	-2 071,0	504,0
22	US Airways Grupa	USA	-2 210,0	427,0
23	UAL Corp (UA)	USA	-5 348,0	403,0
24	Northwest	USA	-5 986,8	2 387,5
25	Delta	USA	-8 922,0	1 612,0

*W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 5, a dotyczące 2007 r. zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie Rynek Lotniczy 2008.

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

Tab. 6. Wybrane dane o przewoźnikach niskokosztowych zrzeszonych w European Low Fares Airline Association w 2008 r. (stan na koniec grudnia)/Tab. 6. Selected data on low-cost carriers, members of the European Low Fares Airline Association in 2008 (as of the end of December)

Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	liczba pasażerów w mln./ number of passengers in mil.	Load factor (%)	Liczba rejsów dziennie/ Number of flights/daily	Liczba obsługiwanych krajów/ Number of countries operated	Liczba samolotów/ Number of aircraft
Ryanair	Irlandia	57,7	81,1	1 050	26	169
Easy Jet	Wlk. Brytania	44,6	84,6	900	27	166
Norwegian A. S.	Norwegia	9,1	79,0	216	29	41
Flybe	Wlk. Brytania	7,5	63,6*	500	13	68
Clickair**	Hiszpania	6,3	69,6	111	14	24
Wizz Air	Węgry	5,9	85,0	107	18	20
Transavia.com	Holandia	5,5	85,4	90	19	34
Sterling	Dania	3,8	b. d.	137	26	25
Sky Europe	Słowacja	3,6	73,4	72	20	14
Jet2*	Wlk. Brytania	3,5	78,0	120	18	30
Myair.com	Włochy	1,5	70,7	47	10	9
Sverigeflyg	Szwecja	0,5	75,0	60	4	12

*Dane o LF dla Flybe na podstawie ATW July 2009, op. cit. s. 38-49.

**Clickair i Jet2 zostały członkami ELFAA w 2008 r.

Źródło: opracowanie IT na podstawie: Members' statistics, December 2008 European Low Fares Airline Association, www.ellaa.com, pobrane: lipiec 2009.

Porty lotnicze

- Easy Jet, Wlk. Brytania (44,6 mln pasażerów),
- Air Berlin, Niemcy (29,0 mln pasażerów),
- GOL, Brazylia (25,7 mln pasażerów),
- Air Tran Airways, USA (24,6 mln pasażerów),
- Jet Blue, USA (21,9 mln pasażerów),
- Virgin Blue, Australia (17,7 mln pasażerów),
- West Jet, USA (14,3 mln pasażerów),
- Air Asia, Malezja (11,8 mln pasażerów) [14].

Do ELFAA (European Low Fares Airline Association), należała w grudniu 2008 r. większość liczących się przewoźników europejskich z tego segmentu, choć poza nią pozostawały m.in. Air Berlin, Aer Lingus i Germanwings. 12 linii zrzeszonych w tej organizacji przewiozło w 2008 r. prawie 150 mln pasażerów. W tej grupie największe przewozy, oprócz dwóch gigantów (Ryanair i Easy Jet), miały Norwegian Air Shuttle, Flybe i Clicker. Wizz Air i SkyEurope [15] także pozostawały członkami ELFAA. Łączna liczba pasażerów przewiezionych przez ELFAA w 2008 r. była większa o 21,5 mln niż rok wcześniej (16,8%). Wynik ten ostro kontrastuje z przewozami linii tradycyjnych skupionych w AEA (Association European Airlines); ich przewozy w 2008 r. zmalały o 1,5%. Uwzględniając całość przewozów europejskimi liniami lotniczymi Instytut Turystyki szacuje, że LCCs osiągnęły w Europie udział ok. 1/3, natomiast w przewozach międzynarodowych udział ten zbliżył się do ok. 45% [16]. Podstawowe dane o europejskich LCCs – członkach ELFAA w 2008 r. w tab. 6.

Rynek polski w 2008 r. dla większości europejskich LCCs pozostawał obszarem marginalnym w ich ogólnej aktywności. Tylko w przypadku Wizz Air przewozy z i do Polski stanowiły podstawę działalności – 57,6% wszystkich przewiezionych pasażerów, choć było to mniej niż w 2007 r., gdy udział sięgnął prawie 66%. Dla Norwegian AS było to 7,4% (w 2007 r. 8,5%), dla Ryanair 5% (w 2007 r. 4,5%), dla Easy Jet

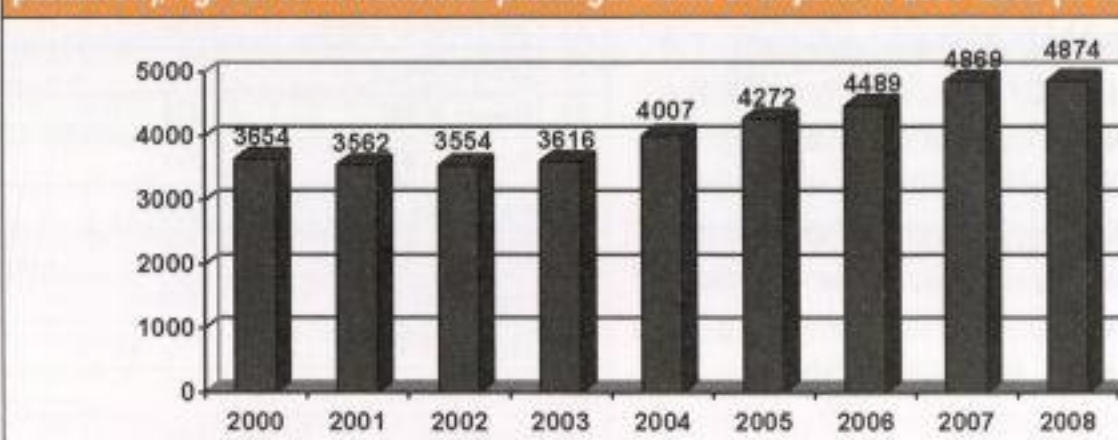
2,1% (w 2007 r. 1,7%), dla Clicker 0,7% (w 2007 r. 0,8%), dla Jet 2 1,1% (w 2007 r. 1,7%), dla Transavia.com 0,9% (w 2007 r. udział ten był 10-ciokrotnie mniejszy) [17]. A takie linie jak Flybe nie operowały w Polsce w 2008 r. wcale. Oznacza to, że dla większości LCCs przewozy na rynku polskim miały mniejsze znaczenie niż rok wcześniej, a Ryanair i Easy Jet należały pod tym względem do wyjątków.

3. Porty lotnicze / Airports

Na podstawie danych zebranych przez Airport Council International z 1 357 lotnisk na świecie, skupiających 98% ruchu, w 2008 r. obsłużono łącznie 4 874 mln pasażerów (dane z lipca 2009 r.). W stosunku do skorygowanych (ostatecznych) danych z 2007 r. był to wzrost minimalny, bo zaledwie o 5 mln pasażerów (0,1%).

W zakresie dynamiki ruchu pasażerskiego był to najniższy wynik portów od 2002 r. i jednocześnie drastycznie odbiegał od wzrostów w ostatnich latach, liczonych w setkach milionów pasażerów. Zmalały przeładunki cargo. Licząc łącznie towary i pocztę w 2008 r. przeładowano 86,1 mln ton, tj. 3,7% mniej niż rok wcześniej [18]. Tempo spadków przeładunków w obrocie krajowym (-5,4%) było większe niż w zagranicznym (-2,4%) i – jak można zakładać – wynikało z udziału rynku amerykańskiego w ładunkach domestic, przy jednoczesnej głębokiej recesji gospodarki USA. Spadła także o 2,1% liczba operacji lotniczych (z uwzględnieniem wszystkich ich rodzajów). Dane za rok 2008 mówią o 77 mln operacji, natomiast skorygowane dane za 2007 r. to 78,6 mln operacji. Uwzględniając tylko operacje w ruchu pasażerskim

Rys. 10. Ruch pasażerski w portach lotniczych na świecie w latach 2000-2008* (w mln pasażerów) / Fig. 10. Total worldwide passenger traffic at airports in 2000-2008 (in mil.)



*Dane za 2000-2007 nieznacznie skorygowane w stosunku do publikowanych wcześniej.

Źródło: opracowanie IT na podstawie: Airport Council International, Airport traffic: flat growth in 2008 July 2009, www.airports.com.

Rys. 11. Udział regionów świata w ruchu pasażerskim w 2008 r. / Fig. 11. Share in world passenger traffic by regions in 2008



*W podziale ACI Egipt wliczany jest do regionu Afryki.

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

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

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

Źródło: opracowanie IT na podstawie opublikowanego 27 lipca 2009 dokumentu Airport traffic: flat growth in 2008: Airport Council International, July 2009, www.airports.com.

Porty lotnicze

liczba ich zmniejszyła się o 0,5%, do 55,8 mln. Oznacza to, że na 1 operację przypadało w 2008 r. 87,3 pasażerów i było to więcej niż w 2007 r., kiedy (przy uwzględnieniu skorygowanych danych) na 1 operację w ruchu pasażerskim przypadało 86,8 osób [19]. Świadczy to o większej efektywności pracy portów lotniczych i przewoźników [20]. Dane o ruchu w latach 2000-2008 na rys. 10.

Regionem, gdzie w 2008 r. na lotniskach nastąpił spadek ruchu (o 3,1%) była Ameryka Północna. We wszystkich pozostałych regionach świata był wzrost, z czego najbardziej dynamiczny na Bliskim Wschodzie (5,8%) oraz w Afryce (4,9%). Wzrost ruchu w Europie wyniósł 1,2%. Te zmiany spowodowały, że ruch pasażerski w Ameryce Północnej i Europie ukształtował się na podobnym poziomie – Ameryka Płn. 1 547 mln pasażerów, Europa 1 509 mln pasażerów. Tym samym, był to kolejny rok, w którym udział Ameryki Północnej zmniejszył się z 32,8% w 2007 r. do 31,7% w 2008 r. Udział Europy wyniósł w 2008 r. 31,0%. Udziały pozostałych regionów nie zmieniły się znacząco w stosunku do roku poprzedniego. Dane o udziałach w ruchu pasażerskim poszczególnych regionów świata przedstawia rys. 11.

Przeładunki cargo w układzie regionalnym najbardziej zmniejszyły się w 2008 r. w portach Ameryki Północnej (-8,4%) oraz Ameryki Łacińskiej (-4,2%); w Europie spadły o 1,0%, natomiast wzrosły o 5,7% w Afryce, a o 1,6% na Bliskim Wschodzie.

W pierwszym półroczu 2009 r. według danych ACI ruch na największych lotniskach zmniejszył się w stosunku do tego samego okresu 2008 r. o 6,6%, zaś w okresie ostatnich 12 miesięcy (lipiec 2008 – czerwiec 2009 do lipiec 2007 – czerwiec 2008) było to mniej o 5,1%. Znacznie bardziej spadają przeładunki cargo; w pierwszym półroczu 2009 r. spadły o 18,8%, a w czasie 12 miesięcy o 14,1% w stosunku do analogicznych okresów wcześniejszych. Skala tych spadków uwiary-

Tab. 7. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2008 r. i zmiany w latach 2007-2008 (w %)/ Tab. 7. Passenger traffic at the largest airports in 2008 and changes in 2007-2008 (in %)

Lp./No.	Port lotniczy/Airport	Kraj/Country	Liczba pasażerów w 2008 r. w mln/ Number of passengers in 2008 in mil.	Zmiana w % 08/07/ % change 08/07
1	Atlanta (ATL)	USA	90,0	0,7
2	Chicago (ORD)	USA	69,4	-8,9
3	Londyn (LHR)	Wlk. Brytania	67,1	-1,5
4	Tokio (HND)	Japonia	66,7	0,0
5	Paryż (CDG)	Francja	60,9	1,6
6	Los Angeles (LAX)	USA	59,5	-4,8
7	Dallas FW (DFW)	USA	57,1	-4,6
8	Pekin (PEK)	Chiny	55,7	3,9
9	Frankfurt (FRA)	Niemcy	53,5	-1,3
10	Denver (DEN)	USA	51,4	3,0
11	Madryt (MAD)	Hiszpania	50,8	-2,4
12	Hongkong (HKG)	Chiny	47,9	1,8
13	Nowy Jork (JFK)	USA	47,8	0,2
14	Amsterdam (AMS)	Holandia	47,4	-0,8
15	Las Vegas (LAS)	USA	44,1	-7,7
16	Houston (IAH)	USA	41,7	-3,0
17	Phoenix (PHX)	USA	39,9	-5,4
18	Bangkok (BKK)	Tajlandia	38,6	-6,3
19	Singapur (SIN)	Singapur	37,7	2,7
20	Dubai (DBX)	ZEA	37,4	9,0
21	San Francisco (SFO)	USA	37,4	4,5
22	Orlando (MCO)	USA	35,6	-2,4
23	Newark (EWR)	USA	35,3	-2,9
24	Detroit (DTW)	USA	35,1	-2,3
25	Rzym (FCO)	Włochy	35,1	6,9
26	Charlotte (CLT)	USA	34,7	4,7
27	Monachium (MUC)	Niemcy	34,5	1,7
28	Londyn (LGW)	Wlk. Brytania	34,2	-2,9
29	Miami (MIA)	USA	34,1	1,0
30	Minneapolis St. Paul (MSP)	USA	34,0	-3,0

Źródło: opracowanie IT na podstawie ACI, Passenger Traffic 2008, update 17.03.2009, www.airports.org.

godnia pesymistyczne prognozy przewozowe pasażerów i cargo na ten rok (vide: rozdz. 4 Raportu) [21].

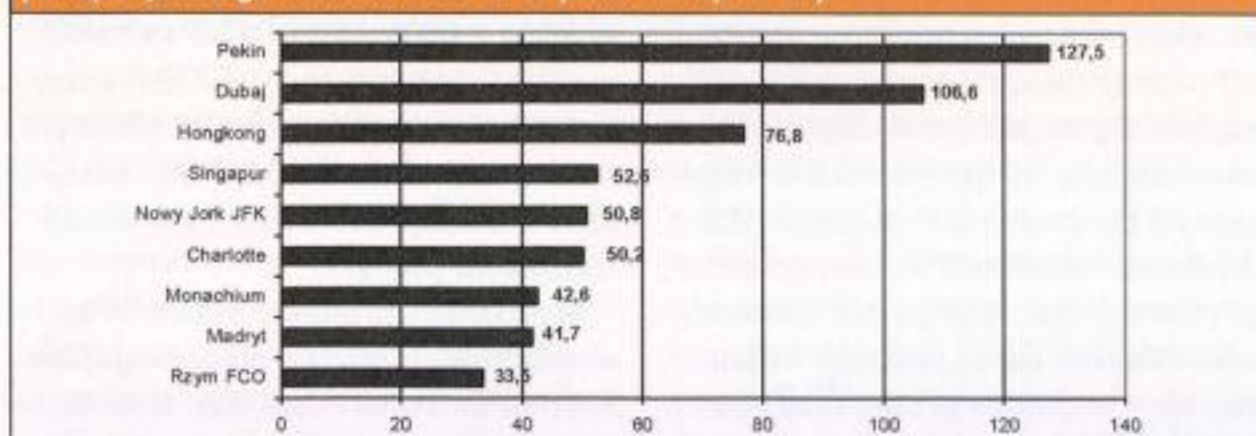
Z uwagi na narastające zjawiska kryzysowe ruch w największych portach lotniczych w 2008 r. zmieniał się dynamicznie. W tej grupie odnotowano zarówno dość poważne spadki, przede wszystkim w portach USA (Los Angeles, Chicago, Las Vegas, Phoenix, Detroit), ale także w Europie (Heathrow, Frankfurt, Madryt) i w Azji (Bangkok i Tokio Narita NRT). Tokijskie lotnisko Narita znalazło się poza 30-tką największych lotnisk. Jednakże we wszystkich regionach świata były także lotniska, gdzie ruch pasażerski zwiększył się. Należy tu wymienić: San Francisco, Denver, Mia-

mi, Charlotte, Paryż (CDG), Rzym (FCO), Singapur, Pekin i Dubai. W tym ostatnim przypadku wzrost o 3 mln pasażerów i 9% był największym bezwzględnym i relatywnym wzrostem wśród największych portów świata. Zwraca też uwagę spadek dynamiki w Pekinie, gdzie przez kilka poprzednich lat notowano rekordowe wzrosty liczby pasażerów. W 2008 r. pomimo igrzysk olimpijskich ruch zwiększył się zaledwie o 3,9%.

W 2008 r. nie zaszły zmiany na pozycji lidera największych portów pasażerskich. Pozostała nim Atlanta, która – przy niewielkim wzroście – zwiększyła swoją „przewagę” nad Chicago (ORD) do 20 mln pasażerów. Liczba pasażerów

Trendy, tendencje, prognozy

Rys. 12. Porty lotnicze z czołowej 30-tki, które odnotowały największy względny wzrost ruchu pasażerskiego w latach 2003-2008 / Fig. 12. The airports with the greatest relative growth (in %) of passenger traffic in 2003-2008 (from the top 30 list)



Źródło: opracowanie IT, dane 2008 r. na podstawie ACI, op. cit., dane 2003 r. na podstawie ATW Jul/2004 oraz stron internetowych portów lotniczych

rów w Chicago zmniejszyła się o prawie 7 mln i był to największy spadek ruchu na światowych lotniskach w 2008 r. Trzecie miejsce utrzymało londyńskie Heathrow, ale różnica między nim, a paryskim CDG zmniejszyła się z 8,2 mln pasażerów w 2007 r. do 6,2 mln w 2008 r.

W 2008 r. 30 największych portów obsłużyło ogółem 1 414,6 mln pasażerów i było to 16 mln mniej (1,1%) niż w 2007 r. Przy minimalnym wzroście ruchu na lotniskach w 2008 r. o 0,1% oznacza to, że największe porty lotnicze odczuły dekonstrukcję silniej niż lotniska mniejsze. Warto przypomnieć, że w 2007 r. przy wzroście światowego ruchu pasażerskiego w grupie największych portów dynamika była niższa niż dla wszystkich lotnisk. Wynika z tego, że w latach 2006-2008 niezależnie od ogólnego kierunku zmian, największe lotniska zmniejszyły swój udział w obsłudze światowego ruchu pasażerskiego; obniżył się on do 29% w 2008 r. (wcześniej było to 31% w 2006 r. i 30% w 2007 r.). Potwierdza to, że coraz większą rolę odgrywają porty średniej wielkości i małe.

Nie przesądzając o tym, czy jest to tendencja długofalowa, czy zjawisko krótkookresowe można założyć, że wzrost udziałów portów mniejszych wiąże się z rozszerzaniem siatki połączeń, a tym samym ofertą bardziej zróżnicowaną i bliższą potrzebom pasażerów.

Podobnie, jak w 2007 r. także w 2008 r. wśród 30 największych lotnisk najliczniej reprezentowane były porty USA

(16). Europa miała w tej grupie 8 lotnisk (więcej o 1 – rzymskie Fiumicino – niż rok wcześniej), a region Dalekiego Wschodu 5 (mniej o 1 – tokijskie Narita). Z Bliskiego Wschodu pozostawał tylko port w Dubaju, a inne regiony świata nie miały lotnisk o tak dużym ruchu, by znaleźć się w tym gronie.

Na największe lotniska USA przypada ponad połowa (53%) udziału w liczbie pasażerów obsłużonych w czołowej 30-tce. Dane o ruchu na 30 lotniskach w 2008 r. w tab. 7.

Do portów, które poprawiły swoją pozycję w rankingu należały m.in. Dubai (DBX) – 7 miejsc w górę, Rzym (FCO) – 6 miejsc w górę i Charlotte w Płn. Karolinie (CLT) – 4 miejsca w górę. Wśród tych, które przesunęły się w dół tabeli znalazły się m.in. Minneapolis St. Paul (MSP) – o 4 miejsca, Londyn Gatwick (LGW) – o 3 miejsca i Narita (NRT), która spadła do czwartej dziesiątki, choć zajmowała w 2007 r. 24 miejsce. Warto też dodać, że nowojorski Newark miał mniejszy ruch (o 2,9%), a lotnisko JFK – obsługujące tę samą aglomerację – zachowało stan z 2007 r., zwiększając tym samym przewagę nad konkurentem.

Uwzględniając dłuższy okres zmian, tj. lata 2003-2008 w grupie największych portów, w liczbach bezwzględnych, przoduje Pekin (wzrost o ponad 31 mln), a kolejne pozycje zajmują: Hongkong (wzrost o prawie 21 mln) i Dubai (wzrost o ponad 19 mln). W wartościach względnych największa dynamika miała miejsce na tych samych lotni-

skach; w Pekinie wzrost o 127,5%, w Dubaju o 106,6%, a w Hongkongu o prawie 77%. Znaczące, choć niższe, wzrosty w tym czasie były w Singapurze, na JFK w Nowym Jorku, a w Europie w Monachium, Madrycie i w Rzymie (FCO). Dane o wybranych portach na rys. 12. Dla porównania w Warszawie w latach 2003-2008 ruch wzrósł o prawie 4,3 mln pasażerów (83%).

Madryt (MAD), Rzym (FCO) i Monachium (MUC) były jedynymi portami europejskimi, nie tylko dużymi, ale także o wysokiej dynamice ruchu pasażerskiego, tak w porównaniu 2008 do 2007, jak i w dłuższym okresie (2003-2008). W Europie można zauważyć, że lotnisko CDG w Paryżu po raz kolejny w 2008 r. zwiększyło swoją ilościową przewagę nad Fraportem we Frankfurcie do ponad 7 mln pasażerów.

4. Trendy, tendencje, prognozy / Trends, tendencies, forecasts 4.1. Uwarunkowania formalne / Legal conditions

Wejście w życie umowy pomiędzy USA i Unią Europejską 30.03.2008 r., która reguluje nowe zasady operowania pomiędzy nimi i wewnątrz tych obszarów, dla przewoźników drugiej strony traktowane było jako przełom w światowym lotnictwie. Przewidywano, że pewna liberalizacja tych przewozów wpłynie na znaczący wzrost aktywności linii, wzrost konkurencji, nieco niższe ceny, a przez to i wzrost popytu. Na rynek weszli faktycznie nowi przewoźnicy, uruchomiono nowe trasy, ale zasadniczo nie zwiększył się wolumen oferowania w 2008 r., a w 2009 r. notuje się jego spadek. Na przykład, wśród 32 europejskich przewoźników sieciowych, oferowanie w 2008 r. na Północnym Atlantyku (liczone w ASKM) wzrosło o 1%, natomiast liczba przewiezionych pasażerów spadła o 0,6% w stosunku do 2007 r. [22]. Według danych Bureau of Transportation Statistics USA przewoźnicy z tego kraju w 2008 obsłużyli na trasach atlantyckich 26 mln pasażerów i było to 4,3% więcej niż rok wcześniej [23]. Wynikać z tego może, że li-

Trendy, tendencje, prognozy

nie amerykańskie lepiej wykorzystały w tym okresie możliwości wynikające z nowych regulacji niż ich europejscy konkurenci. Łącznie przewozy nad Atlantykiem (między USA i Europą) wzrosły w 2008 r. do ok. 55 mln, z ok. 54 mln rok wcześniej [24]. Jednak już w pierwszych miesiącach 2009 r. zmniejszenie przewozów nad Atlantykiem wśród linii europejskich zrzeszonych w AEA wyniosło 8,1% [25], a linii z USA 10,2% [26].

Porozumienie USA-UE spowodowało też zainteresowanie przewozami atlantyckimi linii z segmentu LCCs. Przykładem może być Air Berlin, który uruchomił połączenia do USA (m. in. Nowy Jork i Miami) z Düsseldorfu. Ponieważ wymaga to dysponowania flotą daleko dystansową – a więc inną niż mają w przeważającej mierze LCCs – zakres takich poczynań jest na razie bardzo ograniczony. Co najmniej równie istotnym powodem jest spadek popytu na przewozy atlantyckie.

Kryzys gospodarczy, w jakim świat znalazł się w 2008 r. oraz złe wyniki finansowe dużej części przewoźników, nie sprzyjały forsowaniu kosztownych nowych rozwiązań prawnych z zakresu bezpieczeństwa i emisji zanieczyszczeń. W obu tych sferach trwają prace nad zmianami regulacji, które mogą dotknąć – i dotkną – przewoźników w najbliższej przyszłości. W przypadku emisji spalin wynikać one będą z przyjętych bardzo restrykcyjnych założeń ogólnych tzw. pakietu klimatycznego. Przyjęcie przez UE programu obniżenia emisji CO₂ o 20% do 2020 r., oznacza nieuchronność nadzwyczajnych i olbrzymich kosztów, jakie poniosą linie w niedługim czasie.

Nie posunęły się w widocznym stopniu prace nad ujednoczeniem systemu kontroli lotów w Europie. W dalszym ciągu ruch lotniczy nad Europą podlega 67 ośrodkom narodowym, co drastycznie obniża jego efektywność i podnosi koszty, niemniej zaspakaja ambicje narodowe i polityczne.

Gwałtowne pogorszenie wyników finansowych wielu dużych linii nie sprzyja ich angażowaniu w procesy konsoli-

dacyjne na rynku. Z drugiej strony, złe lub bardzo złe bilanse wielu małych i średnich przewoźników tworzą okazję do relatywnie tanich zakupów przez tych, którzy mają pieniądze. Niekiedy względy czysto polityczne odgrywają tu znaczącą rolę. W tym kontekście interesującym był proces bankructwa i przeobrażenia linii Alitalia w nowego-starego przewoźnika, którego nie uratowały setki milionów euro „pożyczki” rządowej, ale – w obliczu groźby przejęcia przez kapitał rosyjski – wyłożenie pieniędzy przez włoskie firmy prywatne i państwowe. Warto także zwrócić uwagę na poczynania Lufthansy, która jako jedyny przewoźnik światowy dysponuje kolejny rok znacznymi kwotami zysku. Po udanej inwestycji w Swiss International trwają zabiegi w sprawie integracji z SN Brussels i Austrian Airlines. W tym ostatnim przypadku Komisja Europejska 31.07.2009 r. wydała komunikat, o braku zastrzeżeń, co do planów konsolidacji obu linii. W ten sposób kontrola Lufthansy nad tym, co się dzieje w Europie Środkowej staje się pełna i współgra z siatką połączeń interkontynentalnych oraz dobrym dostępem nie tylko do niemieckich hubów (Frankfurt, Monachium), ale także portów w Zürichu, Genewie, Wiedniu i europejskiej stolicy – Brukseli.

4.2. Nowe samoloty / *New aircraft*

Załamanie gospodarcze i ograniczenie popytu na przewozy lotnicze odczuli silnie producenci samolotów. O ile, na przełomie 2007/2008 dobre miejsce w kolejce po nowe samoloty było zaliczane do cennych aktywów przewoźników, a zamówienia przekraczały znacznie możliwości dostawców, o tyle w drugiej połowie 2008 r. sytuacja się odwróciła. Linie lotnicze nie składały nowych zamówień, anulowały część wcześniejszych lub przesunęły terminy odbioru na później. I tak, w lipcu 2008 r. nowe zamówienia linii opiewały na 320 samolotów, w tym 103 szerokokadłubowe. Od grudnia 2008 r. do maja 2009 r. łączna liczba miesięcznych zamówień w firmach Boeing, Airbus, Embraer i Bombardier nie przekracza-

ła 100, a w kilku miesiącach było ich mniej niż anulacji. Na przykład w maju 2009 nowych zamówień wpłynęło 28, a zrezygnowano z 36 samolotów [27]. Ogółem w maju 2009 r. wszystkich zamówień złożonych u 4 głównych producentów było na 8,05 tys. maszyn, choć w początkach 2008 r. zamówień takich było 8,6 tys.

Sztandarowy produkt Airbusa, A-380 eksploatowany jest już przez Singapore Airlines, Emirates i Quantas. Linie te jednak nie rozpowszechniają szerzej informacji o efektach eksploatacyjnych i finansowych super jumbo. Ogólna liczba zamówień na ten samolot w dalszym ciągu nie przekroczyła 200, a część odbiorców wołałaby opóźnić dostawy. Taką opcję negocjowały w lipcu 2009 r. linie Thai Airways International, które zamówiły 6 maszyn A-380. Tak więc, po wielu kłopotach technicznych z wprowadzeniem tego typu do eksploatacji, w dalszym ciągu sukces komercyjny przedsięwzięcia wydaje się równie odległy, co niepewny. Airbus zbiera także zamówienia na A-350 (ma zastąpić model A-330). W tym przypadku mniejszym problemem jest potencjalny popyt, a większym konieczność uzyskania wsparcia finansowego w wysokości ok. 5 mld euro, na kontynuowanie projektu. Przy innych wydatkach i rosnących deficytach budżetowych rządy Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii i Hiszpanii nie są skore do tych subwencji.

Poważne kłopoty z realizacją planów ma także Boeing. Dreamliner B-787 miał wejść do komercyjnej eksploatacji pod koniec 2008 r. Obecnie mówi się o 2-letnim opóźnieniu i przekazaniu pierwszych maszyn liniom lotniczym w drugiej połowie 2010 r. Nie dotrzymano także kolejnego terminu pierwszego lotu testowego (w czerwcu 2009 r.). Ten stan rzeczy budzi coraz większe zniecierpliwienie niektórych odbiorców. Na przykład Qatar Airways, które zamówiły 30 maszyn B-787 straszą producenta karami i przeniesieniem zakupów do konkurencji, czyli Airbusa. Wydaje się, że decydenci w Boeingu nie uwzględnili (choć powinni) skali proble-

Trendy, tendencje, prognozy

mów wynikających z jednoczesnego wprowadzenia nowego produktu, nowych technologii i nowej organizacji produkcji. W znacznym stopniu wiązało się to także z nowymi pracownikami (własnymi, kooperantów, dostawców, itp.). Dzisiejsze problemy to w poważnym stopniu konsekwencja braku punktów oparcia – nie można zmieniać wszystkiego na raz.

Znaczące obniżenie cen paliwa, począwszy od lipca 2008 r. zmniejszyło presję na wprowadzanie i poszukiwanie alternatywnych paliw i zmniejszenie kosztów z tego tytułu. Niemniej, tak A-350 jak i B-787 oczekiwane są jako samoloty z silnikami nowej generacji, gdzie zużycie paliwa będzie o co najmniej kilkanaście procent niższe niż obecnie. Ma to istotne znaczenie także w świetle „groźących” regulacji pakietu klimatycznego. Znaczenia nabierają rozwiązania z zastosowaniem ogniw fotowoltaicznych. Efektywność energetyczna tych urządzeń stwarza coraz większe możliwości ich stosowania w samolotach, choć z pewnością – przynajmniej w najbliższych latach – nie jako głównego źródła napędu.

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

Obecny kryzys gospodarczy i spadek popytu na przewozy lotnicze spowodował korekty w prognozach, szczególnie krótkoterminowych. Według prognozy ICAO z marca 2009 r. w tym roku przewozy (liczone w RPK) miały zmniejszyć się o 3,8% w stosunku do 2008 r., natomiast w 2010 r. wzrosnąć o 3,3%, a w 2011 r. o 5,5%. Zgodnie z prognozą w 2009 r. największy spadek będzie w Ameryce Północnej (-7,2%), w regionie Azji i Pacyfiku (-4,5%) oraz w Afryce (-4,2%); w Europie będzie to spadek o 3%, natomiast na Bliskim Wschodzie przewozy wzrosną o 8%, a w Ameryce Łacińskiej o 5,3%. W następnych latach przewozy najbardziej dynamicznie rosnąć będą na Bliskim Wschodzie i w Ameryce Łacińskiej, najmniej w Ameryce Północnej oraz w Europie [28].

Dla 2009 r. te prognozy są bardziej pesymistyczne niż wcześniejsze, gdzie zakładano minimalny wzrost przewozów [29].

Bliski Wschód ma być także regionem o najbardziej dynamicznym wzroście w dłuższym okresie. Według ICAO w tym obszarze ruch ma wzrosnąć w 2025 r. do 293 mln pasażerów z 71 mln w 2007 r. oznacza to średnioroczny wzrost w latach 2007-2025 na poziomie 8,2%. Jednakże udział w tym ruchu tras z i do Europy spadnie z 32% do 22,5%, najbardziej wzrośnie ruch intraregionalny [30].

Najbardziej aktualne przewidywania IATA (z czerwca 2009 r.) zakładają, że w 2009 r. o 15% (80 mld USD) zmniejszą się przychody linii lotniczych, przy czym aż o 25% spadną przychody cargo. O 10% zmniejszy się liczba pasażerów w skali całego świata, a o 17% przewozy z cargo. W ramach ogólnego zmniejszenia kosztów operacyjnych o 76 mld, dobrą wiadomością jest przewidywanie zmniejszenia wydatków na paliwo o 59 mld USD, tj. o prawie 36%. Średnioroczna cena baryłki paliwa lotniczego jest szacowana na 56 USD. W wyniku obniżenia kosztów zmniejszy się tzw. break-even load factor nie uchroni to jednak linii przed poniesieniem straty operacyjnej szacowanej na 1,7 mld USD, oraz straty netto w wysokości 9 mld USD [31]. Różnica pomiędzy wcześniejszymi, a bardziej aktualnymi prognozami pokazuje skalę załamania gospodarczego

na świecie i znacznie większą niż zakładano wcześniej siłę oddziaływania kryzysu na przewozy lotnicze.

Mimo załamania w 2009 r. IATA przewiduje, że w średnim okresie pasażerski ruch lotniczy będzie wzrastał do poziomu 2,7 mld w 2013 r. Oznacza to wzrost (w stosunku do 2009 r.) o 500 mln, tj. prawie 33%, przy czym główna część tego przyrostu (o 163 mln, tj. prawie 1/4) przypadnie na 2013 r. IATA podtrzymuje swoją przedkryzysową prognozę, że w tym okresie ruch międzynarodowy nie będzie wzrastał szybciej niż krajowy, choć w 2013 r. ten pierwszy przekroczy poziom 1 mld pasażerów. Według wcześniejszych (z 2007 r.) prognoz IATA już w 2011 r. miał być osiągnięty poziom 2,75 mld obsługiwanych pasażerów. Brak jest obecnie (sierpień 2009) uaktualnionych prognoz średniookresowych dla wielkości ruchu w poszczególnych regionach i pomiędzy regionami. Można jedynie zaznaczyć, że w średnim horyzoncie czasowym relatywnie najmniej dynamicznie będzie wzrastał ruch Ameryce Północnej i Europie, a najbardziej na Bliskim Wschodzie. Najbardziej aktualne pozostają prognozy długookresowe, (publikowane w naszym Raporcie w 2007 r.).

Po spadku przewozów lotniczych cargo w 2008 r. o 1,5 mln t. (wobec 2007 r.) IATA w 2009 r. prognozuje dalsze bardzo duże zmniejszenie przewozów ładunków. Według najnowszych prognoz (z czerwca 2009 r.) wyniosą

Tab. 8. Skorygowane prognozy IATA dla przewozów lotniczych 2009-2013 / Tab. 8. IATA's revised forecasts for global air transport volumes in 2009-2013

Rodzaj działalności/ Kind of activity	2009*	2010	2011	2012	2013	Zmiana 2013/2009 w %/ % change 13/09
Pasażerowie ogółem w mln	2 062*/ 2 236	2 256	2 373	2 535	2 698	30,8
Pasażerowie na trasach międzynarodowych w mln	829	836	885	953	1 017	-**
Przewiezione cargo w mln t	33,3*/38,9	40,9	43,7	46,4	49,6	49,0
Przewiezione cargo w mln t trasach międzynarodowych	23,7	24,9	26,6	28,2	30,1	-**

*Dane oznaczone gwiazdką pochodzą z opracowania przygotowanego przez IATA w czerwcu 2009. Należy je uznawać za dokładniejsze i bardziej wiarygodne niż dane z grudnia 2008 r. Dla tras międzynarodowych brak jest danych szacowanych w czerwcu 2009 r. Zmiany w latach 2009-2013 w ujęciu procentowym obliczono w stosunku do danych z czerwca 2009 r.

**Ze względu na brak urealnionych prognoz dla przewozów międzynarodowych w 2009 r. nie wyliczono zmian procentowych w latach 2009-2013 dla tych rodzajów aktywności.

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie: IATA Economic Briefing The Impact of Recession on Air Traffic Volumes, December 2008, oraz IATA Financial Forecast June 2009, www.iata.org.

Trendy, tendencje, prognozy

one 33,3 mln t. Jest to o 5 mln t. mniej niż szacowano jeszcze w grudniu 2008 r. Oznacza to także bezprecedensowy spadek względny o 17%. W kolejnych latach będzie następował wzrost, i w 2013 r. przewozy cargo sięgną prawie 50 mln t., tj. prawie o 20% więcej niż przed kryzysem w 2007 r. Podobne będzie tempo przyrostu przewożonych

ładunków w obrocie międzynarodowym w okresie 2010-2013 [32]. Można mieć wątpliwości, czy prognozy dla cargo do 2013 r. nie są zbyt optymistyczne. Wcześniej IATA na lata 2007-2011 prognozowała średnioroczny wzrost przewozu cargo na 4,8%. Według przewidywań aktualnych w całym tym okresie cargo wzrośnie o 5%.

Świadczy to o sile oddziaływania kryzysu globalnego na stan transportu lotniczego w krótkim i średnim okresie i o powiązaniu aktywności gospodarczej z transportem ładunków drogą powietrzną. Dane o prognozowanych wielkościach przewozowych w latach 2009-2013 w tab. 8.

1. The ICAO Journal 1/2009, vol. 4, March, 2009, s. 13.
2. World Economic Outlook Update, International Monetary Fund, Jul 8, 2009, s. 2., strona www.imf.org
3. Dane za 2008 r. są wstępne i ulegają w dalszym ciągu korektom. Np. IATA w opracowaniu z czerwca 2009 r. podaje wielkość przewozów na poziomie 2 242 mln, tj. o 0,8% niższym niż w 2007 r. (według IATA, Financial Forecast June 2009, s. 4.). W tym przypadku, z uwagi na porównywalność źródeł z latami wcześniejszymi, kiedy korzystano z danych ICAO, przyjęto szacunek podany przez tę organizację z minimalnym wzrostem przewozów w 2008 r.
4. 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%, w 2007 r. 46%, a w 2008 r. było to 47%.
5. Dane dotyczące wzrostu PKB na świecie w 2008 r. szacunkowe i wstępne. W tym opracowaniu przyjęto opublikowane w lipcu 2009 r. dane MFW (op. cit.).
6. Wskaźnik yield oznacza stosunek przychodów ze sprzedaży do wielkości sprzedanych pasażerokilometrów. Niekiedy może też być liczony w relacji do liczby pasażerów lub liczby oferowanych pasażerokilometrów.
7. Dane na podstawie: IATA Airlines Financial Monitor, May-June 2009, s. 1, strona www.iata.org.
8. Na podstawie: The 2008 fuel crisis: the Airline perspective, w ICAO Journal 1/2009, March/2009, vol. 64, s. 6, oraz IATA Financial Forecast, June 2009, op. cit., s. 4.
9. Dane na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2009, op. cit., s. 4. W raporcie Rynek lotniczy 2008 podana była suma 136 mld USD. Wynik skorygowany jest o 2 mld USD niższy. Wielkość 174 mld USD dla 2008 r. podana w ICAO Journal 1/2009 March/2009, opierała się na wcześniejszych szacunkach i nieskorygowanych danych. Dlatego w raporcie przyjęto późniejsze (z czerwca 2009) dane IATA.
10. Taką ocenę sformułował Brian Pearce, szef ekonomistów IATA, w wywiadzie zamieszczonym w ICAO Journal 1/2009, op. cit., s. 6-7.
11. Dane na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2009, op. cit., s. 4. Prognozowana przez Economist Intelligence Unit w lipcu na drugą połowę roku 2009 średnia cena ropy wynosi 59 USD. Potwierdzałoby to bezpieczny poziom wcześniejszej całorocznej prognozy IATA.
12. Dane o podaży ogółem i w segmencie LCCs na podstawie: OAG Facts July 2009, Executive Summary, s. 2-3, www.oagaviation.com, publikacja lipiec 2009.
13. Porównując czerwiec 2008 r. z czerwcem 2007 r. liczba miejsc oferowanych przez LCC wzrosła o 3%, w lipcu 2008 r. do 2007 r. był to wzrost o 12,7%. Przy porównaniu czerwca 2009 r. z czerwcem 2008 wielkość ta wzrosła symbolicznie o 0,05% (z 65,71 do 65,74 tys. m.), a lipiec 2009 r. z lipcem 2008 o 2%. Źródło: OAG Facts July 2009, op. cit. i OAG Facts June 2009, Executive Summary, s. 2-3, publikacja czerwiec 2009. Strona www.oagaviation.com.
14. Dane na podstawie: Air Transport World, July 2009, op. cit., s. 38-49.
15. W połowie sierpnia 2009 r. linie lotnicze Sky Europe poinformowały o zawieszeniu swoich połączeń.
16. Dane i szacunki na podstawie: ATW July 2009, op. cit. s. 38-49; Members' statistics, December 2008 European Low Fares Airline Association, www.el-faa.com, pobrane: lipiec 2009 oraz AEA Traffic Update, Feb. 2009, Traffic Update Jan-Dec 2008, www.aea.be, pobrane luty 2009.
17. Udziały wyliczone na podstawie danych z tab. 6 oraz materiałów statystycznych ULC „Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2008”, www.ulc.gov.pl, pobrano w lutym 2009 r.
18. Publikowane wcześniej przez ACI dane o przeładunkach w portach podawały wielkość 88,5 mln t. ładunków i poczty. Według danych skorygowanych było to 89,4 mln t.
19. W naszym raporcie Rynek Lotniczy 2008 podano dane o średniej liczbie pasażerów/operację przy uwzględnieniu całkowitej liczby operacji. Dla skorygowanych danych o ruchu za 2007 wielkość ta wynosiła 61,9 pasażerów/operację. Licząc analogicznie dla 2008 r. wielkość ta wynosi 63,3 pasażera/operację.
20. Dane o wielkościach ruchu w portach lotniczych w 2008 r. i skorygowane dane za 2007 r. na podstawie opublikowanego 27 lipca 2009 dokumentu Airport traffic: flat growth in 2008 oraz statystyk Airport Council International, www.airports.org.
21. Dane o ruchu w portach w 2009 r. na podstawie: Airport Council International, Airport traffic slump eases in June, Media Release, 31 July 2009, s. 4 i 7, www.airports.com
22. AEA Traffic Update, Jan-Dec 2008, op. cit. s. 3.
23. Dane na podstawie strony internetowej Bureau of Transportation Statistics, www.bts.gov/cgi-bin, pobrano w lipcu 2009 r.
24. Są to wielkości szacunkowe obejmujące przewozy nad Północnym Atlantykiem linii europejskich zrzeszonych w AEA oraz atlantyckie przewozy linii USA.
25. AEA, Traffic Update, Schedule Service of AEA Member Airlines Jan-Feb 2009, 2.04.2009, www.aea.be
26. US Major Carriers International Traffic Jan-Feb 2009, ATW July 2009, op. cit., s. 109.
27. Informacje na podstawie: Commercial Aviation Online, Fleet Watch, May 2009, www.flightglobal.com
28. Dane na podstawie: ICAO News Release, PIO 08/09, 5.06.2009, www.icao.int, op. cit.
29. ICAO Journal 1/2009, Mar 2009, op. cit. s. 20.
30. Na podstawie: ICAO The Middle East Air Navigation Planning and Implementation Regional Group, materiał z konferencji 27-29.04.2009 w Kairze, s. 6-7, www.icao.int, op. cit. w lipcu 2009.
31. IATA Financial Forecast, June 2009, op. cit. Szczegółowe dane o przewidywaniach wyników finansowych w regionach w rozdz. 1.2.
32. Dane na podstawie IATA Economic Briefing The Impact of Recession on Air Traffic Volumes, December 2008, www.iata.org.

Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej

CZĘŚĆ II / PART II

RYNEK LOTNICZY – POLSKA / AIR TRANSPORT MARKET – POLAND

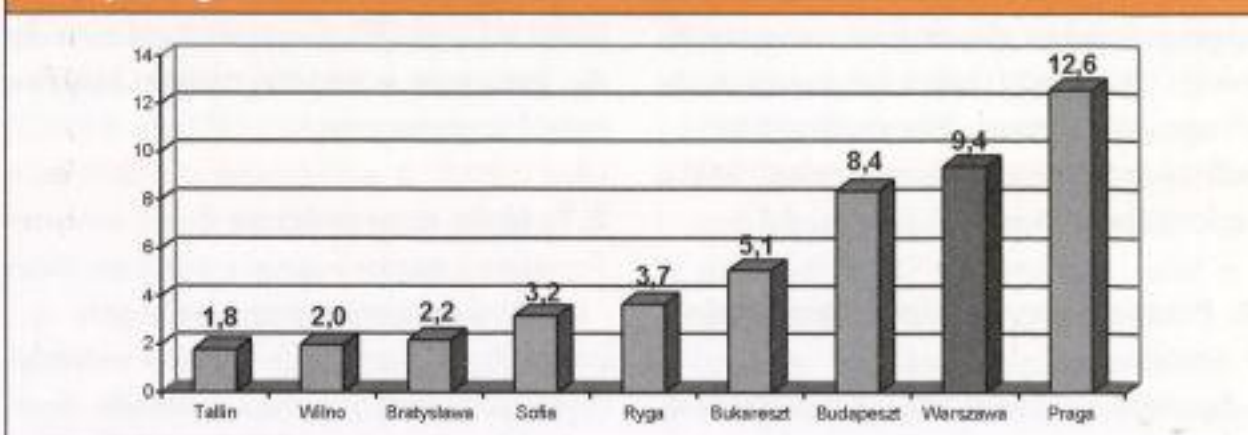
1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej / Poland versus other Central- and Eastern-European countries

Zmniejszenie dynamiki wzrostu w pasażerskim ruchu lotniczym w 2008 r. objęło w zasadzie wszystkie kraje Europy Środkowej i Wschodniej należące do Unii Europejskiej. Po części, przyczyną tego był narastający kryzys w gospodarce światowej i jego oddziaływanie na kraje naszego regionu.

Uwzględnić jednak trzeba także fakt bardzo silnych wzrostów w poprzednich latach i „wyczerpania się” prostych zasobów popytowych, generowanych przez ofertę LCCs. Analizy rynkowe wskazywały na zmniejszanie się tempa wzrostu jeszcze przed ujawnieniem się zjawisk kryzysowych w połowie 2008 r. Podkreślić jednak należy, że zarówno porty większe (Praga, Bukareszt i Sofia), jak i mniejsze (Ryga, Wilno, Tallin, Bratysława) wykazały wzrost ruchu w stosunku do 2007 r. [1]. Wyjątkiem był Budapeszt, gdzie ruch spadł o prawie 2%. Najbardziej dynamicznie, w ujęciu względnym, ruch pasażerski wzrósł w Wilnie (19,3%), Sofii (o 17,6%) oraz w Rydze (o 14,8%). Ruch w Pradze wzrósł o 1,6%, podobnie jak w Warszawie, gdzie było 1,8% i w Bukareszcie (1,7%). Za odbiegające od ogólnej tendencji malejącej dynamiki należy uznać wyniki osiągnięte przez lotnisko w Bratysławie, gdzie wzrost wyniósł prawie 10% wobec 4,5% rok wcześniej. Na tym tle bardzo dobrze wypadają rezultaty lotniska Tegel w Berlinie (wzrost o 5,2%) i wiedeńskiego Schwechat (wzrost o 8,5%). Tym samym, powiększyła się różnica pomiędzy nimi a Pragą, Warszawą i Budapesztem; odwrócił się trend z lat wcześniejszych.

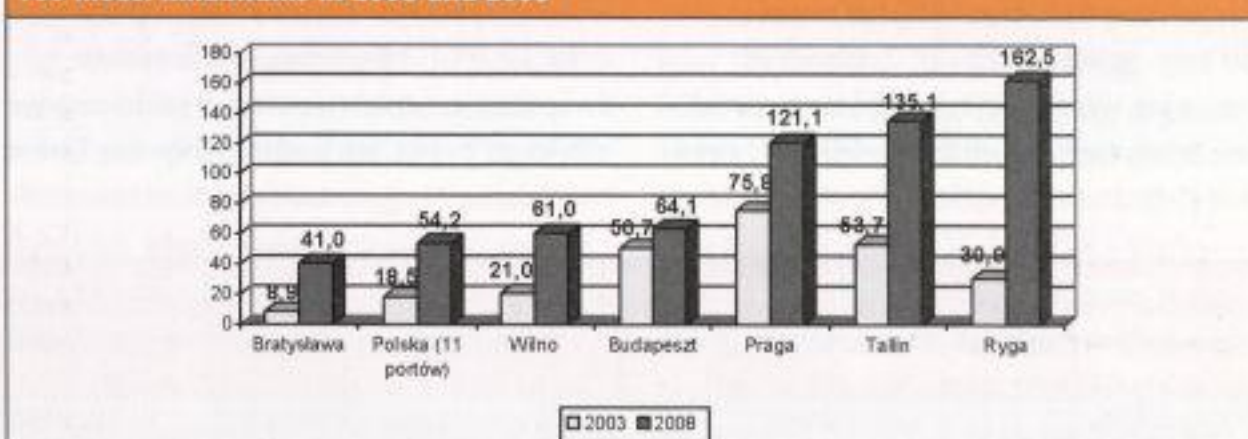
W wartościach bezwzględnych – pomijając Berlin i Wiedeń – jedynym lotniskiem z ruchem ponad 10 mln pasażerów. pozostało w 2008 r. praskie Ružině (12 630 tys. pasażerów.). Nie uda-

Rys. 13. Ruch w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w 2008 r. w mln pasażerów/ Fig. 13. Airport traffic at Central- and Eastern-European capitals in 2008 in mil. of passengers



Źródło: strony internetowe portów lotniczych, dane według stanu na maj 2009.

Rys. 14. Ruch w portach lotniczych w tys. pasażerów w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w 2003 r. i w 2008 r./ Fig. 14. Airport traffic in thous. of passengers in selected Central- and Eastern-European countries per 100 thous. inhabitants in 2003 and 2008



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie stron internetowych portów lotniczych i danych o liczbie ludności według Banku Światowego (www.worldbank.org).

ła się ta sztuka Warszawie, choć początek roku na to wskazywał. Umocniła się pozycja lotniska w Rydze (wzrost o prawie 0,5 mln pasażerów.) i jego przewaga nad Wilnem i Tallinem, które pozostały najmniejszymi stołecznymi portami w regionie. Wzrost ruchu w Wilnie był jednak znacznie większy niż w Tallinie (ok. 300 w VNO do 100 tys. w TLL), co spowodowało zepchnięcie stolicy Estonii na ostatnie miejsce. Wielkości ruchu w 2008 r. w wybranych stolicach Europy Środkowo-Wschodniej na rys. 13.

Relacja liczby pasażerów na lotniskach do liczby ludności [2] mimo zwiększenia się wartości tego wskaźnika dla wszystkich krajów regionu z wyjątkiem Węgier, w dalszym ciągu znacząco odbiegała od wielkości osiąganych w krajach Europy Zachodniej. Wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej można wyodrębnić Łotwę, Estonię i Czechy, gdzie liczba pasażerów

na stołecznych lotniskach znacznie przekracza liczbę mieszkańców kraju. W pozostałych przypadkach wartości te są zdecydowanie niższe. Dla Polski, nawet przy uwzględnieniu ruchu na wszystkich lotniskach regionalnych, kształtuje się on na poziomie relatywnym o ponad połowę niższym niż w Czechach, biorąc pod uwagę tylko lotnisko praskie, a pomijając np. Brno i Ostrawę. Jeśli, obserwowane w ostatnich latach trendy, nie ulegną gwałtownej zmianie można oczekiwać, że w niedługim czasie Polska z przedostatniego miejsca w rankingu pod względem wartości tego wskaźnika (liczba pasażerów do liczby mieszkańców) przesunie się na miejsce ostatnie. Oznacza to, że pozostałe kraje regionu na wejściu do UE i obszaru „otwartego nieba” skorzystały bardziej niż Polska – przynajmniej do tej pory. Dane dla wybranych portów i krajów za 2008 r. oraz porównawczo za 2003 r. przedstawione są na rys. 14. Jak wskazują

Przewoźnicy sieciowi

dane za pierwsze miesiące 2009 r. zmniejszenie ruchu pasażerskiego w naszej części Europy może okazać się równie dotkliwe dla portów mniejszych takich, jak Ryga i Tallin, jak i większych (Praga, Warszawa). Nie powinno to jednak zmienić zasadniczo relacji wielkości przedstawionych na rys. 14.

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

Zgodnie z danymi ULC, na podstawie informacji zebranych z portów lotniczych, w 2008 r. w ruchu regularnym przewozy lotnicze w Polsce oferowało i realizowało 61 przewoźników, z czego 46 uznawano za linie sieciowe (tradycyjne); pozostałe (15) należały do segmentu LCCs [3]. Zaznaczyć przy tym warto, że tylko 24 sz. spośród linii tradycyjnych, miały w 2008 r. przewozy roczne na poziomie przekraczają-

cym 10 tys. pasażerów. Do firm polskich wykonujących loty regularne w 2008 r. należy zaliczyć: PLL LOT (wraz z EuroLOT), Centralwings oraz Jet Air. Pozostałe w tym segmencie były firmami zagranicznymi.

2.1. Linie zagraniczne / *Foreign carriers*

Liczba pasażerów przewiezionych przez zagraniczne regularne linie tradycyjne (sieciowe) w Polsce wynosiła w 2008 r. 3 363 tys. i było to 207 tys. więcej (6,6%) niż rok wcześniej. W liczbach bezwzględnych i względnych był to wzrost znacznie mniej dynamiczny niż rok wcześniej (2007/2006 wzrost wyniósł 350 tys. pasażerów., co stanowiło 12,5%). Niemniej, wielkości te świadczą o utrzymywaniu trendu wzrostowego przez ten segment rynku i potwierdzają tezę, iż tradycyjni przewoźni-

cy – a nie tylko niskokosztowi – byli w stanie pozyskiwać nowych pasażerów. Wśród tych, którzy byli znacząco aktywni wcześniej, a w 2008 r. nie prowadzili w Polsce regularnej działalności przewozowej, należy wymienić przede wszystkim Aegean Airlines, Eurocypria Airlines Ltd i Maersk Air. Natomiast rozpoczęły działalność linie Astraetus Ltd i przez cały rok latały samoloty Iberii, która powróciła do Polski w końcu 2007 r. (stąd, wyniki tych linii w 2008 r. i 2007 r. są zasadniczo nieporównywalne).

Podobnie, jak rok wcześniej największy wzrost przewozów (w stosunku do 2007 r.) miała Lufthansa (o 185 tys. tj. 20,6%). Godne podkreślenia jest, że był to wzrost prawie równy temu, jaki LH miała w 2007 r. wobec 2006 r. (200 tys. pasażerów.), a linie niemieckie były głównym udziałowcem wzrostu

Tab. 9. Lotnicze przewozy międzynarodowe obsługiwane przez zagranicznych przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na trasach z i do Polski w latach 2006-2008 w połączeniach regularnych/Tab. 9. International air traffic of foreign traditional carriers on routes to/from Poland in 2006-2008 on scheduled flights

Linie/Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Liczba przewiezionych pasażerów w tys./ Thous. of passengers carried			Zmiana 08/07 w %/ % change 08/07	Udział w rynku zagranicznych przewozów regularnych linii sieciowych w 2008 r./ Market share of international traffic of foreign traditional scheduled carriers in 2008
		2008	2007	2006		
1. Lufthansa	Niemcy	1 082,5	897,7	706,1	20,6	32,2
2. British Airways	Wlk. Brytania	292,5	292,7	291,4	-0,1	8,7
3. SAS	Szwecja/Dania/Norwegia	284,6	225,5	232,6	20,2	8,5
4. Air France	Francja	260,8	265,2	262,8	-1,7	7,8
5. KLM	Holandia	226,3	208,2	209,6	8,7	6,7
6. Swiss Int'l	Szwajcaria	186,85	165,5	127,1	12,9	5,6
7. Austrian Airlines	Austria	130,3	126,2	126,3	3,2	3,9
8. CSA	Czechy	126,7	116,2	99,9	9,0	3,8
9. Finnair	Finlandia	125,8	105,5	73,9	19,2	3,7
10. Alitalia	Włochy	103,5	195,1	235,3	-47,9	3,1
11. Aeroflot	Rosja	79,9	73,6	65,3	8,6	2,4
12. SN Brussels	Belgia	79,5	79,5	47,8	0,0	2,4
13. Malev	Węgry	72,65	71,0	79,8	2,3	2,2
14. Iberia	Hiszpania	62,0	8,0	0	675,0	1,8
15. Turkish Airlines	Turcja	53,4	50,3	41,5	6,2	1,6
16. El Al	Izrael	40,55	33,3	24,2	21,8	1,2
17. Aerosvit	Ukraina	38,2	25,8	22,4	48,1	1,1
18. Air Europa	Hiszpania	20,7	44,4	45,6	-53,4	0,6
19. Cimber Air	Norwegia	16,9	18,4	15,8	-8,2	0,5
20. SAS Braathens*	Norwegia	15,5	15,5	0	0,0	0,5
Razem wymienione/Subtotal		3299,15	3 017,6	2 707,4	9,3	98,1
Pozostałe linie tradycyjne/Other traditional carriers		63,8	138,4	99,1	-53,9	1,9
Razem/Total		3362,95	3156,0	2 806,5	6,6	100,0

*Linie będące spółką SAS i Braathens zakończyły działalność w 2008 r.

Źródło: opracowanie IT na podstawie materiałów ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2008”, luty 2009, www.ulc.gov.pl.

Przewoźnicy sieciowi

przewozów w tym segmencie rynku. Po raz pierwszy w historii Lufthansa, jako jedyny zagraniczny przewoźnik sieciowy, przekroczyła granicę 1 mln pasażerów w lotach z i do Polski. W grupie największych sieciowych przewoźników zagranicznych spadek przewozów odczuli stosunkowo nieliczni (5 linii), a największe spadki dotknęły Alitalię oraz Air Europa [4]. Wśród tych, które miały wzrost przewozów znalazły się m.in. SAS, Swiss International, Finnair, ukraiński Aeroswift i izraelski El Al. Z największych europejskich przewoźników spadek przewozów wykazał Air France, wzrost KLM, natomiast British Airways utrzymał poziom z 2007 r., mimo silnej konkurencji LCCs. Szczegółowe dane za lata 2006-2008 w tab. 9.

Dynamika Lufthansy, a także dobre wyniki SAS i KLM spowodowały, że wzrosła nieco koncentracja działalności w tej grupie przewoźników. O ile w 2007 r. pięć linii z tego segmentu skupiało 59,8% przewozów, w 2008 r. było to 63,9%, a udział samej tylko LH przekroczył 32%. Choć proces ekspansji Lufthansy na polskim rynku trwa od wielu lat (w 2005 r. udział tych linii w segmencie wynosił 24%), ostatnio przybrał na sile i współgra z poczynaniami oraz pozycją przewoźnika na rynku europejskim i światowym (por. Część I, Rynek. Światowy).

2.2. Działalność PLL LOT /

Activity of LOT Polish Airlines

W 2009 r. Polskie Linie Lotnicze LOT obchodzą 80-lecie swojego istnienia i funkcjonowania na rynku lotniczym. Jako samodzielny przewoźnik pod niezmienioną nazwą tylko Aeroflot i CSA [5] operują w Europie dłużej, ale biorąc pod uwagę, że obie firmy powstały w państwach, których już nie ma, w pewnym uproszczeniu można przyjąć, że PLL LOT jest najstarszym przewoźnikiem w Europie działającym pod tą samą nazwą, w tym samym kraju i z tym samym żurawiem na ogonach swoich samolotów. Choćby z tego względu pojawiające się pomysły zmiany logo LOT-u (gdyż obecne jest jakoby nienowoczesne) nie wydają się zasad-

ne. Niestety okres jubileuszowy zbiegł się z kryzysem w branży lotniczej oraz znacznymi trudnościami LOT, tak w sferze wyników eksploatacyjnych, jak i finansowych [6]. W 2008 r. przewozy LOT (i EuroLOT) zmniejszyły się o ca 300 tys. pasażerów, tj. 7,0% i był to wynik znacznie gorszy niż u innych przewoźników z naszej części Europy (np. liczba pasażerów. Malev -0,3%, Austrian Airlines -0,1%, a linie CSA miały wzrost o 1,9% [7]). Wprawdzie w 2008 r. LOT zmniejszył oferowanie (liczone w ASKM [8]), ale tylko o 4%, co w konsekwencji doprowadziło do zmniejszenia się wartości LF z 76% w 2007 r. do 73% w 2008 r. W tym przypadku spadek był także znacznie głębszy niż u większości tradycyjnych przewoźników europejskich (obniżka o 1,3 pkt. proc., do 76% [9]). PLL LOT, za pośrednictwem swojego operatora EuroLOT obsługiwał przewozy krajowe, na których – podobnie jak w latach poprzednich – miał pozycję praktycznie monopolistyczną. Latające w tym segmencie poprzednio linie Direct Fly wycofały się z krajowych lotów regularnych, a przewozy krajowe Jet Air były niewielkie. Ogółem, na połączeniach regularnych w kraju LOT przewiózł w 2008 r. 886,1 tys. pasażerów, co stanowiło prawie 95% tej części rynku. W stosunku do 2007 r. był to jednak znaczący spadek o 10,7%.

Według stanu na połowę 2009 r. PLL

LOT dysponowały 6 samolotami dalekiego zasięgu (B-767), 37 odrzutowcami średniego zasięgu (boeing i embraer) oraz 14 samolotami turbośmigłowymi w dyspozycji EuroLOT (ATR 72 i ATR 42). Opóźniające się dostawy B-787 (o czym wspomniano w części I -szej Raportu) dotyczą także LOT, który zamówił B-787 Dreamliner i miał je otrzymać jako pierwszy przewoźnik w Europie. Brak tych nowych dalekodystansowych samolotów ma niekorzystny wpływ na LOT w aspekcie technicznym, ekonomicznym i marketingowym. W najbliższym czasie LOT zamierza uzupełnić stan posiadania o kilka samolotów embraer.

Mimo spadku przyjazdów Amerykanów do Polski o 18,4% (według wyników badań Instytutu Turystyki), przewozy nad Północnym Atlantykiem pozostawały jednym z najważniejszych obszarów działalności LOT. W USA i Kanadzie obsługiwano połączenia do 4 portów (podobnie, jak w latach wcześniejszych). W Polsce samoloty LOT-u startowały na te trasy z Warszawy, Krakowa i Rzeszowa. W tym ostatnim przypadku było to połączenie sezonowe, wprowadzone w 2007 r., które postanowiono utrzymać w latach 2008-2009.

W 2008 r. LOT przewiózł na trasach atlantyckich 440,45 tys. pasażerów (w tym udział Toronto wyniósł 22%). Choć wskaźnik wykorzystania miejsc pozostawał względnie wysoki (82%),

Tab. 10. Przewozy pasażerskie PLL LOT w latach 2003-2008 (w tys. pasażerów) ⁽¹⁾⁽²⁾
Tab. 10. Passenger traffic carried by LOT Polish Airlines in 2003-2008 (thous. of passengers)

Rodzaj działalności/ Type of activity	2003	2004	2005*	2006	2007	2008	Zmiana w % 08/07 / ***% change 08/07
Przewozy ogółem/Total passengers traffic	3 742,1	4 022,3	3 578,2	3 708,2	4 279,0	3 980,0	-7,0
w tym/including							
Rozkładowe/Scheduled	3 372,3	3 602,0	3 553,7	3 701,4	4 269,7	3 974,0	-6,9
w tym/including							
Międzynarodowe/International	2 553,1	2 733,8	2 749,5	2 843,6	3 277	3 087,9	-5,8
Krajowe***/Domestic	819,2	868,2	804,2	857,8	992,7	886,1	-10,7

* W okresie 2005-2008 wielkości przewozów ogółem nie uwzględniają czarterów turystycznych obsługiwanych przez Centralwings. W latach 2002-2004 ruch czarterowy był wliczany do przewozów ogółem.

** W 2005 r. LOT przewiózł czarterami 24,5 tys. pasażerów (w 2006 r. – 6,9 tys., w 2007 r. – 9,1 tys. pasażerów, w 2008 r. – 6 tys.; w 2004 r. było to ponad 420 tys. pasażerów). Stąd, w tej kategorii przewozów lata 2005-2008 nie są porównywalne z wcześniejszym okresem.

*** Przewozy krajowe obsługiwane przez EuroLOT.

Źródło: opracowanie IT na podstawie raportów rocznych PLL LOT; za lata 2002-2005 pełne raporty opublikowane, za 2006 r. i 2007 r. fragment Raportu – www.lot.com, oraz niepublikowane dane otrzymane z LOT; dane za 2008 r. w oparciu o informacje upubliczniane przez PLL LOT na konferencji prasowej 12.08.2009 r. oraz niepublikowane do czasu tworzenia Raportu, pozyskane bezpośrednio od przewoźnika.

Przewoźnicy niskokosztowi

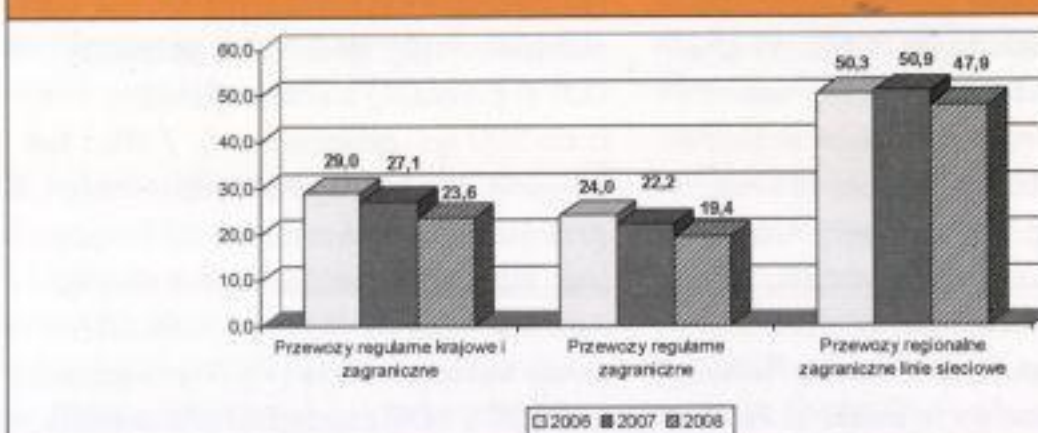
było to o 24,4% mniej niż rok wcześniej, co wskazuje, że LOT poniósł większy uszczerbek na połączeniach bezpośrednich niż wynikałoby to ze spadku ruchu przyjazdowego z USA do Polski. W poprzednich latach (2006-2007) przewozy LOT na trasach atlantyckich miały dynamikę dodatnią.

Zdecydowanemu pogorszeniu uległa sytuacja finansowa LOT w 2008 r. W głównej mierze złożyły się na to: spadek przychodów ze sprzedaży o 103 mln PLN, straty spółek zależnych Centralwings, LOT Ground Services i EuroLOT (łącznie o ok. 130 mln PLN) oraz przede wszystkim tzw. otwarte pozycje hedgingowe na ok. 400 mln PLN (związane z opcjami paliwowymi). Łączne przychody ze sprzedaży wykazały na 2,88 mld PLN, natomiast strata netto okazała się rekordowa i wyniosła 733 mln PLN dla LOT, a 706 mln PLN dla całej grupy LOT.

Porównanie spadku przychodów z działalności podstawowej ze spadkiem liczby pasażerów wskazuje, że dynamika spadku przychodów była mniejsza. Oznacza to wzrost przeciętnego przychodu od pasażera. W 2008 r. osiągnięto 724 PLN wobec 697 PLN 2007 r. (dla pasażerów i przychodów wyłącznie z działalności rozkładowej było to odpowiednio: 596 PLN i 576 PLN). Trudno jednak ocenić te zmiany jednoznacznie pozytywnie, gdyż wiązały się z wyższymi kosztami przedsiębiorstwa (wynikającymi głównie z wyższych cen paliwa w 2008 r.). W 2008 r. koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług wyniósł 2 513,0 mln PLN, natomiast rok wcześniej 2 394,7, a więc wzrósł o 4,9% [11].

Konsekwencją spadku przewozów przez PLL LOT w 2008 r. było zmniejszenie się udziału w całym rynku, w segmencie przewozów regularnych, a także w segmencie obsługiwanych przez linie tradycyjne. Dane przedstawione na rys. 15 wskazują na znaczące zmniejszenie się udziałów LOT we wszystkich wyodrębnionych kategoriach przewozów i wyraźne osłabienie pozycji rynkowej narodowego przewoźnika. Dane przewozowe za pierwsze półro-

Rys. 15. Udział LOT na polskim rynku w poszczególnych rodzajach działalności w latach 2006-2008 (w % przewiezionych pasażerów) / Fig. 15. The share of LOT Polish Airlines in the Polish market in particular types of activity in 2006-2008 (in % of carried passengers)



Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów ULK „Liczba odprawionych/przybyłych [...] według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2008”, op. cit., raportów rocznych PLL LOT; za lata 2006-2007 op. cit. i danych niepublikowanych otrzymanych od PLL LOT o działalności w 2008 r.

cze 2009 r. mówią o spadku liczby pasażerów na rejsach regularnych o 15,3%, a przychodów z tego tytułu o 4,7%.

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

Rok 2008 był kolejnym okresem, w którym przewoźnicy krajowi i zagraniczni zaliczani do segmentu LCCs wykazywali na polskim rynku znaczną aktywność. Ogółem przewieźli 9,4 mln pasażerów i było to o ponad 1,1 mln (13,6%) więcej niż w 2007 r. Wprawdzie była to dynamika istotnie mniejsza niż rok wcześniej (wzrost 2007 do 2006 r. wyniósł 2,2 mln, tj.: 35%), ale przy niewielkim wzroście zagranicznych przewoźników tradycyjnych oraz spadku przewozów PLL LOT LCCs zwiększyły udział w rynku i umocniły swoją pozycję. W całości regularnych połączeń zagranicznych (a te stanowią w zasadzie wyłączny obszar działania LCCs w Polsce) ich udział wyniósł 59,4% (w 2006 r. było to 52,1%, w 2007 r. – 56,4%).

Podobnie jak w poprzednich latach największą liczbę pasażerów w segmencie LCCs obsługiwał Wizz Air, a na drugim miejscu pozostał Ryanair. W liczbach bezwzględnych dynamika wzrostu przewozów Wizz Air była nieco wyższa niż Ryanair (odpowiednio: 667 tys. i 574 tys.), natomiast nieznacznie większy wzrost procentowy wykazał Ryanair (Wizz Air 24,1%, Ryanair 24,9%). Liniami, które w zasadzie w 2008 r. za-

kończyły swoją działalność w Polsce były Sky Europe. Poważny spadek przewozów miały także Centralwings (spółka zależna PLL LOT), które przed końcem 2008 r. wycofały się z latania rozkładowego.

Umocniła się pozycja w segmencie (i na rynku) największych przewoźników. Trzy czołowe linie w 2008 r. miały udział sięgający 77% (w 2007 r. było to 72,8%, a w 2006 r. 70,4%). Oznacza to wzrost koncentracji działalności oraz zaawansowanej fazy konsolidacji w tym obszarze rynku. Całkowite wycofanie Centralwings z działalności, likwidacja połączeń BMI Baby, a także zmniejszona aktywność Easy Jet w 2009 r. spowodują powstanie tu praktycznego duopolu, co z punktu widzenia perspektyw rozwoju rynku należy to uznać za zjawisko niekorzystne. Tym bardziej, że w układzie europejskim znaczenie obu przewoźników jest nieporównywalne, gdyż przewozy Ryanair są 10-krotnie większe niż Wizz Air. Szczegółowe dane o przewozach linii niskokosztowych w tab. 11.

Przy porównaniu udziałów w ofercie letniej w 2008 r. z udziałami w faktycznych przewozach LCCs w ciągu całego roku 2008 możemy zauważyć, że w przypadku Wizz Air, Ryanair, Aer Lingus i Easy Jet udział w przewozach był wyższy. W odniesieniu do innych przewoźników segmentu – niższy. W pewnym uproszczeniu oznacza to, że znaczne grono linii zaliczanych do tzw.

Oferowane wielkości przewozów

Tab. 11. Wielkości przewozów (w tys. pasażerów) w latach 2006-2008 przewoźników niskokosztowych na trasach z i do Polski oraz % udziały tych linii w segmencie LCCs/Tab. 11. Traffic of LCCs (thous. of passengers) in 2006-2008 on routes to/from Poland and % shares of these airlines in the LCCs sector

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Przewozy z i do Polski w tys. pasażerów/ Traffic to/from Poland in thous. of passengers			Zmiana 2008/07/ Change 2008/07		% udział w segmencie LCCs w 2008 r./ % share in the LCCs sector in 2008
		2008	2007	2006	w tys. pasażerów	w %	
1	Wizz Air	3 431,6	2 764,3	2 069,5	667,3	24,1	36,3
2	Ryanair	2 884,8	2 310,4	1 545,3	574,4	24,9	30,6
3	Easy Jet	949,7	647,2	444,2	302,5	46,7	10,05
4	Centralwings	706,9	970,0*	710,4*	-263,1	-27,1	7,5
5	Norwegian Air Shuttle	671,9	545,2	258,0	126,7	23,2	7,1
6	Aer Lingus	233,0	165,4	232,3	67,6	40,9	2,45
7	Germanwings	204,9	203,1	283,5	1,8	0,9	2,2
8	BMI Baby***	89,3	0	0	89,3	—	0,95
9	Volare	84,45	5,0	0	79,45	1589,0	0,9
10	Transavia, com***	51,2	4,4	0	46,8	1063,6	0,55
11	Clickair	40,3	35,7	0	4,6	12,9	0,4
12	Jet 2	37,0	66,9	6,7	-29,9	-44,7	0,4
13	Sterling**	23,65	30,3	0	-6,65	-21,9	0,25
14	Sky Europe	18,0	539,3	574,1	-521,3	-96,7	0,2
15	Blue	13,9	22,4	17,2	-8,5	-37,9	0,15
Pozostał/Other		0	3,1	0	-3,1	-100,0	0
Razem/Total		9 440,6	8 312,7	6 141,2	1 127,9	13,6	100,0

* Dane dotyczące Centralwings w latach 2006-2007 otrzymane bezpośrednio od przewoźnika. Różnica z podanymi przez ULC na podstawie informacji portów lotniczych wynika z innej klasyfikacji niektórych rejsów CO 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.

**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. pasażerów. Natomiast w statystykach za 2007 r. nie zaliczono przez ULC do LCCs linii Transavia, Taca Cabo Verde Airlines i Air Italy. Ich łączne przewozy wyniosły 17 tys. pasażerów, tak więc ich pominięcie w danych ULC nie zmieniło ogólnego obrazu rynku.

***Linie BMI Baby oraz Transavia, com w 2008 r. – podobnie jak w latach wcześniejszych – nie były zaliczane w statystykach ULC do segmentu LCCs. Ponieważ nie ma przesłanek do wykluczenia ich z tego grona zostały obie linie uwzględnione wraz z uzupełnieniem danych za lata 2006-2007.

Źródło: opracowanie IT na podstawie danych z materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2008”, op. cit. oraz niepublikowanych, udostępnionych IT danych przewoźnika Centralwings.

Tab. 12. Porównanie procentowych udziałów poszczególnych przewoźników z segmentu LCCs w ofercie letniej 2008 (liczba rejsów/tydz.) i w liczbie faktycznie przewiezionych pasażerów w całym roku 2008/Tab. 12. The comparison of shares (in %) of low-cost carriers in the summer offer 2008 (no. of flights/week) to shares in all year traffic in 2008 (number of passengers)

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines %	udział w ofercie letniej 2008 (wg liczby rejsów/tydz.) ¹⁾ % share in the summer 2008 offer (no. of flights/week)	% udział w liczbie faktycznie przewiezionych pas. w 2008 r./ % share in no. of carried passengers in 2008	Różnica w udziałach w pkt. proc. (kol. 4-3)/difference in shares in % pts. (col. 4-3)
1	Ryanair	26,7	30,6	3,9
2	Wizz Air	33,5	36,3	2,8
3	Aer Lingus	1,6	2,45	0,85
4	Easy Jet	9,7	10,05	0,35
5	Germanwings	2,3	2,2	-0,1
6	BMI Baby	1,7	0,95	-0,75
7	Norwegian A.S.	9,0	7,1	-1,9
8	Centralwings	9,8	7,5	-2,3
9	Pozostałe/Other	5,7	2,85	-2,85
Razem/Total		100,0	100,0	0,0

Źródło: obliczenia własne autora na podstawie danych portów lotniczych w sezonie 2008 (strony internetowe portów), oraz materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2008”, op. cit.

tanich przewoźników zbyt optymistycznie oceniało swoje rynkowe możliwości i w efekcie uzyskało gorsze od zakładanych wyniki przewozowe. Szczegółowe dane w tab. 12.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2009 r. / Offered traffic values and directions in 2009

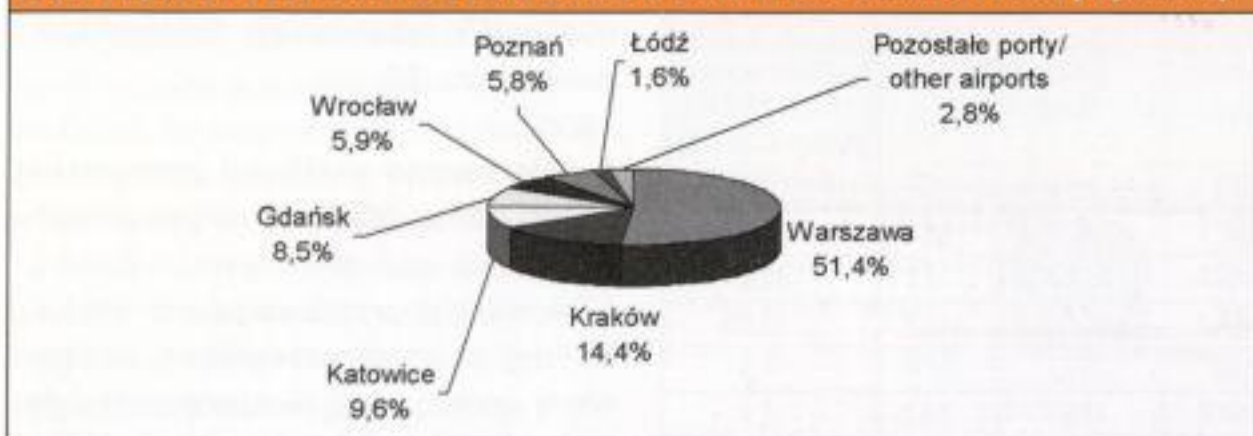
Tak jak w poprzednich latach Instytut Turystyki dokonał szczegółowej analizy oferty przewozowej (w operacjach wylotowych) na regularnych połączeniach zagranicznych w sezonie letnim 2009. Analizowano ofertę wszystkich połączeń regularnych z 10 portów polskich (przewoźników krajowych i zagranicznych, tradycyjnych i LCCs). Analogicznie do wcześniejszych opracowań przyjęto moduł oferty tygodniowej [13] obowiązującej w przeważającej części sezonu letniego. Dane były zbierane w połowie maja 2009 r. i nie uwzględniają późniejszych zmian dokonywanych przez przewoźników.

W sezonie letnim 2009 r. przewoźnicy regularni oferują 1 738 rejsów tygodniowo, tj. o 176 mniej niż w 2008 r. (spadek o 9,2%). Jest to także mniej niż w 2007 r. o 4,3%. Oznacza to poważny regres podaży wynikający z pesymistycznej oceny rynku przez przewoźników. Nastąpiło odwrócenie zjawiska bardzo dynamicznych wzrostów, z jakimi mieliśmy do czynienia wcześniej (szczególnie w latach 2005-2007). Liczba oferowanych rejsów zmniejszyła się po raz pierwszy od wielu lat. Udział poszczególnych portów przedstawia rys. 16.

W ofercie 2009 r. utrzymał się udział portu w Warszawie na poziomie 2008 r. (51,7% w 2008 r. i 51,4% w 2009 r.). Także porty regionalne nie zmieniły zasadniczo swoich udziałów w stosunku do 2008 r. poza Katowicami, gdzie mamy wzrost o 1,2 pkt. proc. w stosunku do 2008 r. Liczbę rejsów (wylotowych) ogółem w latach 2007-2009 z poszczególnych portów przedstawia tab. 13. Dane o ofercie przedstawione w tab. 13 dobitnie wskazują, że światowy kryzys gospodarczy silnie oddziałuje na stan i ocenę perspektyw polskiego

Oferowane wielkości przewozów

Rys. 16. Udział procentowy poszczególnych polskich portów lotniczych w zagranicznej rozkładowej ofercie przewozowej w sezonie letnim 2009 (odloty)/Fig. 16. The % share of particular Polish airports in the international schedule traffic offer in 2009 summer season (departures)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 13. Liczba rejsów (wylotów) z polskich portów w pasażerskim ruchu regularnym w sezonie letnim w latach 2007-2009/Tab. 13. No. of flights (departures) from Polish airports in scheduled passenger traffic in the summer seasons of 2007-2009

Lp./No.	Port/Airport	Liczba rejsów tygodniowo/ Number of flights/week			Zmiana liczby rejsów/ Change in number of flights		Zmiana % 2008-2009/ % change 2008-2009
		2009	2008	2007	2007-2009	2008-2009	
1	Warszawa	893	989	1 019,5	-126,5	-96	-9,7
2	Kraków	251	268	301	-50	-17	-6,3
3	Katowice	167	160	144	23	7	4,4
4	Gdańsk	147	165	129	18	-18	-10,9
5	Wrocław	102	128	100	2	-26	-20,3
6	Poznań	100	107	72	28	-7	-6,5
7	Łódź	28	35	21	7	-7	-20
8	Rzeszów	24	14	11	13	10	71,4
9	Bydgoszcz	18	33	9	9	-15	-45,5
10	Szczecin	8	15	9,5	-1,5	-7	-46,7
Razem/Total		1 738	1 914	1 816	-78	-176	-9,2

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

ruchu lotniczego w tym roku. Ogółem podaż zmniejszyła się w sezonie letnim 2009 r. o ponad 9% (w stosunku do 2008 r.) i dotyczy to wszystkich portów z wyjątkiem Katowic i Rzeszowa. W grupie portów większych najbardziej dotkliwy spadek widać we Wrocławiu (o 20%), najmniejszy zaś w Krakowie i Poznaniu. O ile port w Krakowie już w 2008 r. miał znacznie mniejszą ofertę niż w 2007 r. i można było oczekiwać, że spadek podaży będzie stosunkowo nieduży (wyczerpanie się potencjału spadkowego), o tyle niewielkie zmniejszenie podaży w Poznaniu po silnym wzroście w 2008 r. wskazuje na optymizm linii w ocenie możliwości tego portu, miasta i regionu. Relatywnie olbrzymia skala spadków oferty w mniejszych portach wynika w głównej mierze z likwidacji jednej lub dwóch

tras obsługiwanych codziennie przez przewoźnika niskokosztowego. W przypadku niewielkiego poziomu ruchu takie działania dają bardzo znaczące efekty zmian procentowych.

W sezonie letnim 2009 można zauważyć zmniejszenie się udziału rejsów LCCs; wyniósł on 35%. Rok wcześniej stanowiły 39% całej oferty regularnych połączeń (w 2007 r. było to 38%, w 2006 r. – 33%, a w 2005 r. – 22%). Oznacza to, że po raz pierwszy od chwili pojawienia się na naszym rynku LCCs (grudzień 2003 r.) linie niskokosztowe straciły nieco na swojej rynkowej pozycji w sferze podaży. O ostatecznych konsekwencjach tych zmian zadecyduje jednak ewentualna różnica w efektywnym wykorzystaniu miejsc (LF). Ogółem LCCs oferują w sezonie 2009 r. 613 rejsów tygo-

dniowo. Jest to mniej o 141 rejsów (tj. o 18,7%) niż rok wcześniej. Oznacza to, że dynamika spadku w tym segmencie podaży jest dwukrotnie większa, niż całej oferty. Spadek oferowania przewoźników tradycyjnych wyniósł w 2009 r. 2,7%. Po znaczących wzrostach liczby rejsów LCCs w 2008 r. (10%) i w 2007 r. (22,5%) mamy zatem do czynienia z wyraźnym odwróceniem się progresywnej tendencji lat ubiegłych.

Łącznie z polskich portów w lecie 2009 r. oferowano 99 tras międzynarodowych do 34 krajów i 81 miast. Liczba tras zmniejszyła się o 10% w stosunku do 2008 r., liczba krajów pozostała bez zmian, a liczba miast zmalała o 12, tj. 13%. Choć liczba krajów, z którymi Polska ma w tym roku regularne połączenie lotnicze nie zmieniła się, z grona tych krajów ubył Estonia, a pojawiła się Serbia. Dane i porównanie do lat 2007-2008 r. przedstawia tab. 14.

Mimo znaczących zmian podaży w 2009 r. utrzymał się zróżnicowany udział segmentu LCCs w całości oferty wylotowej (w ruchu regularnym) na poszczególnych polskich lotniskach. Poza portem lotniczym Bydgoszcz, gdzie po wycofaniu się Ryanair nie operuje żaden LCC, najmniejszy udział przewoźnicy niskokosztowi (podobnie, jak w ubiegłych latach), mają w Warszawie (16%), największy zaś w Szczecinie (100%), Katowicach (71%) i Rzeszowie (67%); w pozostałych portach regionalnych oferta LCCs stanowi ok. 50%. Mimo ogólnego spadku udziału oferty LCCs, w Katowicach nastąpił wzrost o 2,6% pkt. proc. przy i tak najwyższej wartości tego wskaźnika wśród dużych portów regionalnych. W Gdańsku udziały LCCs kształtowały się na poziomie 2008 r., natomiast największe zmniejszenie udziałów nastąpiło w Warszawie i Krakowie. Jeśli zmiany te przełożą się na dynamikę w wielkości ruchu pasażerskiego w 2009 r. będzie to świadczyło o dobrym wyczuciu rynku przez zarządzających „taniami przewoźnikami”. Dane dla większych

Rynek lotniczy Air Transport Market 2009

Uzupełnienie

Tab. 16. Liczba rejsów w ruchu rozkładowym oferowanych z Polski według krajów w latach 2007-2009 (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/Tab. 16. Number of flights per destination country in scheduled traffic offered from Poland in 2007-2009 (flights/week, all Polish airports)

Lp./No.	Kraj/Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ Number of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in number of flights		Zmiana %/% change 09/08
		2009	2008	2007	2009/07	2009/08	09/08
1	Niemcy	470	459	405,5	64,5	11	2,4
2	Wlk. Brytania	295	410	330	-35	-115	-28,0
5	Włochy	90	82	141	-51	8	9,8
3	Francja	84	95	102	-18	-11	-11,6
6	Austria	73	81	55	18	-8	-9,9
4	Dania	70	86	71	-1	-16	-18,6
8	Szwecja	58	64	59	-1	-6	-9,4
7	Irlandia	57	74	107	-50	-17	-23,0
9	Norwegia	52	57	44	8	-5	-8,8
11	Belgia	46	48	45	1	-2	-4,2
15	Hiszpania	46	39	32	14	7	17,9
12	Szwajcaria	44	45	45	-1	-1	-2,2
13	Czechy	44	43	44	0	1	2,3
10	Holandia	43	49	46	-3	-6	-12,2
18	Ukraina	34	26	29	5	8	30,8
14	Finlandia	32	41	33	-1	-9	-22
16	USA	32	38	36,5	-4,5	-6	-15,8
17	Rosja	27	34	32	-5	-7	-20,6
19	Węgry	25	25	33	-8	0	0
20	Grecja	17	20	25	-8	-3	-15
Pozostałe kierunki/ Other destinations		99	98	101	-2	1	1
Razem/Total		1 738	1 914	1 816	-78	-176	-9,2

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Oferowane wielkości przewozów

Tab. 14. Liczba oferowanych tras z lotnisk polskich w zagranicznym regularnym ruchu pasażerskim w sezonie letnim 2007-2009/Tab. 14. Number of offered routes from Polish airports in intl. scheduled traffic in summer season of 2007-2009

Port polski/ Polish airport	Oferowane za granicą/Offered abroad								
	Porty/Airports			Miasta/Cities			Kraje/Countries		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Warszawa	76	91	90	67	80	79	34	34	34
Kraków	40	41	53	36	36	46	17	18	20
Katowice	31	29	30	29	26	27	13	10	11
Gdańsk	24	30	21	21	26	19	9	9	6
Wrocław	20	23	15	17	20	13	8	8	5
Poznań	18	19	8	16	16	7	9	8	5
Rzeszów	8	5	4	6	4	3	4	3	3
Łódź	6	9	6	6	9	6	4	6	4
Bydgoszcz	3	8	2	3	8	2	3	5	2
Szczecin	3	3	5	3	3	5	3	3	3

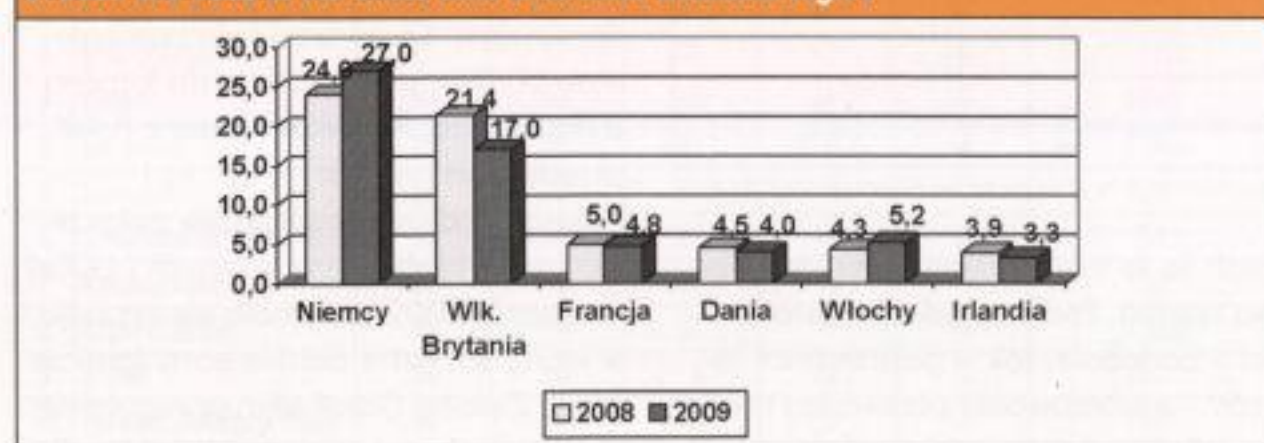
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 15. Udział procentowy rejsów LCCs w sezonie letnim 2007-2009 w polskich portach lotniczych o największym ruchu pasażerskim/Tab. 15. Percentage share of LCC flights in summer seasons of 2007-2009 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. 2009-2008/ change 2009-2008 in % pts.
	2009	2008	2007	
Warszawa	15,9	21,4	21,0	-5,5
Kraków	55,0	59,3	58,5	-4,3
Katowice	70,7	68,1	61,8	2,6
Gdańsk	56,5	56,4	58,1	0,1
Wrocław	48,0	50,0	59,0	-2,0
Poznań	46,0	49,5	34,7	-3,5
Wszystkie porty polskie/ All Polish airports	35,3	39,4	37,7	-4,1

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 17. Udział procentowy rejsów do wybranych krajów w 2009 i 2008 r. w całej ofercie międzynarodowych rejsów regularnych/Fig. 17. % share of flights to selected countries in 2009 and 2008 in the whole offer of intional scheduled flights



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

portów przedstawia tab. 15. Wprawdzie podobnie, jak w latach poprzednich największa liczba rejsów w sezonie 2009 oferowana jest do Niemiec i Wielkiej Brytanii, gwałtownie zwiększyła się jednak dysproporcja pomiędzy obydwojema krajami, a także odwróciła się tendencja do zmniejszania się różnicy w wielkości oferty obserwowana

na w latach 2006-2008. Wielkości i zmiany w stosunku do lat ubiegłych przedstawia tab. 16.

Dane o liczbie połączeń do poszczególnych krajów (tab. 16) wskazują, że ogólny spadek podaży wiązał się ze zmniejszeniem oferty na zdecydowanej większości głównych kierunków. Wzrost w stosunku do 2008 r. (o bardzo różnej

dynamice) nastąpił w przypadku Niemiec, Włoch, Hiszpanii, Ukrainy, Bułgarii, Chorwacji, Islandii, Portugalii i Czech. Wraz z nową trasą, jaką jest połączenie do Belgradu, oferta na kierunkach progresywnych zwiększyła się o 50 rejsów tygodniowo. Na większości kierunków zagregowanych według krajów nastąpiły w 2009 r. spadki. Łącznie z eliminacją trasy do Estonii liczba rejsów zmniejszyła się o 226 tygodniowo. Największa część tego spadku (51%) przypada na trasy między Polską i Wielką Brytanią. Prawie 16% udziału w spadkach mają trasy do krajów skandynawskich (głównie do Danii), 7,5% udziału w spadkach mają połączenia z Irlandią, a prawie 5% Francją. Łącznie na te kierunki przypada prawie 80% całości spadków. Można powiedzieć, że zmniejszenie podaży w 2009 r. koncentrowało się przede wszystkim na kierunkach obsługujących w poprzednich latach segment job travellers i charakteryzujących się zarówno dynamicznym wzrostem, jak i wysokim udziałem LCCs. Jak przewidywano w raporcie Rynek Lotniczy 2008 r. z chwilą zmniejszenia się aktywności podróżniczej ze strony emigracji zarobkowej, pojawiła ponowna wyrażona przewaga w liczbie rejsów kierunku niemieckiego [14].

Zmiany podażowe przekształciły kierunkową strukturę oferty. Wzrósł udział rejsów na trasach między Polską a Niemcami (z 24% w 2008 r. do 27% w 2009 r.). Zmniejszył się natomiast udział rejsów do Wielkiej Brytanii i Irlandii (z 25% w 2008 r. do 20% w 2009 r.) oraz – w mniejszym stopniu – do krajów skandynawskich (z 13% w 2008 r. do 12%). Z kolei udział Europy Południowej (Hiszpania, Portugalia, Włochy, Grecja, Bułgaria) w ofercie zwiększył się z 8% w 2008 r. do 10% w 2009 r. Te przetasowania nie zmieniły jednak zasadniczej roli, jaką odgrywają na polskim rynku połączenia na kierunku niemieckim i brytyjskim; łącznie w 2009 r. przypada na nie 44% ogólnej liczby rejsów (w 2008 r. było to 45%). Dane porównawcze za lata 2008-2009 dla wybranych krajów przedstawia rys. 17.

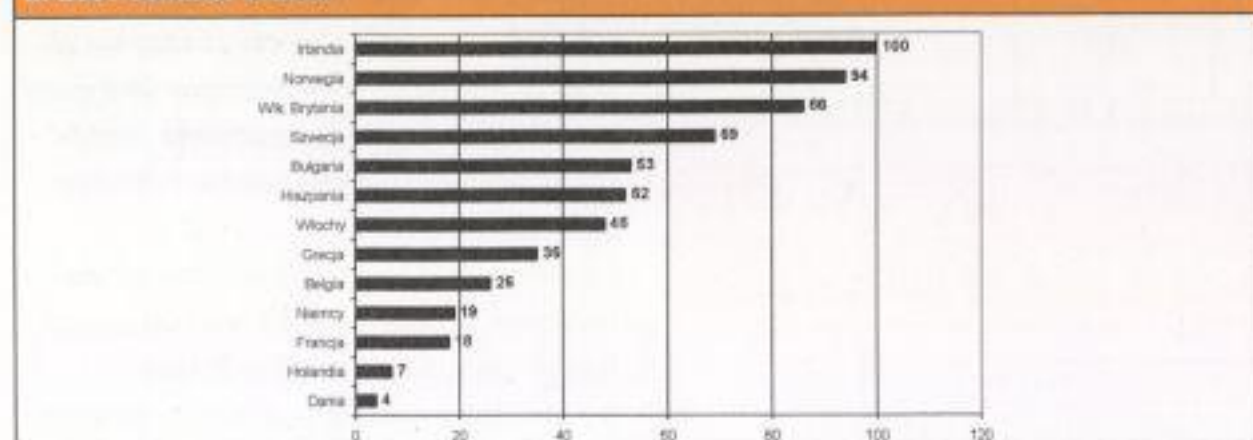
Oferowane wielkości przewozów

Tab. 17. Liczba rejsów oferowanych z Polski przez LCCs w latach 2007-2009 według krajów (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/Tab. 17. Number of flights by destination country offered from Poland by LCCs in 2007-2009 (departures/week, all Polish airports)

Lp./No.	Kraj/Country	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ Number of flights/week			Zmiana liczby rejsów/ Change in number of flights		Zmiana %/% change 09/08
		2009	2008	2007	2009/07	2009/08	09/08
1	Wlk. Brytania	254	349	276	-22	-95	-27,2
2	Niemcy	89	82	89	0	7	8,5
3	Irlandia	57	74	97	-40	-17	-23
4	Norwegia	49	51	32	17	-2	-3,9
5	Włochy	43	49	59	-16	-6	-12,2
6	Szwecja	40	46	40	0	-6	-13
7	Hiszpania	24	15	11	13	9	60
8	Francja	15	28	23	-8	-13	-46,4
9	Belgia	12	9	9	3	3	33,3
10	Bulgaria	8	2	3	5	6	300
11	Grecja	6	11	16	-10	-5	-45,5
12	Dania	3	10	7	-4	-7	-70
Razem wymienione kraje/ Subtotal		600	726	659	-59	-126	-17,4
Pozostałe kraje/ Other countries		13	28	26	-13	-15	-53,6
Razem/Total		613	754	685	-72	-141	-18,7

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 18. Udział procentowy oferty LCCs w ogólnej liczbie rejsów z Polski na kierunkach o największej liczbie połączeń w sezonie letnim 2009/Fig. 18. Percentage share of LCCs offer in the total number of flights from Poland to destinations with the highest number of routes in 2009 summer season



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Linie lotnicze zaliczane do segmentu LCCs oferują w 2009 r. rejsy z Polski do 17 krajów podobnie jak było to w 2008 r. (w 2007 r. 18). Z rozkładu tych przewoźników wypadły (bądź linie, jak np. Centralwings, zakończyły operacje) rejsy z Polski do Portugalii i Austrii. W wyniku działań nowopowstałych linii Wizz Air Ukraine uruchomiono pierwsze tego rodzaju połączenia z Polski poza granice UE. LCCs oferuje też połączenia na Islandię. W przypadku 10 krajów liczba tygodniowych połączeń jest większa niż liczba dni tygodnia. Oznacza to, że w wielu przypad-

kach są to trasy obsługiwane stosunkowo rzadko. Pod względem częstotliwości – podobnie, jak w poprzednich latach – zdecydowanie przewodzą trasy do Wielkiej Brytanii (254 połączeń tygodniowo), a kolejne miejsca zajmują Niemcy (89), Irlandia (57), Norwegia (49) i Włochy (43). Przy ogólnym znacznym spadku liczby połączeń obsługiwanych przez LCCs, nieznacznie wzrosła podaż na kierunku niemieckim, hiszpańskim, belgijskim i bułgarskim. W tym ostatnim przypadku był to duży wzrost względny – z 2 rejsów w 2008 r. do 8 w 2009 r. Na 3 kierunki (do Wiel-

kiej Brytanii, Niemiec i Irlandii) o największej podaży LCCs w 2009 r. przypada 2/3 ogólnej liczby rejsów (400 z 613). W 2008 r. na te same kraje także przypadało 67% oferty (podobnie było też w 2007 r.). Dane szczegółowe prezentuje tab. 17.

Podobnie jak w poprzednich latach również w 2009 r. utrzymuje się silne zróżnicowanie aktywności LCCs na poszczególnych kierunkach. Na trasach do krajów zamorskich, Republiki Bałtyckich, Rosji i Białorusi brak jest w ogóle takich połączeń. Jak wspomniano wyżej zmiana nastąpiła na kierunku ukraińskim, dzięki uruchomieniu rejsów przez Wizz Air Ukraine na trasie Katowice-Kijów. Można mieć nadzieję, że otwiera to nowy etap działań przewoźników niskokosztowych, nie ograniczy się do jednej trasy, ani też nie będzie wydarzeniem epizodycznym.

W przypadku Europy Zachodniej nie ma w ofercie LCCs połączeń Polski ze Szwajcarią (podobnie, jak w 2008 r.) oraz z Austrią i Portugalią. Na kierunkach bałkańskich są nieliczne połączenia z Grecją, Bułgarią i Chorwacją, brak jest z Turcją, Rumunią, Serbią i pozostałymi krajami Półwyspu Bałkańskiego (tak, jak w latach wcześniejszych). Z kolei, w połączeniach do Skandynawii i Wysp Brytyjskich oferta LCCs ma udział bardzo duży, bądź dominujący. Dane o udziale procentowym LCCs w całości oferty do krajów o największej liczbie połączeń z Polski przedstawia rys. 18.

Biorąc pod uwagę wszystkie połączenia (przewoźników tradycyjnych i LCCs) w sezonie 2009 utrzymała się sytuacja, w której wszystkie polskie porty lotnicze (poza Zieloną Górą) oferują regularne połączenia międzynarodowe. Ale, o ile w 2008 r. każdy z nich miał rejsy do Wielkiej Brytanii i Irlandii, to w 2009 r. pozbawiona ich została Bydgoszcz (zamiast tego ma połączenia do Austrii, Niemiec i Danii). Z 8 portów polskich są w tym roku połączenia do Niemiec, z 7 do Danii i Norwegii, z 6 do Hiszpanii i Szwecji, a z 5 do Włoch. Wobec 2008 r. zmiany w tym zakresie są nieznaczne.

Oferowane wielkości przewozów



Tab. 18. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast w sezonie letnim 2009 i porównanie do lat 2007-2008/Tab. 18. Number of flights per city offered weekly from Poland in 2009 summer season and vs. years 2007-2008

Lp./ No.	Miasto (liczba lotnisk)/ City (number of airports)	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ Number of flights/week			Zmiana l. rejsów/ Change in number of flights		Zmiana %/%
		2009	2008	2007	2009/07	2009/08	09/08
1	Londyn (4)	187	240	215	-28	-53	-22,1
2	Frankfurt (2)	156	128	127,5	28,5	28	21,9
3	Monachium	152	162	147	5	-10	-6,2
4	Paryż (3)	78	84	86	-8	-6	-7,1
5	Wiedeń	73	81	55	18	-8	-9,9
6	Kopenhaga	70	86	71	-1	-16	-18,6
7	Düsseldorf	52	56	30	22	-4	-7,1
8	Bruksela (2)	46	48	45	1	-2	-4,2
9	Oslo (2)	44	47	41	3	-3	-6,4
10	Praga	44	43	44	0	1	2,3
11	Sztokholm (3)	44	45	46	-2	-1	-2,2
12	Amsterdam	40	46	43	-3	-6	-13
13	Dublin	40	60	71	-31	-20	-33,3
14	Mediolan (3)	40	39	65	-25	1	2,6
15	Rzym (2)	34	27	41	-7	7	25,9
Razem wymienione miasta/ Subtotal		1 100	1 192	1 127,5	-27,5	-92	-7,7
Pozostałe miasta/ Other cities		638	722	688,5	-50,5	-84	-11,6
Razem/Total		1 738	1 914	1 816	-78	-176	-9,2

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 19. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast przez LCCs w sezonie letnim 2009 i porównanie do lat 2007-2008/Tab. 19. Number of flights per city offered weekly from Poland by LCCs in 2009 summer season vs. years 2007-2008

Lp./ No.	Miasto/City	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ Number of flights offered weekly			Zmiana l. rejsów/ Change in number of flights		% udziału LCCs w ofercie w 2009/% share of LCCs in the 2009 offer
		2009	2008	2007	2009/07	2009/08	
1	Londyn LGW/LTN/STN	146	179	167	-21	-33	78,1
2	Oslo OSJ/TRF	41	41	29	12	0	93,2
3	Dublin	40	60	61	-21	-20	100
4	Dortmund	31	37	35	-4	-6	100
5	Liverpool	26	33	31	-5	-7	100
6	Sztokholm ARN/NYO/VST	26	24	27	-1	2	59,1
7	Kolonia/Bonn	22	18	16	6	4	100
8	Rzym FCO/CIA	20	14	27	-7	6	58,8
9	Bristol	16	23	4	12	-7	100
10	Prestwick/Glasgow PIK	16	18	13	3	-2	100
11	Paryż CDG/ORY/BVA	15	24	20	-5	-9	19,2
12	Edynburg	13	18	10	3	-5	100
13	Mediolan BGY	13	25	10	3	-12	
14	Doncaster Sheffield DSA	13	15	7	6	-2	100
15	Cork	11	6	20	-9	5	100
16	Birmingham	11	14	6	5	-3	100
Razem wymienione miasta/ Subtotal		460	549	483	-23	-89	73,5
Pozostałe miasta/Other cities		153	205	202	-49	-52	13,8
Razem/Total		613	754	685	-72	-141	35,3

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Pasażerowie z 20 krajów – chcący odwiedzić Polskę – mają do wyboru w połączeniu bezpośrednim, jako port docelowy, nie tylko Warszawę, ale także inne miasta (to o 2 kraje więcej niż w 2008 r.). Podróżni z pozostałych 14 krajów bezpośrednio mogą dolecieć tylko do Warszawy.

W odniesieniu do poszczególnych miast najwięcej rejsów z Polski dociera do lotnisk obsługujących Londyn – tygodniowo 187 (w 2008 r. było to 240, a w 2007 r. 215 rejsów). Zmniejszenie tej oferty o 22% w stosunku do 2008 r. jest bardziej drastyczne niż całej podaży LCCs, ale łagodniejsze niż spadek ogólnej liczby rejsów do Wielkiej Brytanii. Na drugim miejscu w liczbie rejsów z i do Polski znalazł się w tym roku Frankfurt, a na trzecim Monachium (w 2008 r. Monachium było na 2., a Frankfurt na 3.). Liczba rejsów do pozostałych miast jest znacznie mniejsza, a dane o najważniejszych przedstawia tab. 18.

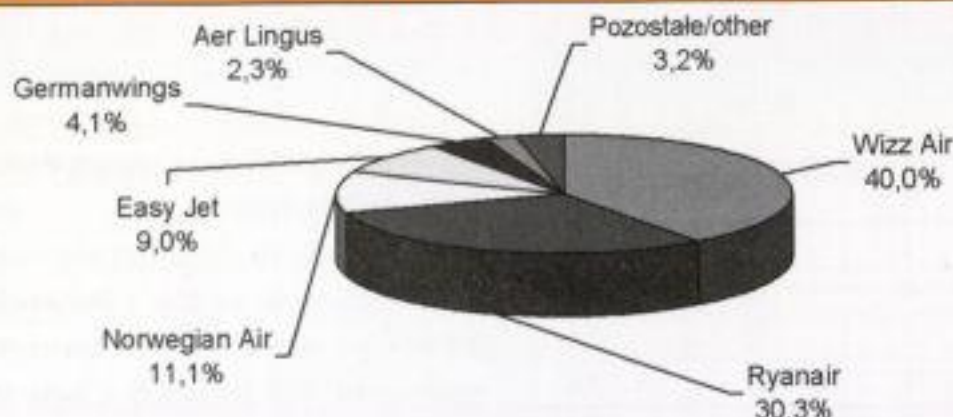
W stosunku do 2008 r. z pierwszej 15-tki wypadły Helsinki, a w to miejsce wszedł Rzym. Do istotnego zmniejszenia oferty, o prócz Londynu, doszło w 2009 r. w przypadku Dublina, Kopenhagi i Amsterdamu. Tym samym, zmniejszyła się obserwowana w 2008 r. wyraźna przewaga ilościowa połączeń Polski z Europą Północną w stosunku do Południowej, co podkreślano było w ubiegłorocznym raporcie.

Podobnie, jak w latach poprzednich w 2009 r. trasy z Polski do Monachium obsługiwane były wyłącznie przez linie tradycyjne. Wysoki jest ich udział także w rejsach do Frankfurtu, Paryża i Amsterdamu, a także Wiednia i Brukseli. Natomiast do miast brytyjskich i skandynawskich znaczny odsetek rejsów obsługują LCCs. Dotyczy to oprócz Londynu i Dublina także Oslo, Sztokholmu, Liverpoolu a w Niemczech Dortmundu i Kolonii. Dane o liczbie rejsów LCCs według najważniejszych miast w latach 2007-2009 w tab. 19.

W stosunku do oferowania w lecie 2008 r. z grupy miast o największej liczbie rejsów obsługiwanych przez

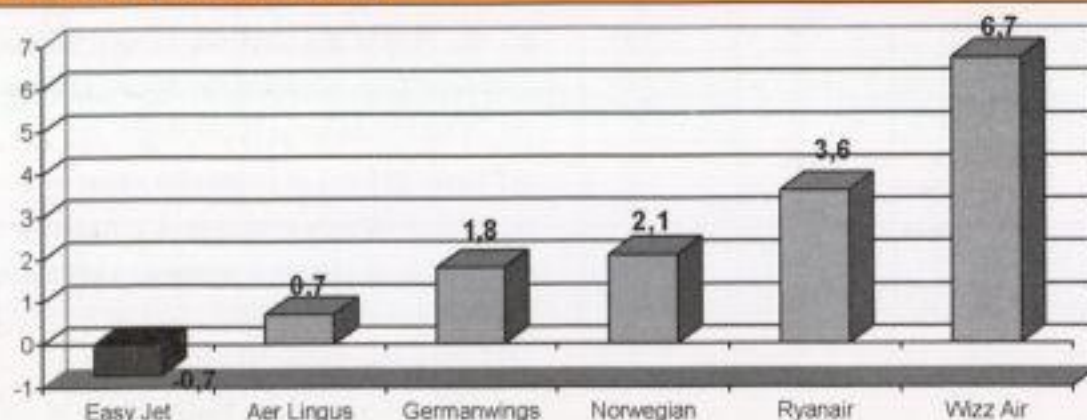
Ruch czarterowy

Rys. 19. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCCs w ofercie na sezon letni 2009 (według liczby rejsów z Polski)/Fig. 19. Percentage share of each carrier of the LCCs segment in the offer for 2009 summer season (according to number of flights from Poland)



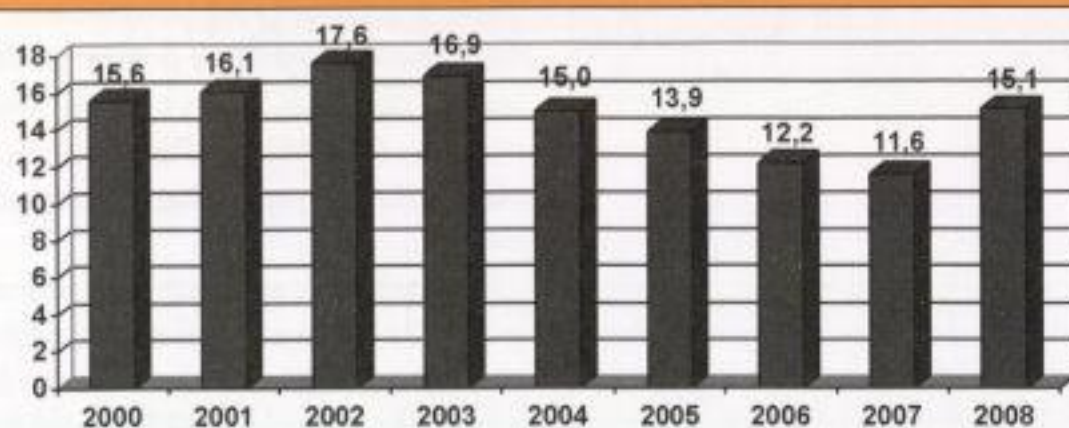
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 20. Zmiany udziału procentowego (w pkt. proc.) w ofercie letniej 2009 i 2008 wybranych przewoźników z segmentu LCCs (według liczby rejsów z Polski)/Fig. 20. The change % share (in % pts.) of selected carriers of the LCCs segment for summer season 2009 and 2008 (acc. to no. of flights from Poland)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 21. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem w latach 2000-2008/Fig. 21. Percentage share of passengers of charter flights in the total international traffic in 2000-2008



Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2004 i danych portów lotniczych za lata 2005-2008. Por. także raport Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27, Rynek lotniczy 2007, op. cit., s. 25 i Rynek lotniczy 2008, op. cit., s. 29-32.

LCCs wypadło Nottingham (East Midlands, port EMA), a znalazły się w niej Cork w Irlandii i Birmingham w Wielkiej Brytanii. Mimo generalnego spadku aktywności LCCs – szczególnie w przypadku Londynu, Dublina i Mediolanu – warto odnotować wzrost podaży na trasach do Kolonii, Rzymu, Cork i Sztokholmu. Przy podziale na aglomeracje miejskie Londyn utrzy-

mał swój wysoki udział (24%) w całości oferty LCCs, podobnie jak w 2008 r.

Dość zasadnicze zmiany w stosunku do 2008 r. nastąpiły w strukturze podziału rynku pomiędzy poszczególne linie niskokosztowe. Do najważniejszej należy bez wątpienia zaprzestanie działalności przez Centralwings [15]. Rejsy regularne przestały być obsługiwane przez te linie z końcem październi-

ka 2008 r. Brak jest też w sezonie 2009 r. oferty linii Sterling, Meridiana, BMI Baby, Volareweb, Blue 1 i Transavia. Powróciły do polskich portów linie Air Berlin (po 2-letniej nieobecności), a także po raz pierwszy Wizz Air Ukraine (spółka córka Wizz Air), litewski AEU Astreus i Fly on Air, ale ich udziały w rynku są znikome. Przy braku ekspansji ze strony Germanwings, Norwegian A. S. i EasyJet umocniła się pozycja dwóch wiodących przewoźników segmentu tj. Wizz Air i Ryanair.

Ogółem w polskich portach w lecie 2009 r. operuje 13 linii zaliczanych do LCCs wobec 17 (nominalnie, a 15 faktycznie) rok wcześniej, z czego udziały 7 nie przekraczają 1%. Koncentracja podaży Wizz Air i Ryanair sięgnęła 70% (w 2008 r. było to 60%, w 2007 r. 53%, w 2006 r. 48%). Mamy zatem do czynienia z bardzo dynamicznym procesem duopolizacji rynku, gdzie pole działań dla innych graczy gwałtownie się kurczy.

Zjawiska recesyjne i zmniejszanie się popytu sprzyjają tym procesom. Wprowadzie udziały Norwegian A. S. i Germanwings zwiększyły się nieco, lecz nie na tyle by zmienić ich znaczenie w segmencie ani podstawową strukturę podaży. Najwięksi udziałowcy segmentu LCCs w Polsce zmniejszyli swoje oferowanie; Ryanair o 15 rejsów/tydzień (-7,5%), Wizzair o 6 rejsów (-2,4%), EasyJet o 18 rejsów (-24,7%). Norwegian pozostał na poziomie 2008 r., nieco zwiększył swoje zaangażowanie w Polsce Germanwings – o 8 rejsów (47%) oraz Aer Lingus – o 2 rejsy (17%). Dane o udziałach w sezonie letnim 2009 r. przedstawia rys. 19 [16], a różnice w pkt. unktach proc. w stosunku do lata 2008 r. rys. 20. Wykazane wzrosty udziałów uzyskano przede wszystkim kosztem Centralwings.

5. Ruch czarterowy / Charter traffic

Segment zagranicznych przewozów czarterowych był najbardziej dynamicznie rosnącym obszarem rynku lotniczego w Polsce w 2008 r. Przekroczyły one poziom 2,8 mln pasażerów i był to wzrost spektakularny o ponad 45%

Ruch czarterowy

w stosunku do 2007 r. Przewozy czarterowe były w 2008 r. największe w historii. Wobec znacznie słabszej dynamiki w innych segmentach wzrósł tym samym udział czarterów w całości ruchu i przerwany został trend spadku udziałów, jaki obserwowaliśmy w latach 2002-2007. W ruchu zagranicznym udział czarterów wzrósł do 15,1% (z 11,6% w 2007 r.)

W 2008 r. nie zmienił się istotnie charakter ruchu czarterowego w Polsce. Podobnie jak w latach ubiegłych dominują w nim wyjazdy wypoczynkowe Polaków. Czartery obsługujące ruch przyjazdowy stanowią margines tych przewozów (i dotyczą głównie ruchu z Izraela), podobnie jak czartery związane z wydarzeniami sportowymi odbywającymi się w Polsce lub za granicą. Statystycznie nieistotne – w całości tego ruchu – są także przewozy czarterowe związane z pracą. Bardzo niewielki udział czarterów przywożących do Polski turystów (Instytut Turystyki szacuje ten ruch na nie więcej niż ok. 100 tys. pasażerów)

nie ma skorelowania z wielkościami ruchu przyjazdowego do Polski z innych krajów.

Kierunki przewozów czarterowych z Polski koncentrują się w krajach basenu Morza Śródziemnego (umownie wliczając do tych kierunków rejsy na Wyspy Kanaryjskie należące do Hiszpanii oraz do kurortów egipskich, nad Morzem Czerwonym). Destynacje dalsze i bardziej egzotyczne stanowiły niewielki odsetek całości ruchu czarterowego i obejmowały głównie Amerykę Środkową i Karaiby (Kuba, Dominikana, Meksyk, Wenezuela) oraz Azję Południową i Wschodnią (Tajlandia, Sri Lanka, Indie). Kierunki egzotyczne i dalekie były realizowane prawie wyłącznie z Warszawy.

Tak duży wzrost ruchu czarterowego spowodowany był w znacznym stopniu wysokim, przez większą część roku, kursem złotego do dolara i euro. Przy wzroście dochodów Polaków w latach 2007-2008 wysoki kurs złotówki zwiększał atrakcyjność cenową tych wyjazdów i ich dostępność dla przeciętnie zarabiających. Liczbę pasażerów czar-

terowych w latach 2000-2008 w polskich portach i tempo zmian przedstawia tab. 20.

Dane w tab. 20 potwierdzają opinię przedstawioną w naszym raporcie Rynek lotniczy 2007 [17] o dobrych perspektywach dalszego rozwoju ruchu czarterowego w Polsce, jako pochodnej wzrostu gospodarczego i wzrostu dochodów polskich konsumentów. Warto dodać, że dynamika w 2008 r. znacznie przewyższała wzrost w segmencie LCCs. Spowodowane to było większą atrakcyjnością cenową takich kierunków, jak Egipt, Turcja i Tunezja nie mających połączeń LCCs z Polski, w porównaniu do destynacji hiszpańskich (kontynentalnych) i włoskich, na których oferta LCCs była. W ten sposób segmentacja rynkowa w Polsce ułożyła się w ostatnich latach w Polsce inaczej niż na rynkach Europy Zachodniej, gdzie w Niemczech, Holandii, Wielkiej Brytanii LCCs wyparły znaczną część oferty czarterowej. Niekwestionowanym liderem w 2008 r. na polskim rynku czarterowym – (podobnie, jak w latach 2006-2007) – w 2008 r. był Egipt

Tab. 20. Liczba pasażerów rejsów czarterowych (ruch międzynarodowy) w polskich portach lotniczych w latach 2000-2008 i zmiany procentowe rok do roku/Tab. 20. Passengers of charter flights (international traffic) at Polish airports in 2000-2008 and annual changes in %

Rok/ Year	Liczba pasażerów w tys./ Number of pass. in thous.	Zmiana % do roku poprzedniego/% change comp. to previous year
2000	738,0	15,3
2001	802,3	8,7
2002	897,2	11,8
2003	919,4	2,5
2004	1 072,4	16,6
2005	1 371*	27,8
2006	1 647,3*	20,2
2007	1 950	18,4
2008	2 842,6	45,8

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

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2005 i danych zebranych przez IT w portach lotniczych za lata 2005-2008.

Tab. 21. Szacunkowa minimalna liczba pasażerów na poszczególnych kierunkach (według krajów) w ruchu czarterowym z i do Polski w 2008 r./Tab. 21. Estimated minimal no. of passengers on particular routes (by country) in charter traffic to/from Poland in 2008

Lp./ No.	Kraj docelowy/Destination country	Szacunkowa minimalna liczba pasażerów w tys./Approx. minimal no. of pass. in thous.
1	Egipt	ok./ca. 960
2	Turcja	ok./ca. 545
4	Tunezja	ok./ca. 385
3	Grecja	ok./ca. 265
5	Hiszpania	ok./ca. 260
6	Bulgaria	ok./ca. 57
7	Cypr	ok./ca. 37
8	Maroko	ok./ca. 36
9	Portugalia	ok./ca. 26
10	Włochy	ok./ca. 20
11	Kierunki egzotyczne, w tym:	ok./ca. 73
	Ameryka Łacińska i Karaiby (Kuba, Wenezuela, Meksyk, Dominikana, Brazylia)	ok./ca. 27
	Bliski Wschód (Jordania, ZEA)	ok./ca. 19
	Azja Płd. i Daleki Wschód (Sri Lanka, Tajlandia, Indie)	ok./ca. 14
	Afryka (Wyspy Zielonego Przylądka, Kenia)	ok./ca. 13
12	Izrael – turystyka przyjazdowa do Polski	ok./ca. 47
	Razem wymienione/Subtotal	ok./ca. 2 711
	Pozostałe/Other	ok./ca. 131

Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych o kierunkach wyjazdów czarterowych w 2008 r.

Ruch czarterowy

Tab. 22. Zagraniczny ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2002-2008*/
Tab. 22. International charter traffic at Polish airports in 2001-2008

Port/Airport	Liczba pas. w tys./Thous. of pass.							Zmiana/ Change 2007-2008	
	2002	2003	2004	2005**	2006	2007	2008	w tys./ in thous.	w/in %
Warszawa	652,9	580,7	587,2	554,9	574,4	828,4	1172,5	344,1	41,5
Katowice	67,5	103,7	138,8	258,8	294,6	432,8	601,9	169,1	39,1
Poznań	53,4	73,6	125,5	146,7	169,8	226,2	315,3	89,1	39,4
Wrocław ⁽¹⁾	27	42	69,2	65,4	78,6	133,8	235,1	101,3	75,7
Kraków	66,6	84,3	113,1	128,3	96,9	168,1	229,2	61,1	36,3
Gdańsk	12,9	18,2	23	40	57,6	110,1	164,7	54,6	49,6
Łódź	0	0	0	4,3	4,9	5,5	44,5	39	709,1
Szczecin	9,1	6,8	8,9	8,4	16,7	18,5	40,1	21,6	116,8
Rzeszów	5,6	6	4,7	1,8	6,2	8,5	20,8	12,3	144,7
Bydgoszcz	1	3,5	1,5	2,5	2,6	3,9	17,8	13,9	356,4
Zielona G.	0,8	0,5	0,3	0,4	0	0,2	0,5	0,3	150
Szymany	0,2	0,2	0,3	0	0	0	0	0	0
Razem/Total	897,2	919,4	1072,4	1211,5	1302,3	1936,0	2842,6	906,6	46,8

*Instytut Turystyki nie posiada danych o całym ruchu czarterowym w latach 2005-2006 w poszczególnych portach, lecz tylko o tej części, która przez statystyki lotniskowe została tak oznaczona. Stąd, sumy wielkości ujętych w takim podziale w tab. 22 będą niższe w latach 2005-2006 niż wykazane w tab. 20. Statystyka ta w podziale na porty polskie obejmuje około 80% ruchu czarterowego w 2006 i ok. 88% tego ruchu w 2005 r. W 2007 r. ujęte jest 99% ruchu, a w pozostałych latach wielkości w tab. 20 i 22 są zgodne.

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

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 2005-2008 na podstawie informacji zebranych w portach lotniczych.

prawie 1/3 wszystkich wyjazdów i wzrost o ponad 70% w stosunku do 2007 r. Drugie miejsce należało do Turcji (pozycja, jak rok wcześniej, i wzrost o 56%), a na kolejnym znalazła się Tunezja (wzrost o 39%), wyprzedzając Grecję (spadek o 17%). W 2007 r. kolejność tych dwóch krajów była odwrotna. Prawie tyle samo pasażerów, co do Grecji przewieziono do Hiszpanii i był to bardzo duży wzrost w stosunku do 2007 r. (najwyższy wzrost względny o 126%), przy czym – podobnie, jak w latach wcześniejszych – zainteresowanie Polaków koncentrowało się Majorce i Wyspach Kanaryjskich, w małym stopniu uwzględniając Hiszpanię kontynentalną. Wszystkie pozostałe kierunki miały przewozy znacznie mniejsze. Na pięć wymienionych krajów przypada 83,2% całego ruchu czarterowego. Wobec wyników 2007 r. na popularności w 2008 r. straciła nieco Bułgaria. Wszystkie desestynacje egzotyczne [18] łącznie z Bliskim Wschodem (pomijając przyjazdy z Izraela) stanowiły zaledwie 2,6% całego ruchu i obejmowały ok. 75 tys. pasażerów, tj. 37-38 tys. turystów. W tab. 21 przedstawione są mi-

nimalne szacowane wielkości dla najważniejszych kierunków (na poziomie krajów) w ruchu czarterowym.

Wzrost zagranicznego ruchu czarterowego, jaki wystąpił w 2008 r. objął praktycznie wszystkie porty polskie, a jego dynamika była wysoka. zarówno w Warszawie, dużych portach regionalnych, jak i w mniejszych. Wśród dużych portów regionalnych największą dynamiką (względna) wykazał się Wrocław, wśród lotnisk mniejszych Łódź, gdzie ruch czarterowy wzrósł 7-krotnie. Można dodać, że na żadnym z mniejszych lotnisk ruch nie wzrósł mniej niż o 100%. W wartościach bezwzględnych największy wzrost był w 2008 r. w Warszawie (o 344 tys. pasażerów.) i stanowiło to ponad 1/3 całego wzrostu w segmencie. Wielkości te dla poszczególnych lotnisk w latach 2002-2008 przedstawia tab. 22.

Udział Warszawy w obsłudze ruchu czarterowego (zagranicznego) wyniósł w 2008 r. 41% (w 2007 r. było to 43%, a w 2006 r. 44%). Można więc mówić o słabej tendencji spadkowej w latach 2006-2008. Wzrosły udziały Wrocławia (o 1,4 pkt. proc.), Łodzi (o 1,3

Tab. 23. Wybrane linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów lotniczych w 2008 r./ Tab. X. Selected foreign airlines operating charter flights from Polish airports in 2008

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

*Obsługa turystycznego ruchu przyjazdowego do Polski.

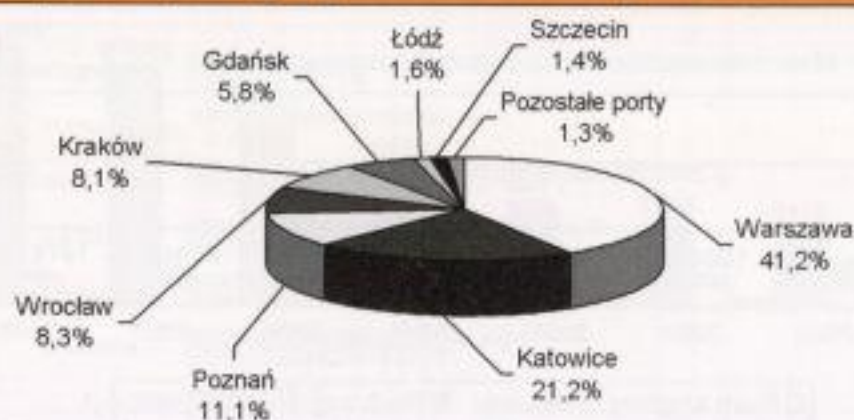
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych z portów lotniczych.

pkt. proc.), Szczecina (o 0,4 pkt. proc.) i minimalnie Gdańska (o 0,1 pkt. proc.); zmalały, oprócz Warszawy, udziały Katowic (o 1,2 pkt. proc.), Krakowa (o 0,6 pkt. proc.) i Poznania (o 0,6 pkt. proc.). Wypada stwierdzić, że mimo ogromnej dynamiki w całym segmencie w układzie strukturalnym nie zaszły w 2008 r. drastyczne zmiany. Procentowe udziały w ruchu czarterowym w 2008 r. przedstawione są na rys. 22. Obecne osłabienie koniunktury w transporcie lotniczym i w turystyce może odwrócić trend spadku udziałów Warszawy i zmusić już w tym roku zarówno przewoźników, jak i biura podróży do konsolidacji operacji czarterowych, co wiąże się potencjalnie z większą koncentracją ruchu w głównych centrach czarterowych, tj. w Warszawie, Katowicach i Poznaniu.

Dynamiczny wzrost przewozów na polskim rynku czarterowym wiązał się z relatywnie słabą pozycją rynkową polskich przewoźników (linii zarejestrowanych w Polsce). Dla Air Italy Polska był to dopiero pierwszy pełen sezon operowania (linie weszły do Polski w II poł. 2007 r.). Centralwings znalazł

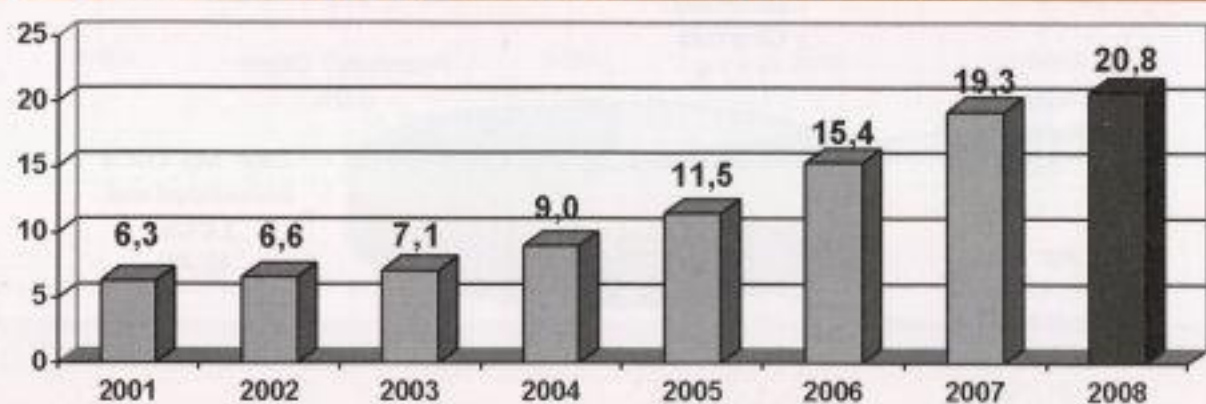
Polskie porty lotnicze

Rys. 22. Udział procentowy poszczególnych portów w ruchu czarterowym w 2008 r. według liczby pasażerów (według danych tab. 22)/Fig. 22. % share of particular airports in charter traffic in 2008 per no. of passengers (acc. to data in Tab. 22)



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

Rys. 23. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2001-2008 (w mln pas.)/Fig. 23. Passenger traffic at Polish airports in 2001-2008 (mln. passengers)



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

się w trudnej sytuacji, na skutek złych wyników na połączeniach regularnych i strat finansowych w całej działalności. Skupienie się wyłącznie na przewozach czarterowych nastąpiło jednak o co najmniej rok za późno i firma ta nie była w stanie ani zająć lepszej pozycji rynkowej, ani poprawić w wystarczającym stopniu na czarterach swoich finansów. W I-szej połowie 2009 r. spółka-matka, tj. PLL LOT podjęła decyzję o zamknięciu działań Centralwings i wyrejestrowaniu przewoźnika. Od 1.06.2009 r. obsługa działalności czarterowej prowadzona przez Centralwings powróciła do LOT-u, jako działalność wyodrębniona, ale nie na zasadzie osobnej spółki lecz działu LOT Charters. Można powiedzieć, że historia w tym przypadku zatoczyła kilkuletnie koło i – pomijając łączną stratę ponad 200 mln PLN – wróciła do punktu wyjścia. W 2008 r. ostatecznie zakończyły działalność linie czarterowe Prima Charters, które podobnie, jak wcześniej Fischer Air Polska i Air Polonia zbankru-

towały.

Powyższa sytuacja skutkowałą słabymi wynikami przewozowymi polskich firm czarterowych. Na podstawie zebranych informacji Instytut Turystyki szacuje, że w 2008 r. obie linie, czyli tj. Air Italy Polska i Centralwings przewiozły łącznie ok. 620 tys. pasażerów, z czego 3/5 było zasługą Air Italy Polska, a 2/5 Centralwings. Oznacza to jednocześnie, że przewozy te stanowiły ok. 22% całego rynku czarterowego w Polsce. Tym samym, prawie 80% tego segmentu zostało zagospodarowane przez linie zagraniczne (egipskie, tureckie, hiszpańskie itd.). W 2008 r. we wszystkich mniejszych portach regionalnych obsługa ruchu czarterowego odbywała się wyłącznie przez linie zagraniczne. Proces ekspansji czarterowych linii zagranicznych trwa od szeregu lat [20]. W latach 2007-2008 przybrał on jednak zdecydowanie na sile na skutek silnego wzrostu popytu na ten rodzaj przewozów w Polsce, przy jednoczesnej wielkiej słabości finansowej, organiza-

cyjnej i sprzętowej przewoźników polskich. Presja ze strony popytu spotkała się z reakcją podaźową linii zagranicznych i wypada uznać to za naturalne zjawisko rynkowe.

Wśród czarterowych przewoźników zagranicznych największe przewozy – powyżej 200 tys. pasażerów – miały AMC i Lotus Air z Egiptu oraz Sune-xpress z Turcji. Powyżej 100 tys. (mniej niż 200 tys.) przewiozły Air Cairo z Egiptu, Skyairlines z Turcji, Tunis Air i Nuovell Air z Tunezji [21].

6. Polskie porty lotnicze / Polish airports

Całkowity ruch pasażerski na polskich 11 lotniskach komunikacyjnych (utrzymujących połączenia regularne) w 2008 r. wyniósł 20,8 mln pasażerów [22]. Było to o 1,5 mln więcej niż w 2007 r. i oznaczało wzrost o 7,8%. W stosunku do wcześniejszych zmian z lat 2004-2007 wzrost liczby pasażerów w 2008 r. był znacznie mniejszy, tak w liczbach względnych, jak i bezwzględnych (w 2007 r. wzrost wobec 2006 r. wyniósł 3,9 mln i 25%). Wyraźny spadek dodatniej dynamiki wynikał z wyczerpywania się krótko i średniookresowego potencjału (po kilku latach bardzo dużych wzrostów), jak i widocznych na rynku światowym skutków kryzysu finansowego i gospodarczego. Skutki te okazały się dotkliwe w ostatnich miesiącach 2008 r., szczególnie dla największych polskich lotnisk. W układzie całorocznym możemy ocenić, że głównymi obszarami wzrostu były rejsy LCCs, rejsy czarterowe, związane głównie z zagranicznymi wyjazdami Polaków oraz działalność zagranicznych przewoźników sieciowych. Przewozy krajowe i przewozy PLL LOT (oraz jego spółek zależnych) to obszary regresywne. Wielkości ruchu ogółem w latach 2001-2008 przedstawia rys. 23.

6.1. Ruch w poszczególnych segmentach / Traffic in particular segments

Wspomniany wyżej spadek ruchu na połączeniach krajowych spowodo-

Polskie porty lotnicze

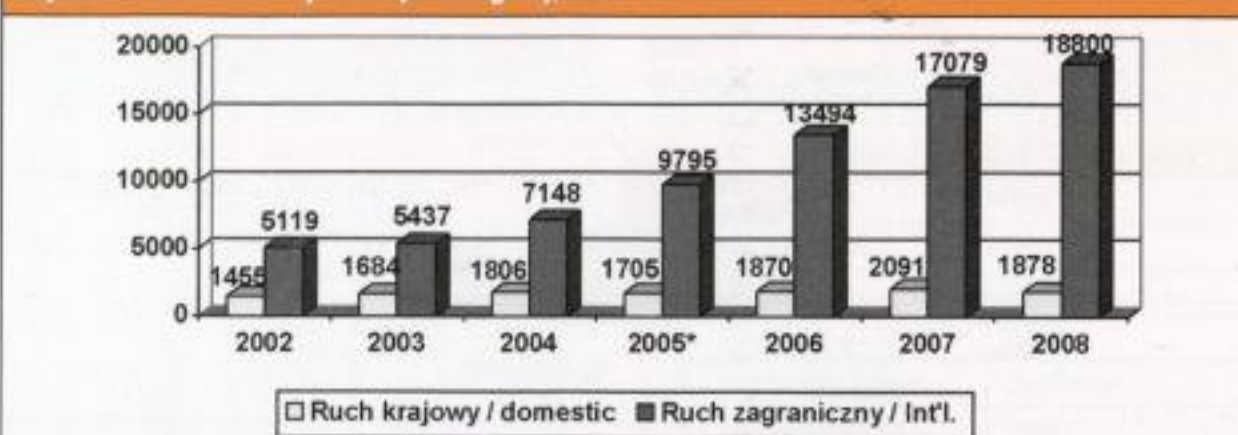
wał umocnienie się wieloletniej tendencji marginalizacji ruchu krajowego w całości obsługi pasażerskiej w polskich portach. Z regularnych operacji na trasach krajowych wycofał się Direct Fly, natomiast rozpoczął takie działania Jet Air (nie tylko jako podwykonawca LOT, jak w okresie wcześniejszym). Nie zmieniło to jednak obrazu słabnącej koniunktury w tym segmencie, a przekroczenie w ruchu krajowym poziomu 2 mln pasażerów w 2007 r. okazało się na razie niemożliwe do powtórzenia. Wielkości w podziale na ruch krajowy i zagraniczny w latach 2002-2008 przedstawia rys. 24.

Podobnie jak w latach poprzednich wobec znacznego wzrostu ruchu generowanego przez LCC spadł udział linii tradycyjnych na trasach zagranicznych, a wobec spadku przewozów krajowych LOT zmniejszył się widocznie także udział tego segmentu. Wzrósł natomiast znacząco udział ruchu czarterowego (o 3,6 pkt. proc. wobec 2007 r.) [23]. Strukturę ruchu w 2008 r. przedstawia rys. 25. Dla zobrazowania zmian: w 2006 r. udział LCCs wynosił 40%, a linii tradycyjnych 37% [24].

6.2. Ruch według portów / Traffic at airports

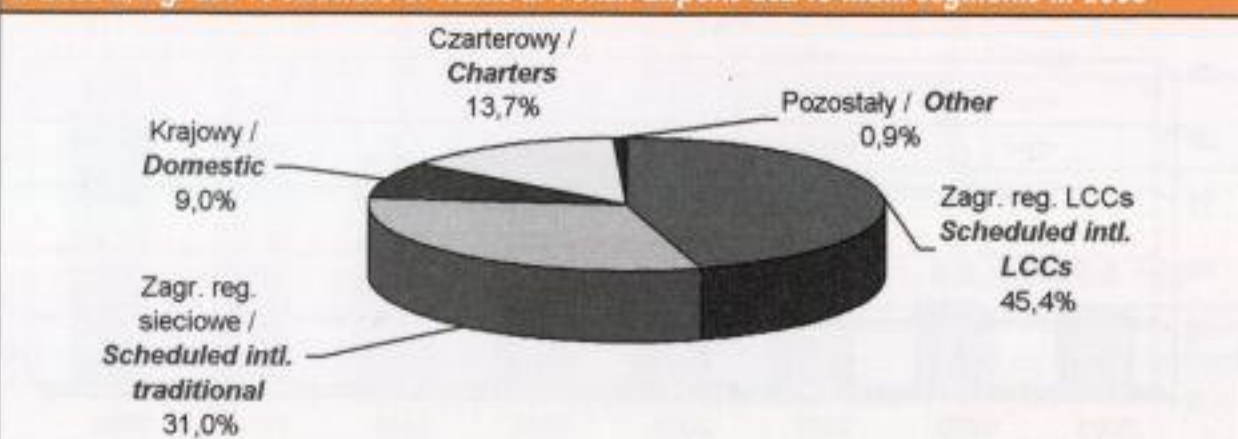
W 2008 r. port lotniczy im. Chopina w Warszawie mimo, że pozostał centralnym portem dla Polski i odnotował niewielki wzrost liczby pasażerów, kolejny raz zmniejszył swój udział w obsłudze całego ruchu do 45,6% (wobec 48,1% w 2007 r.). Podkreślić jednak trzeba wzrost ruchu zagranicznego do 8,5 mln pasażerów i było to w tym segmencie o 1 mln więcej niż na największym lotnisku berlińskim – Tegel [25]. Oznacza to także, że w naszej części Europy tylko Wiedeń i Praga mają większy ruch na trasach międzynarodowych. Powiększyła się liczba polskich lotnisk z ruchem ponad milionowym (dołączył do tej grupy w 2008 r. Poznań), natomiast po raz pierwszy od szeregu lat zmniejszył się nieco ruch na jednym z dużych lotnisk – był to port Kraków Balice. Sytuacja na mniejszych lotniskach zmieniała się w stopniu róż-

Rys. 24. Ruch pasażerski w portach lotniczych w podziale na krajowy i zagraniczny w latach 2002-2008 (w tys. pasażerów), bez ruchu GA/ Fig. 24. Domestic and intl. passenger traffic at airports in 2002-2008 (thous. passengers), excl. GA traffic



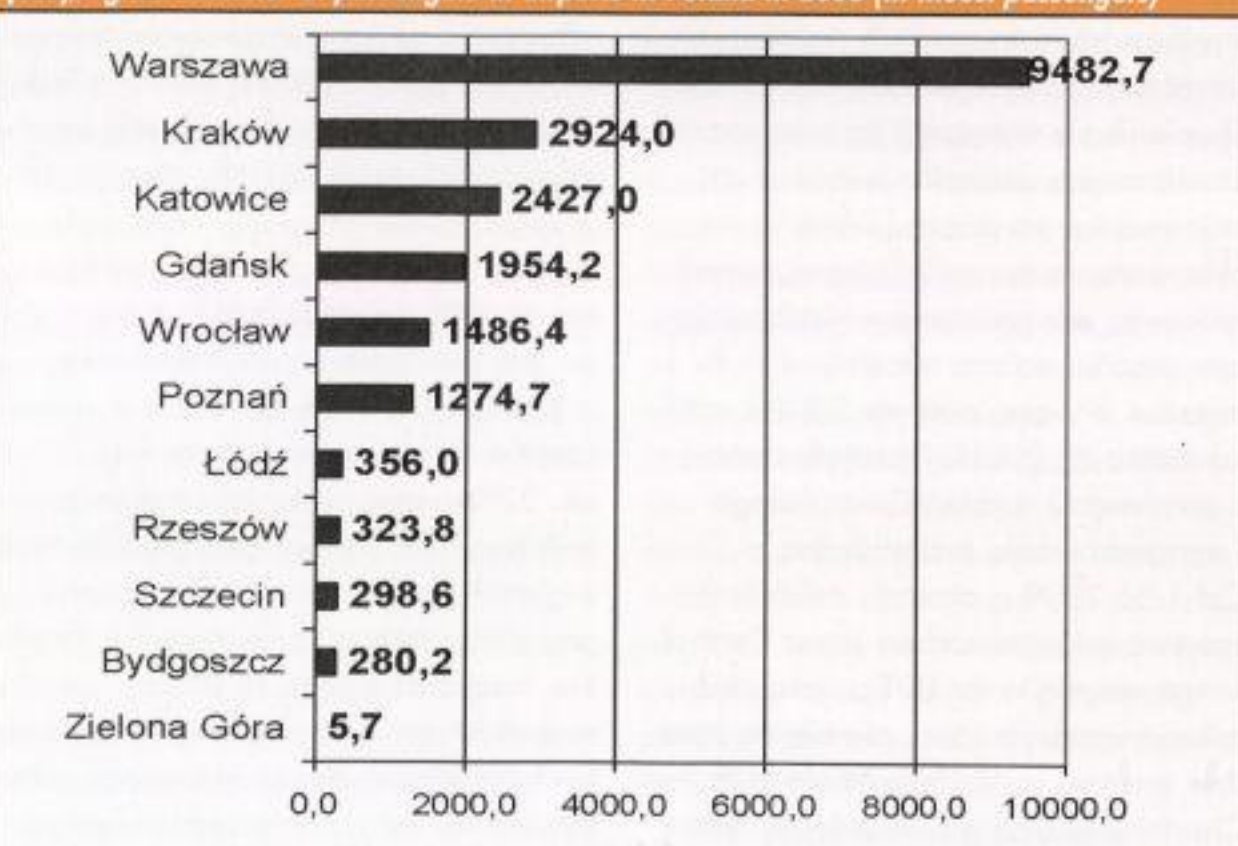
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych z portów lotniczych.

Rys. 25. Procentowa struktura ruchu w polskich portach lotniczych według głównych segmentów w 2008 r./ Fig. 25. % structure of traffic at Polish airports acc. to main segments in 2008



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

Rys. 26. Liczba pasażerów na lotniskach komunikacyjnych w Polsce w 2008 r. (w tys. pas.)/ Fig. 26. Number of passengers at airports in Poland in 2008 (in thous. passengers)



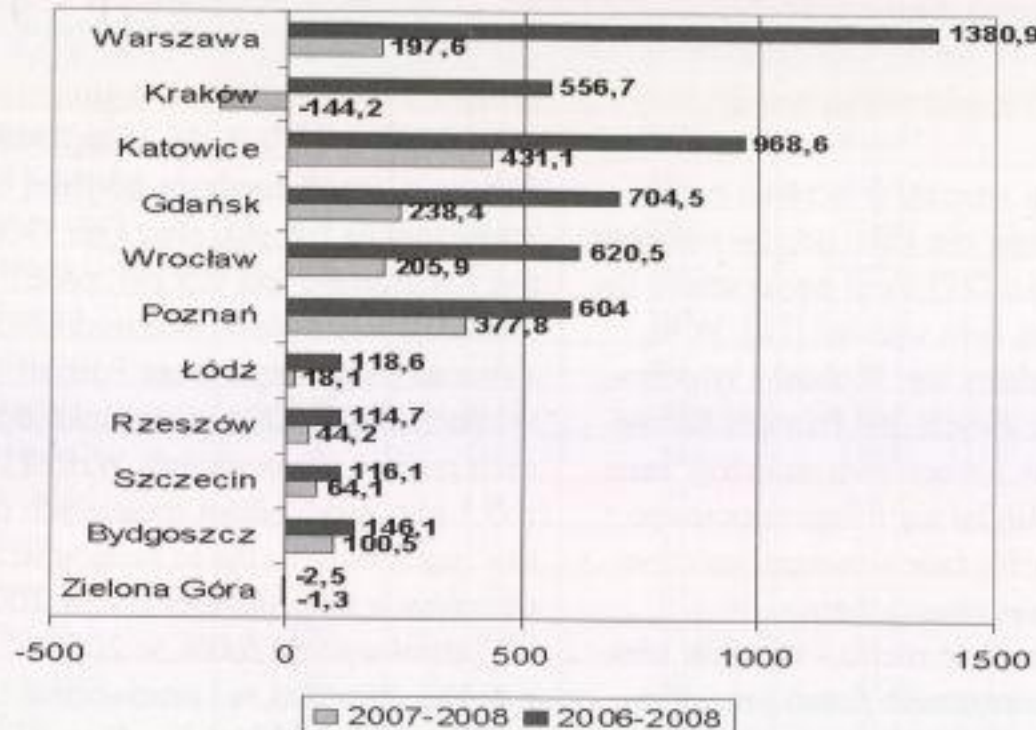
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

nicowanym, od wzrostu o 45% w Bydgoszczy do 9% w Łodzi; tylko lotnisko w Zielonej Górze (Babimost) nie utrzymujące regularnej komunikacji zagranicznej miało spadek ruchu. W 2008 r.

w dalszym ciągu całkowicie zamkniętym dla ruchu cywilnego pozostawało lotnisko w Szymanach. Ruch ogółem na poszczególnych lotniskach w Polsce w 2008 r. na rys. 26 [26], a zmiany

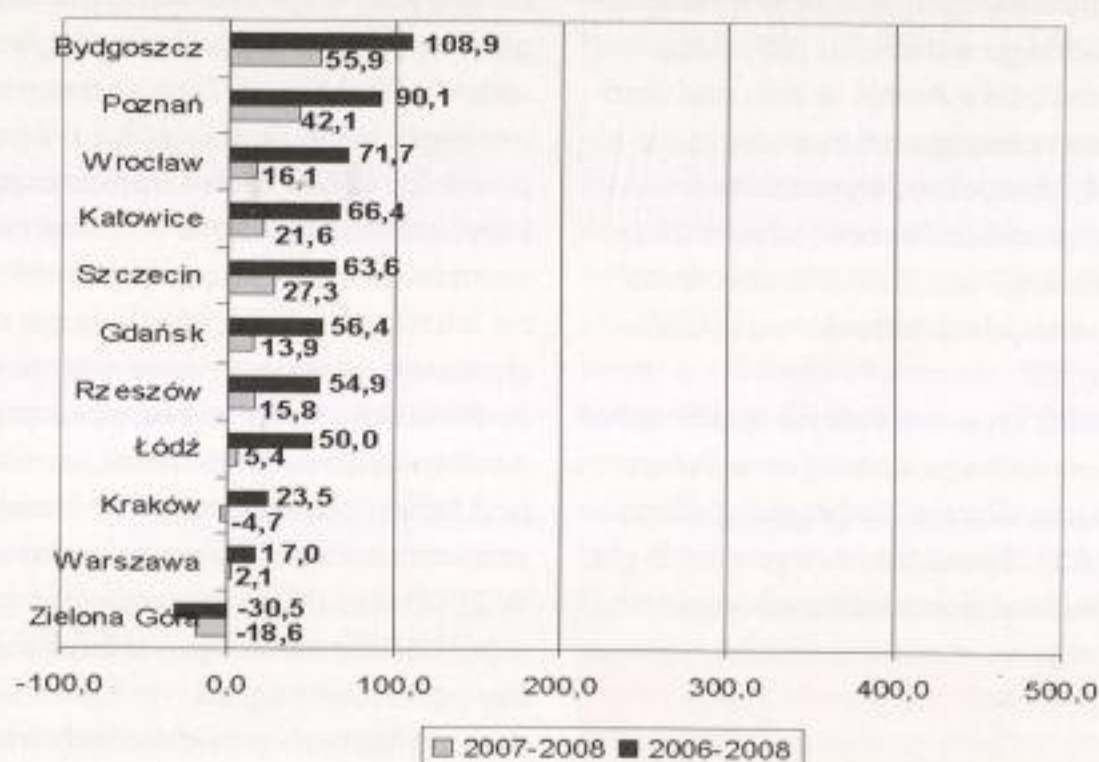
Polskie porty lotnicze

Rys. 27. Zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2007-2008 i 2006-2008 (w tys. pas.)/Fig. 27. Changes in the number of passengers at Polish airports in 2007-2008 and 2006-2008 (in thous.)



Źródło: dane zebrane w portach lotniczych przez IT.

Rys. 28. Procentowe zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2007-2008 i 2006-2008/Fig. 28. % changes in the number of passengers at Polish airports in 2007-2008 and 2006-2008



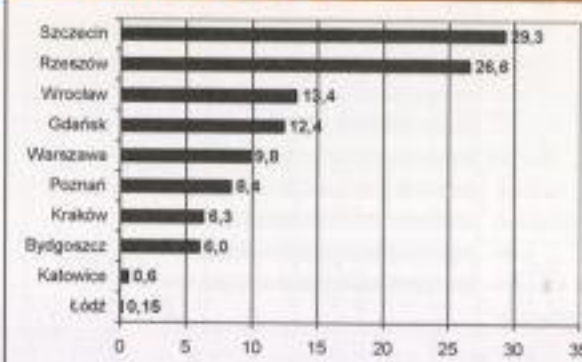
Źródło: dane zebrane w portach lotniczych przez IT.

w stosunku do lat 2006-2007 na rys. 27.

Porównanie danych na rys. 27 prowadzi do wniosku, że tylko w porcie bydgoskim i poznańskim rok 2008 był lepszy (w sensie wzrostu liczby pasażerów) niż 2007 r. W przypadku Katowic i Szczecina były to wielkości porównywalne, natomiast dla Warszawy, Gdań-

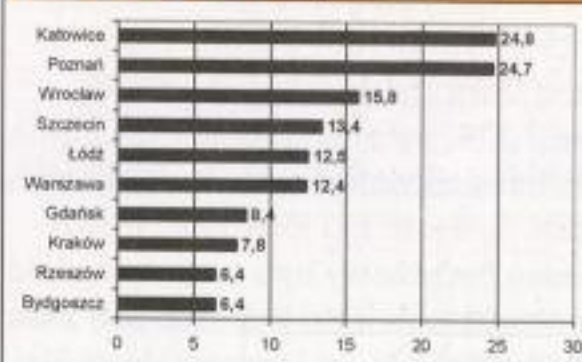
ska, Wrocławia, Łodzi i Rzeszowa wzrost ruchu w 2008 r. był istotnie mniejszy niż rok wcześniej, a w Krakowie i Zielonej Górze wystąpił spadek. Oznacza to istotne przeorientowanie struktury rynkowej i sytuacji polskich lotnisk w ostatnim czasie. Procesy te sygnalizowane były w naszym Raporcie w 2008 r. Należy oczekiwać, że będą

Rys. 29. Procentowy udział ruchu krajowego regularnego w 2008 r. w całości ruchu w polskich portach/Fig. 29. Percentage share of schedule domestic traffic in 2008 in the total traffic at Polish airports



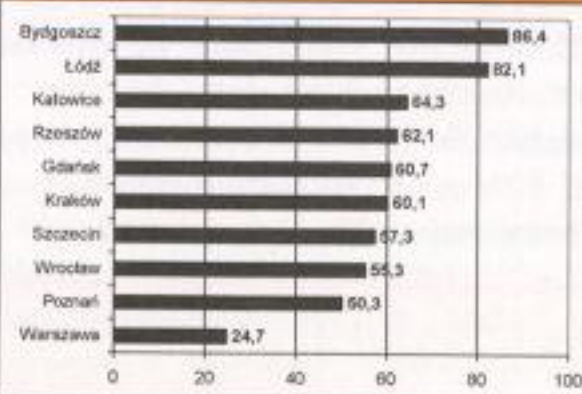
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

Rys. 30. Procentowy udział zagranicznego ruchu czarterowego w 2008 r. w całości ruchu w polskich portach/Fig. 30. Percentage share of international charter traffic in 2008 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 2008 r. w całości ruchu w polskich portach/Fig. 31. Percentage share of traffic operated by LCCs in 2008 in the total traffic at Polish airports



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

się one pogłębiać w 2009 r. w skutek generalnego spadku popytu na przewozy lotnicze.

Zmiany wielkości bezwzględnych w okresie 2006-2008 przedstawione na rys. 27 różnie przekładały się na wartości procentowe; prezentuje je rys. 28.

W 2008 r. utrzymywały się znaczne

Polskie porty lotnicze

Rys. 32. Wartość wskaźnika sezonowości ruchu na polskich lotniskach w 2008 r./
Fig. 32. Value of the traffic seasonality factor at Polish airports in 2008



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

różnice w strukturze głównych segmentów ruchu pomiędzy poszczególnymi portami, przy czym nie uległy one bardziej istotnym zmianom w stosunku do okresu wcześniejszego. I tak, największy udział ruch krajowy (poza Zieloną Górą, gdzie stanowił on prawie 100%) był w Szczecinie i Rzeszowie. Najmniejszy natomiast w Łodzi, Katowicach, Bydgoszczy i Krakowie. W przypadku Bydgoszczy była to zmiana dość znacząca (spadek o prawie 6 pkt. proc. wobec 2007 r.) i związana z dynamicznym rozwojem połączeń zagranicznych. Udział ruchu czarterowego (zagraniczne czartery turystyczne) stosunkowo najwyższy był w Katowicach i Poznaniu. Udział ten wzrósł (w stosunku do 2007 r.) we wszystkich portach (poza Zieloną Górą), a w największym stopniu w Łodzi, Szczecinie, Warszawie i we Wrocławiu. Podobne jak rok wcześniej były udziały „tanich linii”: największe (powyżej 80% całości ruchu) w Bydgoszczy i Łodzi, najmniejsze (nieco mniej

niż 1/4) w Warszawie. Dla pozostałych portów udział LCCs zamykał się w przedziale 50-65%. Segmentową strukturę ruchu dla wszystkich portów z wyjątkiem Zielonej Góry Babimostu w 2008 r. przedstawiają rys. 29, 30 i 31.

W wyniku wzrostu znaczenia ruchu czarterowego dla kilku portów wskaźnik sezonowości [27] uległ pogorszeniu (jego wartości była wyższa) [28]. W tej grupie znalazły się: Kraków i Wrocław. W szeregu innych, jak Poznań, Katowice, Gdańsk i Warszawa wskaźnik sezonowości obniżył się mimo znacznego wzrostu ruchu czarterowego, co oznacza, bardziej równomierne i – przy wzroście ruchu – bardziej efektywne wykorzystanie potencjału portu lotniczego. W 2008 r. portów z wartością wskaźnika sezonowości powyżej 2,0 było cztery; rok wcześniej trzy, a w 2006 r. siedem. Należy jednak zaznaczyć, że przekroczenie poziomu 2,0 było znacznie mniejsze w 2008 r. niż w 2007 r. przez wszystkie porty, które znalazły się w grupie o największej wartości tego wskaźnika [29]. Można ocenić, że sytuacja w zakresie sezonowości ruchu generalnie uległa poprawie, choć obraz wypaczony jest przez dynamicznie rozwijający się kryzys. Wartości wskaźnika sezonowości dla wszystkich analizowanych portów na rys. 32.

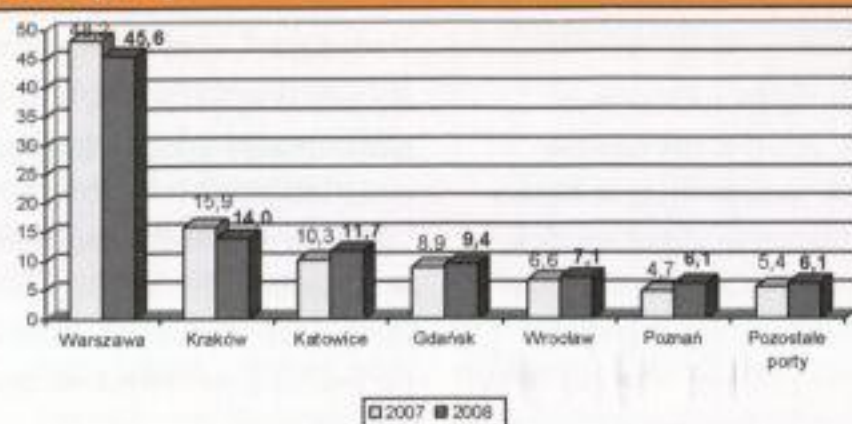
W 2008 r. po raz kolejny spadł udział w całym ruchu pasażerskim w Polsce lotniska w Warszawie (sięgając niecałych 46%). Spadł także (o prawie 2 pkt. proc.) udział portu krakowskiego.

Wzrosły udziały pozostałych dużych portów regionalnych; w największym stopniu Katowic. W efekcie różnica udziałów między Krakowem a Katowicami, która w 2007 r. wynosiła 5,6 pkt. proc. (na korzyść Krakowa) zmniejszyła się w 2008 r. do 2,3 pkt. proc. Udział Poznania wzrósł znacznie bardziej dynamicznie (o 1,4 pkt. proc.) niż Gdańsk i Wrocławia (po 0,5 pkt. proc.). Wskazuje to na efektywne nadrobienie dystansu straconego przez Poznań w latach 2005-2006 w stosunku do innych portów regionalnych. Wzrósł także o 0,7 pkt. proc. udział mniejszych portów regionalnych. Był to kolejny wzrost udziałów w tej grupie lotnisk (w 2006 r. ich udział wynosił 5,0%, w 2008 r. 6,1%). Wartości te i porównanie do sytuacji w 2007 r. dla głównych portów na rys. 33.

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

W związku z przystąpieniem Polski do strefy Schengen i zmianą procedur granicznych istotnej zmianie uległy zasady monitorowania ruchu transgranicznego, także na lotniskach. W poprzednich latach Straż Graniczna przekazywała do GUS dane o liczbie cudzoziemców przekraczających granicę na lotniskach w podziale na kraje pochodzenia według dokumentów podróży. Pozwalało to na w miarę precyzyjną analizę ruchu cudzoziemców, zarówno pod kątem obywatelstwa, jak i miejsca przekroczenia polskiej granicy (lotniska). W 2008 r. ta droga pozyskiwania informacji została zamknięta, a źródło wiedzy ograniczyło się do wyników tzw. badań granicznych prowadzonych wśród cudzoziemców przez Instytut Turystyki. Stąd, wszelkie dane zawarte w tej części raportu mają charakter wielkości przybliżonych i szacunkowych. Ze względu na stosowane procedury badawcze i rzetelność metodologiczną zaistniała także konieczność ograniczenia się do szacunków dla całej Polski (wszystkich portów lotniczych), bez możliwości separacji wyników dla każdego z nich z osobna tak, jak to było robione w la-

Rys. 33. Udział wybranych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w 2008 r. i w 2007 r. w %/
Fig. 33. Share of selected airports in operating passenger traffic in Poland in 2008 and in 2007 (in %)



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

Polskie porty lotnicze

Tab. 24. Liczba turystów przyjeżdżających do Polski i liczba przekroczeń granicy na lotniskach (przyjazdy) w latach 2007-2008; wybrane kraje/Tab. 24. Number of tourists coming to Poland and no. of inbound border crossings at airports in 2007-2008; selected countries

Lp/ No.	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 2008 r./% share of airports in 2008
		2008	2007	2008	2007	
1	Niemcy	4 780	5 270	440	416,5	9,2
2	Wlk. Brytania	495	548,1	415	448,3	84,0
3	USA	254	331	206	206,4	81,1
4	Włochy	260	326,7	204	203,7	78,5
5	Francja	215	258	166	187,3	77,2
6	Hiszpania	110	118,5	107	88,1	97,5
7	Austria	270	317,8	90	64,9	33,5
8	Irlandia	90	118,8	84	103,8	93,1
9	Norwegia	145	142,4	77	108,3	52,8
10	Belgia	110	115,2	66	79,5	60,3
11	Izrael	65	78,8	65	62,8	100,0
12	Dania	130	149,9	55	67,5	42,0
13	Szwajcaria	65	56	48	49,6	73,6
14	Rosja	410	545	46	37,1	11,3
15	Holandia	315	362,9	41	88,5	12,9

Źródło: dane za 2008 r. – wyniki badań IT i szacunki Instytutu dokonywane na ich podstawie; dane za 2007 r. pochodzą z badań i oszacowań IT oraz statystyk Straży Granicznej/GUS.

tach poprzednich. Uwzględniając powyższe uwagi i ograniczenia Instytut Turystyki szacuje, że liczba cudzoziemców (obywateli państw obcych), którzy przekroczyli przy wjeździe granicę RP na lotnisku wynosiła w 2008 r. 2,8 mln i było to mniej o 2,9% niż w 2007 r., kiedy takich podróżnych było 2 884,3 tys. Zmniejszenie się ruchu cudzoziemców na polskich lotniskach było pierwszym takim przypadkiem od szeregu lat. Zmniejszenie to, przy wzroście ogólnej liczby pasażerów na lotniskach spowodowało, że spadł udział cudzoziemców w polskim ruchu lotniczym. W 2006 r. cudzoziemcy stanowili 36,0% ruchu międzynarodowego, w 2007 r. było to 33,8% [30]. W 2008 r. udział ten wyniósł 29,8%.

Oceniając te wielkości uwzględnić należy bardzo znaczący spadek przyjazdowego ruchu turystycznego do Polski w 2008 r. Z 15 mln w 2007 skurczył się on do 13 mln, tj. o ponad 13%. Tym samym wzrosło relatywne znaczenie transportu lotniczego w przyjazdach cudzoziemców do Polski. O ile w 2006 r. z samolotu skorzystało 15,5% turystów zagranicznych odwiedzających Polskę, w 2007 r. było to 19,2%, w 2008 r. samolotem przybyło do Pol-

ski 21,6% turystów z innych krajów, a tempo spadku w segmencie podróży samolotami było kilkukrotnie niższe niż wśród ogółu odwiedzających Polskę turystów (-2,9% do -13,3%).

Podobnie, jak w latach ubiegłych silnie zróżnicowana była popularność samolotu w poszczególnych grupach według krajów pochodzenia. Najwyższy wskaźnik udziału mieli obywatele Izraela (100%) i większości krajów zamorskich, a z Europy Hiszpanie, Brytyjczycy i Irlandczycy. Stosunkowo najrzadziej korzystali z niego nasi sąsiedzi ze wschodu i południa. Stosunkowo mały był udział samolotu przy podróżach Holendrów, Austriaków i Szwedów. Holendrzy i Austriacy także w poprzednich latach wybierali samolot (jako środek transportu) stosunkowo rzadko. Można powiedzieć, że są to ich tradycyjne zachowania przy podróżach do Polski. Szwedzi natomiast w latach 2006-2007 z samolotu korzystali znacznie częściej niż w 2008 r. W liczbach bezwzględnych największą grupę, która przyleciała do Polski samolotem stanowili Niemcy (440 tys.), a następnie Brytyjczycy (415 tys.). Obywateli Włoch i USA było nieco powyżej 200 tys. (dla każdego z tych krajów), a w czołówce znaleźli się

Tab. 25. Zmiana liczby cudzoziemców przekraczających granicę na polskich lotniskach w ruchu przyjazdowym w latach 2007-2008*/Tab. 25. The change of number of foreigners crossing the border at Polish airports in inbound traffic in 2007-2008

Lp/ No.	Kraj pochodzenia/ Country of origin	Zmiana w latach/ The change in 2007-2008	
		w tys. pas./ in thous. pass.	w/in %
1	Austria	25,1	38,7
2	Niemcy	23,5	5,6
3	Hiszpania	18,9	21,5
4	Rosja	8,9	24,0
5	Izrael	2,2	3,5
6	Włochy	0,3	0,1
7	USA	-0,4	-0,2
8	Szwajcaria	-1,6	-3,2
9	Dania	-12,5	-18,5
10	Belgia	-13,5	-17,0
11	Irlandia	-19,8	-19,1
12	Francja	-21,3	-11,4
13	Norwegia	-31,3	-28,9
14	Wlk. Brytania	-33,3	-7,4
15	Holandia	-47,5	-53,7

Źródło: badania i oszacowania IT oraz dane Straży Granicznej/GUS, jak w tab. 24.

także Francuzi (166 tys.) i Hiszpanie (107 tys.). Dane za lata 2007-2008 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 w 2008 r. Przy analizie danych w tabeli należy pamiętać o braku pełnej kompatybilności statystyk przekroczeń na lotniskach pomiędzy rokiem 2008 i 2007, co było podkreślone wyżej.

Mając na uwadze pewien margines błędu przy oszacowaniach, tak ruchu przyjazdowego ogółem, jak i liczby przekroczeń na lotniskach warto zauważyć, że zmiany w 2008 r. w stosunku do 2007 r. układały się niejednoznacznie. Na przykład, Niemcy przy ogólnym spadku liczby turystów w Polsce, na lotniskach nieco zwiększyli liczbę przekroczeń, podobnie, jak Hiszpanie, Austriacy i Rosjanie. Wydaje się, że w przypadku Niemców i Austriaków wpływ na to mogła mieć lepsza, bardziej rozbudowana oferta połączeń. W przypadku innych krajów szacunki

Cargo

wskazują na mniejszą liczbę przekroczeń, z wyjątkiem Włoch, Izraela, USA i Szwajcarii, gdzie sytuacja zasadniczo nie zmieniła się wobec 2007 r. Wielkości zmian dla krajów z dostępnymi danymi za lata 2007-2008 w tab. 25.

Dane w tab. 24 wskazują, że Niemcy z Brytyjczykami mają ok. 29% udziału w całości przekroczeń granicy na lotniskach. Na pierwsze 5 krajów przypada ok. 50% udziału w ruchu i jest to podobny odsetek, jak w 2007 r. Struktura ruchu lotniczego cudzoziemców odwiedza-

jących Polskę jest raczej rozproszona i trudno mówić w tym przypadku o wyrazistej koncentracji. Rozkład jest znacznie bardziej zrównoważony (rozproszony) niż ma to miejsce w całości ruchu przyjazdowego do Polski.

W 2008 r. utrzymała się – obserwowana w latach wcześniejszych – odmienne kierunkowa struktura całości przyjazdów w stosunku do przyjazdów drogą lotniczą. Niestety, jak wspomniano wyżej nie jest możliwe prześledzenie szczegółowej struktury przyjazdu cudzoziemców we-

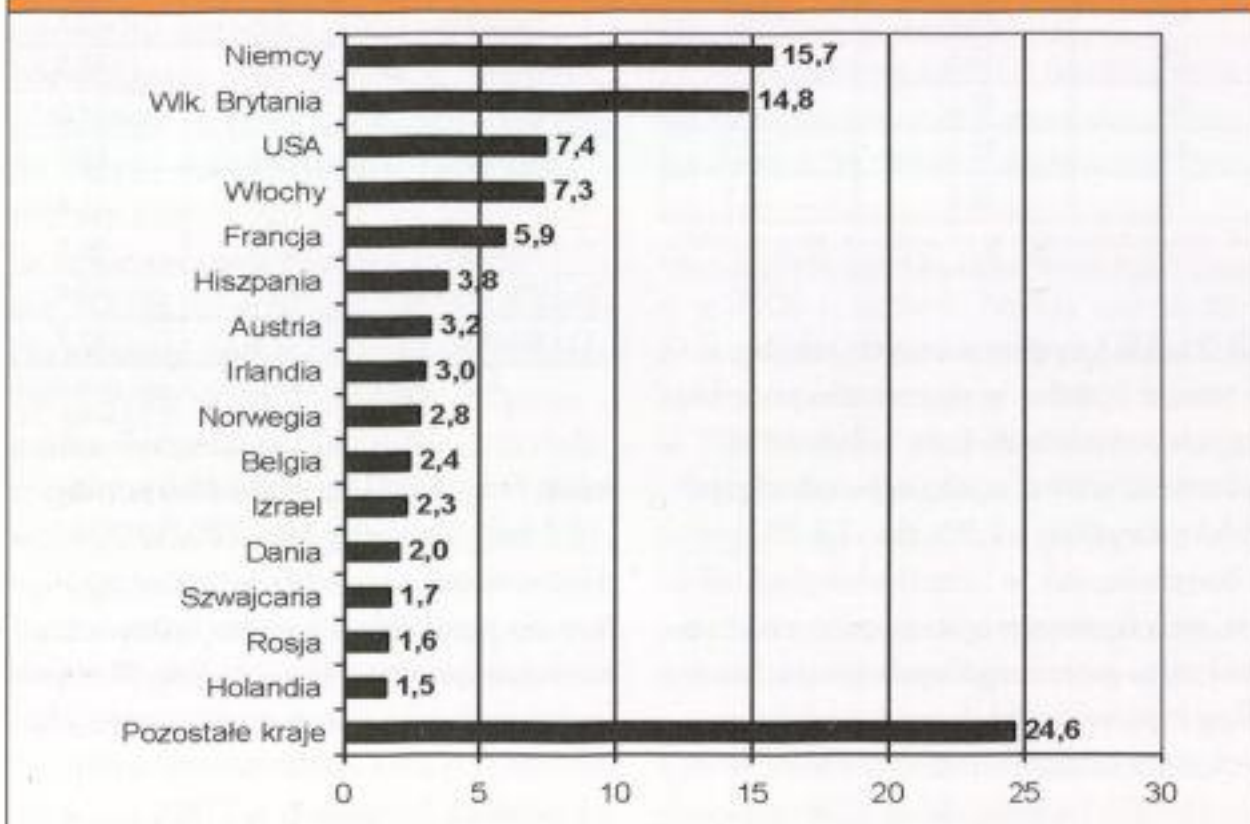
dług poszczególnych polskich lotnisk, jak też takiego rozkładu w poszczególnych portach, co przedstawiane było w poprzednich raportach.

7. Cargo / Cargo

W 2008 r. przeładunki towarów i poczty wyniosły w polskich portach lotniczych 80,3 tys. t. [31]. Było to mniej niż w 2007 r. o 4,1 tys. t. (tj. 4,9%). Spadek przeładunków w Polsce wpisywał się w światowy regres w tej dziedzinie (vide: Część I Raportu) i był skutkiem spadku aktywności gospodarczej dającej się odczuć w II-giej połowie 2008 roku. Spadek przeładunków w 2008 r. przełamał trend wzrostowy w tym segmencie rynku, jaki miał miejsce w latach 2002-2007. Dane o wielkości przeładunków w latach 2000-2008 na rys. 35.

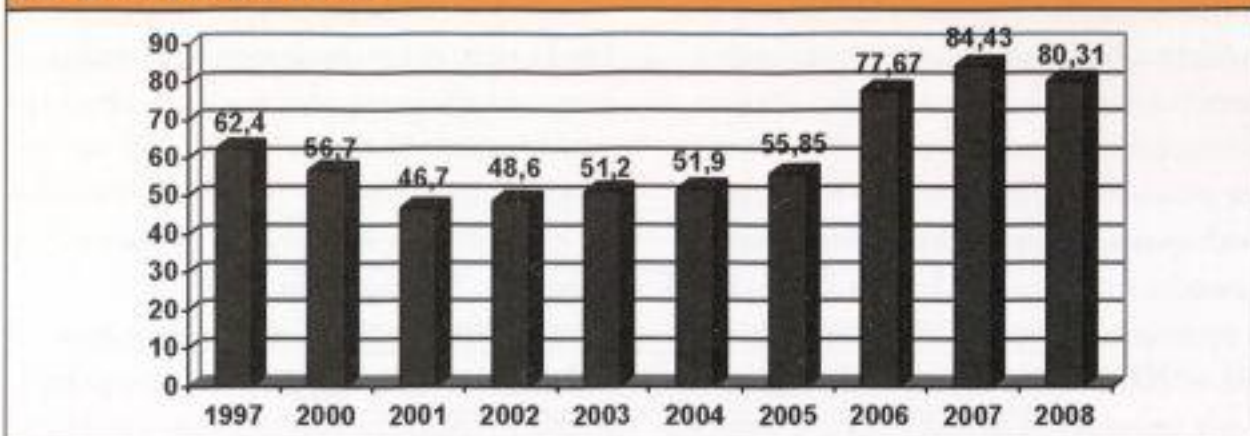
W 2008 r. nie zmieniły się uwarunkowania strukturalne ani formalne dla przewozów air cargo w Polsce przedstawione obszernie w raporcie Rynek lotniczy 2007. Pozostają one istotnymi ogranicznikami dla rozwoju tej działalności. Czynnikiem nowym i niesprzyjającym było zahamowanie wzrostu gospodarczego na świecie w 2008 r. i bardzo duży spadek wymiany handlowej. Przy wzroście PKB Polski i spadku przeładunków obniżyła się wartość wskaźnika obrazującego relację obu wielkości. W 2007 r. współczynnik tysięcy ton cargo w każdym mld USD PKB Polski wynosił 0,20 i był wyjątkowo niski w stosunku do innych krajów europejskich (także Europy Środkowo-Wschodniej). W 2008 r. wartość współczynnika spadła do 0,15. Dla porównania wartość tego współczynnika dla przeładunków cargo w Pradze (bez poczty) dla Czech wynosi 0,31, dla Budapesztu i Węgier 0,48, a dla 12 największych lotnisk brytyjskich (bez poczty) i Wlk. Wielkiej Brytanii 0,86 [32]. Dodatkowym czynnikiem osłabiającym znaczenie cargo na polskim rynku lotniczym jest bardzo duży udział poczty. Stanowiła ona w 2008 r. 1/5 całości przeładunków w portach, w przypadku Warszawy około 1/3, a w Poznaniu i Wrocławiu ponad 80% przeładunków.

Rys. 34. Udziały (w %) przekraczających granicę na lotniskach cudzoziemców w 2008 r. według krajów/ Fig. 34. Share of foreigners crossing the border at airports in 2008 by country (%)



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie badań i szacunków IT.

Rys. 35. Wielkości przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w 1997 r. oraz w latach 2000-2008* w tys. ton/ Fig. 35. Cargo traffic at Polish airports in 1997 and in 2000-2008 in thous. of tons

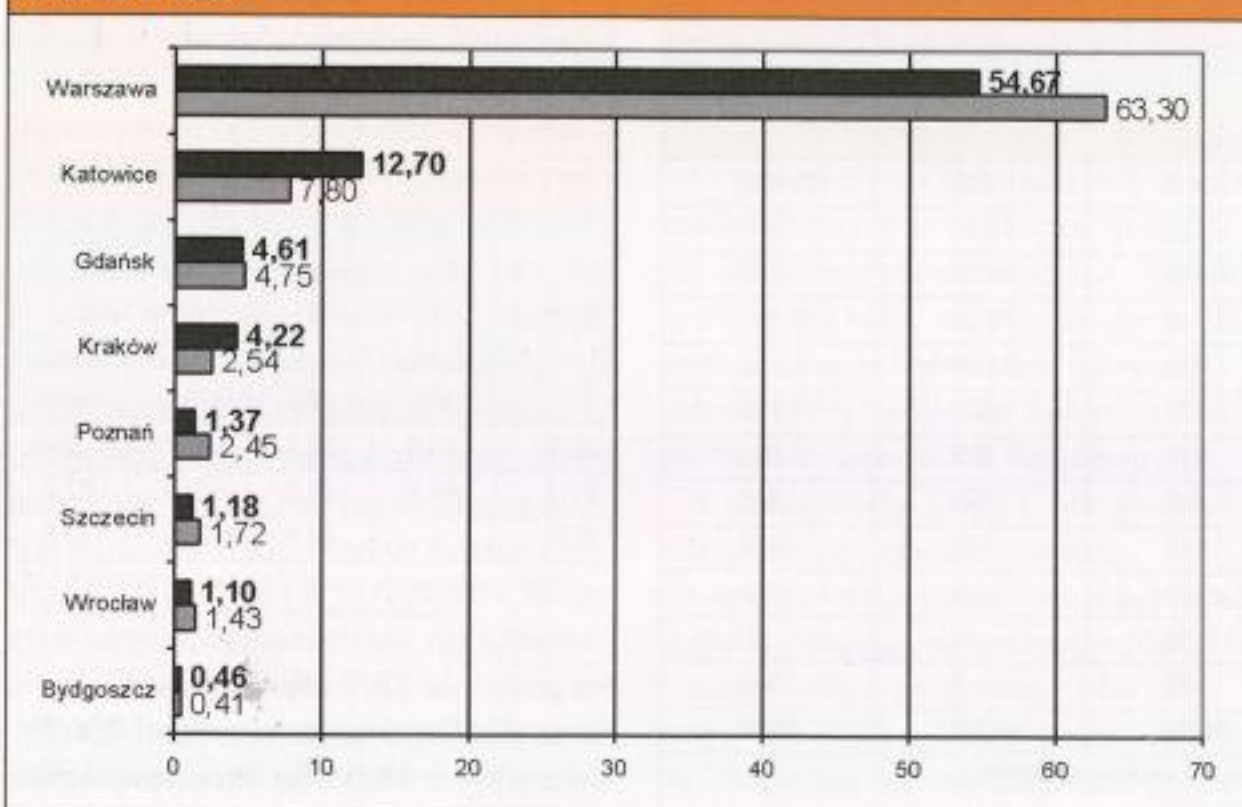


*Dane ULC i PPL za 2004 różnią się nieznacznie. Materiał ULC podaje przeładunki w wielkości 53,4 tys. t., (Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego 1 (134)/2005).

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 2006-2008 na podstawie informacji otrzymanych z portów lotniczych.

Perspektywy i prognozy

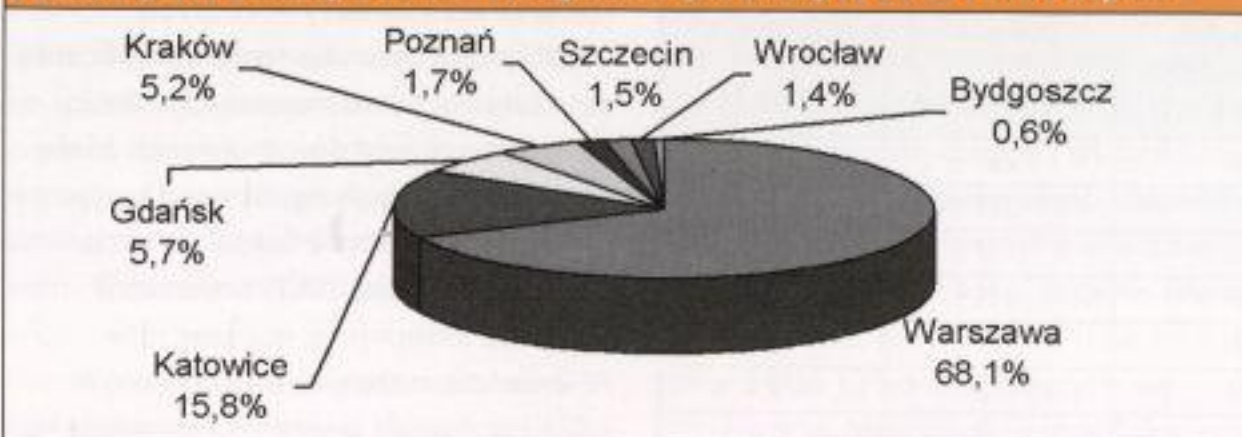
Rys. 36. Wielkość przeladunków cargo (towary i poczta) w polskich portach lotniczych w latach 2007-2008, w tys. t./ Fig. 36. Cargo traffic (with mail) at Polish airports in 2007-2008 in thous. of tons



*W zestawieniu ujęto te porty, które w latach 2007-2008 wykazały operacje przeladunku cargo.

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

Rys. 37. Procentowa struktura przeladunków cargo (łącznie z pocztą) w 2008 r., według polskich portów/ Fig. 37. Percentage structure of cargo traffic (with mail) in 2008 at Polish airports



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

Mimo poważnego spadku przeladunków w Warszawie (o prawie 14%) pozostała ona najważniejszym lotniskiem dla polskiego air cargo. Poważny wzrost (w stosunku do 2007 r.) odnotowano w Katowicach (o 62%) oraz w Krakowie (o 66%), choć przy znacznie mniejszych obrotach. Wzrost przeladunków w Katowicach przy ich spadku w całej Polsce spowodował, że udział tego portu wzrósł do 15,8% (z 9,2% w 2007 r. tj. o ponad 6 pkt. proc.). Minimalnie zmniejszyły się przeladunki w Gdańsku, w większym stopniu we Wrocławiu, Szczecinie i Poznaniu. W tym ostatnim przypadku spadły one o 44% (nieco ponad 1 tys. t.).

Wielkości przeladunków w latach 2007-2008 i ich geograficzną strukturę (według polskich portów) w 2008 r. przedstawiają rys. 36 i 37. Ogólnie można ocenić, że zła sytuacja w zakresie air cargo w Polsce, jaka miała miejsce od wielu lat uległa dalszemu pogorszeniu. Oceny tej nie zmieniają stosunkowo dobre wyniki w Katowicach i Krakowie, tym bardziej, że w obu portach w 2009 r. należy oczekiwać znacznego zmniejszenia przeladunków związanego z osłabieniem gospodarki światowej i handlu międzynarodowego.

8. Perspektywy i prognozy / Perspectives and forecasts

8.1. Wzrost ruchu / Increase in traffic

Trwający od ponad roku kryzys finansowy i gospodarczy w istotnym stopniu wpłynął na obecną dynamikę ruchu lotniczego. Rzuca także na perspektywy jego wzrostu i wymusza weryfikację prognoz w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. W niektórych przypadkach korekcie podlegają także prognozy długookresowe.

W raporcie Rynek lotniczy 2006 Instytut Turystyki prezentował własne prognozy do 2015 r., z podziałem na ruch w poszczególnych polskich portach. W obecnej edycji dokonujemy uaktualnienia tych prognoz, a także – mimo znacznego stopnia niepewności, co do stanu i rozwoju gospodarki światowej – przedstawiamy po raz pierwszy prognozę na 2020 r. (tab. 26).

Jeśli zakładane prognozy się sprawdzą ruch lotniczy w Polsce w latach 2010-2015 będzie wzrastał średnio o ok. 2,9 mln pasażerów rocznie, a w latach 2015-2020 o 3 mln. Przy zachowaniu zbliżonego wolumenu średniorocznego wzrostu w całym okresie 2010-2020 oznacza to zmniejszanie się jego tempa przyrostów względnych.

Jak wskazują dane w tab. 26 znacznej korekcie poddana została prognoza na 2010 r. Przewidywana wielkość ruchu w tym roku zmniejszona została o 16% w stosunku do wcześniejszych przewidywań. Natomiast tylko o 1% obniżono prognozę na 2015 r.

Poprzednie i obecne prognozy Instytutu Turystyki [34] w części dość znacząco różnią się od publikowanych prognoz ULC [35]. Dla 2010 r. ULC aktualnie prognozuje nieco większy ruch niż Instytut – 20,4 mln pasażerów. ULC, 20,1 mln IT.; w marcu 2008 r. prognoza ULC zakładała, że będzie to 28,7 mln (różnica w szacunkach o 29%). Dla 2015 r. prognoza ULC przewiduje 31,7 mln, co oznacza istotnie mniejszy wzrost niż ocenia IT; w marcu 2008 r. ULC prognozował ruch w 2015 r. na 40,4 mln pas.

Perspektywy i prognozy

Tab. 26. Prognozowane przez Instytut Turystyki wielkości ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2010, 2015 i 2020 roku (w tys. pas.)/Tab. 26. Forecast by Institute of Tourism for passenger traffic at Polish airports in 2010, 2015, 2020 (in thous. pass.)

Port lotniczy/ Airport	Prognozowany ruch pasażerski (w tys.)/Forecasted passenger traffic (in thous.)				
	2010		2015		2020
	poprzednio/previous*	obecnie/updated**	poprzednio/previous*	obecnie/updated**	
Warszawa	12 600	9 000	17 000	16 000	22 400
Katowice	3 300	2 600	5 200	5 200	7 600
Kraków	3 060	2 700	4 480	4 400	6 400
Gdańsk	1 870	1 800	2 740	2 700	3 900
Wrocław	1 030	1 500	1 720	2 000	3 100
Poznań	840	1 200	1 170	1 500	2 200
Łódź	240	350	810	800	1 000
Rzeszów	290	300	600	600	800
Bydgoszcz	140	320	230	450	800
Szczecin	390	300	780	700	800
Zielona Góra	30	10	50	50	50
Inne porty	10	0	20	0	350
Razem	23 800	20 080	34 800	34 400	49 400

*Prognoza poprzednia utworzona była w marcu 2006 r./previous forecast made in Mar. 2006.

**Prognoza obecna utworzona w maju 2009 r./forecast updated in May 2009.

Źródło: opracowanie własne IT.

Tab. 28. Przewidywany pasażerski ruch lotniczy w polskich portach w 2009 r. (w tys. pasażerów)/Tab. 28. Forecasted passenger air traffic in 2009 at Polish airports (in thous.) by Institute of Tourism (IT)

Port lotniczy/ Airport	Prognozowany ruch w 2009 r./ Forecasted passenger traffic in 2009 (in thous.)	Ruch faktyczny w 2008 r./ Passenger traffic in 2008 (in thous.)	Zmiana 2009/08/The change 2009/08	
			w tys./in thous.)	w %/in %
Warszawa	8 200	9 437	-1 237	-12,4
Kraków	2 500	2 895	-395	-13,6
Katowice	2 400	2 407	-7	-0,3
Gdańsk	1 800	1 951	-151	-7,7
Wrocław	1 350	1 480	-130	-8,8
Poznań	1 100	1 256	-156	-12,4
Łódź	340	342	-2	-0,6
Rzeszów	300	321	-21	-6,5
Szczecin	290	299	-9	-3
Bydgoszcz	260	265	-5	-1,9
Zielona Góra	5	5	0	0
Razem	18 545	20 658	-2 118	-10,25

*Bez ruchu GA, dlatego wielkości dla 2008 r. wykazane w tab. 28 są nieznacznie niższe niż przedstawione w rozdz. 6 Raportu „Polskie porty lotnicze”.

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie szacunków IT oraz danych ULC za 2008 r. i pierwsze półrocze 2009 r., strona internetowa Urzędu.

Dla 2020 r. aktualna prognoza ULC mówi o 41 mln pasażerów.; poprzednia, z marca 2008 r. o 54 mln, Instytut Turystyki szacuje, że będzie to 49,4 mln pasażerów. Powyższe wielkości ujęte są w tab. 27.

Duże rozbieżności w prognozach, a także ich zmienność wynikają z niestabilnej i trudnej do oceny sytuacji w gospodarce światowej w nadchodzą-

cych latach. Czas, tempo i sposób wychodzenia z obecnego kryzysu jako parametry oceny otoczenia rynku lotniczego postrzegane są niejednoznacznie przez różne ośrodki prognostyczne, a także modyfikowane są w efekcie nowych danych o sytuacji istniejącej. To zróżnicowanie prognoz dotyczy także wyników 2009 r. ULC, w prognozie z kwietnia br. zakłada w 2009 r. ruch

Tab. 27. Prognozowane wielkości pasażerskiego ruchu lotniczego w 2010, 2015 i 2020 r. na lotniskach w Polsce (w mln pasażerów) przez ULC i IT/Tab. 27. Forecasted passenger air traffic in 2010, 2015 and 2020 at Polish airports (in mil. passengers) by Civil Aviation Office (ULC) and Institute of Tourism (IT)

Rok/Year	Prognoza IT pas. w mln./Forecast by IT in mil. pass.		Prognoza ULC pas. w mln./Forecast by ULC in mil. pass.	
	Mar/Mar 2006	Lip/Jul 2009	Mar/Mar 2008	Kwi/Apr 2009
2010	23,8	20,1	28,7	20,4
2015	34,8	34,4	40,4	31,7
2020	—	49,4	54,0	41,0

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych ULC, strona internetowa Urzędu oraz szacunków IT.

na poziomie 18,9 mln pasażerów.. Szacunki IT sporządzane w lipcu 2009 r. wskazują na 18,5 mln. Prognozę ruchu sporządzona przez Instytut Turystyki w rozbiciu na poszczególne porty przedstawia tab. 28.

Tempo spadku w całym 2009 r. przewidujemy mniejsze niż to, jakie odnotowano w I-pierwszym kwartale (-13,9%) [36]. Wynika to ze specyficznej struktury ruchu w pierwszych miesiącach roku, kiedy dominuje ruch biznesowy bardzo czuły na obecny kryzys gospodarczy, oraz z faktu, że ruch w II-giej połowie 2008 r. wzrastał znacznie wolniej niż w I-szej, a w IV kwartale największe porty (WAW i KRK) notowały wręcz zmniejszenie ruchu. Istotnym obszarem niepewności pozostają ostateczne rezultaty ruchu czarterowego, gdyż sygnały z tego segmentu rynku są niejednoznaczne.

W I-szym półroczu 2009 r. według danych ULC ruch pasażerów na polskich lotniskach zmniejszył się o 12,4% i wyniósł 8,6 mln, a tempo spadku, które w I-szym kwartale wyniosło 14,0%, w II-gim zmalało do 11,2%. W pierwszej połowie 2009 r. ponadprzeciętne straty poniosły 2 największe polskie lotniska, tj. Warszawa i Kraków; stosunkowo najmniejsze Rzeszów, Bydgoszcz, Poznań i Katowice [37].

Plany rozwoju

8.2. Plany rozwoju / *Plans for development*

Przyjęte w 2007 r. plany rozwoju dla prawie wszystkich portów regionalnych były konkretyzowane i wchodziły w następne etapy realizacji bądź uszczegółowienia. Dotyczy to m.in. planowanej rozbudowy infrastruktury terminalowej we Wrocławiu, Gdańsku, Łodzi i Krakowie. W Warszawie po oddaniu do użytku tzw. pirsu północnego w najbliższym czasie (tj. jeszcze w 2009 r.) należy oczekiwać rozpoczęcia prac przy „pirsie południowym”, a następnie dostosowania terminala 1 do nowych funkcji i zintegrowanie wszystkich przestrzeni służących obsłudze pasażerskiej na lotnisku im. F. Chopina Okęcie.

Kryzys finansowy, osłabienie aktywności gospodarczej na świecie i w Polsce wpływając na znaczne obniżenie popytu na usługi lotnicze nie przełożyło się na szczęście (na razie?) na zmiany planów rozwojowych poszczególnych polskich lotnisk. Horyzont czasowy podejmowanych działań i ocena stanu rynku lotniczego daleko wykracza poza krótko i średniookresowe skutki kryzysu, a plany rozwoju zakładają znaczny wzrost ruchu w długiej perspektywie czasu, mimo koniunkturalnych zawirowań. Czynnikiem sprzyjającym jest powiązanie inwestycji lotniczych z programami (sektorowymi i regionalnymi) finansowanymi w dużym stopniu ze środków Unii Europejskiej.

Sytuacja gospodarcza, spadek przewozów lotniczych i mniejsza aktywność przewoźników (w tym tzw. tanich), a także rozdysponowanie większości dotacji UE na lata 2007-2013 wyraźnie zmniejszyły presję ze strony niektórych samorządów na realizację projektów nie mających pełnego uzasadnienia rynkowego (np. koncepcje w woj. świętokrzyskim i opolskim). Na razie nie urealniły się wizje włączenia do regularnej komunikacji lotniczej województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. W tym ostatnim przypadku w wyniku odrzucenia planów przez samorząd. Natomiast za pozytywne wydarzenie można uznać postępujące

przygotowania do przeobrażenia lotniska w Świdniku w regionalny port lotniczy dostosowany do obsługi ruchu krajowego i zagranicznego, na krótkich i średnich dystansach. W ten sposób ponad 300 tys. mieszkańców Lublina i ponad 2 mln Lubelszczyzny uzyska łatwy lub znacznie ułatwiony dostęp do usług transportu lotniczego. Lotnisko to może też liczyć na pasażerów z pld.-zach. Białorusi i pld.-zach. Ukrainy, którym bliżej będzie do Świdnika niż do Kijowa, Lwowa lub Rzeszowa.

W październiku 2008 r. Ministerstwo Infrastruktury ogłosiło przetarg na opracowanie oceniające zasadność budowy nowego, centralnego portu lotniczego wraz z prognozą ruchu lotniczego do 2035 r. Przetarg rozstrzygnięto, lecz w wyniku odwołań cała procedura przetargowa nie została zakończona i nie przystąpiono do realizacji opracowania. Niewykluczone, że przetarg zostanie powtórzony. Ministerstwo może też zrezygnować z kontynuowania projektu w obliczu innych zadań, priorytetów i problemów. Można odnieść wrażenie, że po 10 latach dyskusji, prac prognostycznych i studialnych (m. in. działania specjalnego zespołu powołanego przez ministra właściwego w 2002 r., studium lokalizacyjne finansowane przez rząd hiszpański w 2006 r.) koncentrujących się na wyborze najkorzystniejszej lokalizacji, inicjatywa Ministerstwa była krokiem wstecz, z punktu widzenia celu, tj. realizacji projektu nowego lotniska. Zmieniała ona bowiem kluczowy paradygmat, z pytania: gdzie?, na pytanie: czy?, i czy na pewno? [38]. Działania te postrzegane są także jako klasyczny ruch pozorny, a przy tym bardzo kosztowny (przetarg wygrała oferta o cenie brutto przekraczającej 11 mln PLN [39]). Zapewniał on jednak komfort; przy atrybutach racjonalności odsunięto konieczność podjęcia jakiegokolwiek decyzji.

Trudno ocenić na ile nabrały realnych kształtów planowane działania wokół lotnisk w Modlinie i Sochaczewie. Obie lokalizacje traktowano jako „porty wsparcia” dla przepelnionego Okęcia-

portu im. Chopina. Przy silnym trendzie wzrostowym, dobrej koniunkturze w gospodarce i wydłużającej się inwestycji przy terminalu 2 instytucje i osoby odpowiedzialne za te projekty odczuwały pewną presję opinii publicznej i mediów; m.in. Marszałek Sejmiku Mazowsza doprowadził do umieszczenia w planie finansowym kwoty 50 mln PLN na wsparcie inwestycji w Sochaczewie, a w Modlinie uzgadniano procedury i pokonywano kolejne przeszkody (choć niezbyt szybko) umożliwiające rozpoczęcie prac budowlanych. Dopuszczono też możliwość prywatyzacji zarządzania tym portem. Lotnisko w Modlinie uwzględniane jest w założeniach logistycznych Euro 2012. Władze spółki Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin poinformowały w sierpniu br. o planach ogłoszenia przetargu na budowę terminala pasażerskiego jeszcze w III trzecim kwartale 2009 r. Inwestycja ta ma zapewnione częściowe dofinansowanie UE [40]. Otwiera to bardziej konkretne perspektywy przed tym lotniskiem. Niemniej, poza Euro 2012 inne czynniki stymulujące obecnie straciły na znaczeniu. Przekłada się to na wrażenie, że nowe projekty zastygły w oczekiwaniu na poprawę koniunktury. Kiedy to nastąpi podmioty rynkowe (pasażerowie, firmy lotnicze i inne) odczują po raz kolejny wartość utraconego czasu. W odniesieniu do nowego lotniska centralnego odczucie to będzie znacznie bardziej bolesne, wartość utraconego czasu i pieniędzy niepomniernie większa, a skutki długotrwałe.

Przypisy

1. Dane w tym rozdziale na podstawie stron internetowych portów lotniczych.
2. W poprzedniej edycji raportu zaznaczono, że często jest on nazywany wskaźnikiem mobilności. Jest to nazwa myląca, gdyż określona społeczność może korzystać z samolotów w minimalnym zakresie, a ruch i wskaźnik („mobilności”) przybierać wartości bardzo wysokie (np. Majorka). Niemniej, ilorazy tych wielkości są istotną informacją relatywizującą ruch lotniczy do populacji.
3. W zestawieniu ULC „Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2008” wymienia się 17 przewoźników zaliczanych do segmentu LCCs, z czego 4 nie wykazywało w 2008 r. żadnej aktywności przewozowej w Polsce. 13 linii było aktywnych. Jednak nie uwzględniono jako LCC linii BMI Baby i Transavia. W niniejszym Raporcie przyjęto, że aktywnych linii z segmentu LCCs operowało w Polsce 15, gdyż brak jest uzasadnienia dla wykluczenia BMI baby i Transavia z tego grona.
4. W tym przypadku można zakładać, że zdecydowanie gorsze wyniki przewozowe Air Europa były skutkiem wejścia na polski rynek Iberii, a w konsekwencji przejęcia znacznej części pasażerów na trasach między Hiszpanią i Polską.
5. Linie Aeroflot powstały wcześniej niż LOT, w nieistniejącym już Związku Radzieckim, a CSA w Czechosłowacji. Królewskie Holenderskie Linie Lotnicze KLM powstały w 1919 r. i były do 2004 r. uznawane za najstarsze w Europie. Od kilku lat nie są jednak samodzielne lecz stanowią część grupy Air France/KLM, w której strona francuska ma więcej udziałów.
6. Informacje o działalności PLL LOT na podstawie danych przedstawionych na konferencji prasowej 12.08.2009 r. danych opublikowanych na www.lot.com oraz otrzymane bezpośrednio od przewoźnika (jeśli nie zaznaczono inaczej).
7. Dane AEA, Traffic Update, 17 luty 2009, op. cit.
8. ASKM – available seat kilometres, oferowane pasażerokilometry; wielkość oferowanej pracy przewozowej.
9. Dane AEA, Traffic Update, 17 luty 2009, op. cit.
10. Dane za 2005 r. skorygowane w stosunku do zawartych w „Rynek lotniczy 2006” zgodnie z publikacjami PLL LOT.
11. Dane o przychodach i kosztach PLL LOT w latach 2007-2008 na podstawie: „Sprawozdanie finansowe za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2008 r.”, publikacja dostępna od 12.08.2009 r. na stronie www.lot.com
12. Por. T. Dziedzic, Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27.
13. W kilku przypadkach w rozkładach lato 2007 oferowane były rejsy raz na 2 tygodnie. W ujęciu modułu tygodniowego przeliczone one zostały jako 0,5 rejsu na tydzień.
14. T. Dziedzic, Rynek lotniczy 2008, s. 26.
15. Spółka zaprzestała również działalności w przewozach czarterowych i została wyrejestrowana z ewidencji przewoźników w pierwszej połowie 2009 r.
16. Struktura taka w odniesieniu do linii sieciowych byłaby trudna do przedstawienia z uwagi na duże znaczenie operacji code share w tym segmencie.
17. Por. T. Dziedzic, Rynek Lotniczy 2007, op. cit., s. 26-27.
18. Pod pojęciem destynacji/kierunków egzotycznych przyjęto kraje położone poza Europą i Afryką Północną z odrębną przynależnością państwową. W takim ujęciu np. Wyspy Kanaryjskie i Madera nie są kierunkami egzotycznymi, natomiast są nimi Wyspy Zielonego Przylądka, Jordania i ZEA.
19. Według strony internetowej portu lotniczego Wrocław-Strachowice wielkość ruchu czarterowego wyniosła w 2003 r. 38,4 tys., a w 2004 r. – 55,1 tys. W zależności od źródła oznacza to w 2005 r. albo wzrost 8 tys. pas. (wg strony www.wroclaw-airport.pl) albo spadek o 6 tys. pas. (przy porównaniu wielkości za 2005 r. ze strony www.wroclaw-airport.pl z wielkością za 2004 r. z Raportu rocznego PP PL).
20. Uwaga na ten proces był zwracana wcześniej i każdego roku w naszych raportach w latach 2005-2007.
21. Szacunkowe dane Instytutu Turystyki na podstawie sondażowych informacji zebranych w portach lotniczych.
22. Dane na podstawie informacji zebranych przez Instytut Turystyki w polskich portach lotniczych. Różni się nieco od wielkości publikowanych przez ULC, który podaje 20,65 mln. Różnica wynika z wyłączenia przez ULC ruchu o charakterze General Aviation.
23. Udział ruchu czarterowego 13,7% podany w tym rozdziale dotyczy całości ruchu, podany w rozdziale o czarterach udział 15,1% dotyczy tylko ruchu zagranicznego.
24. Dane o strukturze segmentowej w poprzednich latach przedstawiane są w raporcie Rynek lotniczy 2008, op. cit., s. 33.
25. Dane o ruchu na lotnisku Tegel na podstawie: Check-in 2008 Zählen, Daten, Fakten, wyd. Berlin Flughäfen 2009, s. 18.
26. 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.
27. Wskaźnik sezonowości – stosunek liczby pasażerów obsłużonych w miesiącu o największym i najmniejszym ruchu. Przykładowo, jeśli w lutym ruch wyniósł 120 tys. (najmniejsza wartość w ciągu roku), a w lipcu 200 tys. (największa wartość w ciągu roku), to wskaźnik sezonowości wynosi 1,67. W realnych warunkach dla Polski waha się w ostatnich latach od 1,3 do 3.
28. Pogłębiający się dynamicznie kryzys światowy spowodował, że miesięczne wartości ruchu na wielu lotniskach w IV kwartale 2008 były niższe niż w I kwartale. Nie pozwalało to na wyliczenie wskaźnika sezonowości według normalnej procedury. Dla utrzymania porównywalności wyników pomiędzy portami, a także z poprzednimi latami w przypadkach spadku ruchu w IV kwartale miesięczne wyniki z tego okresu były pomijane przy wyliczeniu wskaźnika sezonowości. Wskaźnik sezonowości może przybierać tylko wartości dodatnie od 1 do + nieskończoności.
29. Trzeci w 2007 r. port w Poznaniu miał wartość wskaźnika 2,20, tj. więcej niż Katowice (2,13) będące na pierwszym miejscu zestawienia w 2008 r.
30. Dane skorygowane w stosunku do wielkości podanych w raporcie Rynek lotniczy 2008, op. cit. s. 35.
31. Dane na podstawie informacji zebranych w portach lotniczych przez Instytut Turystyki. Obejmują przeładunki w obrocie krajowym i międzynarodowym zarówno towarów, jak i poczty.
32. Dane o przeładunkach na podstawie stron internetowych portów w Pradze i Budapeszcie, dla portów brytyjskich [airportwatch](http://airportwatch.co.uk). Wielkość PKB – dane World Bank, www.worldbank.org.
33. Por. T. Dziedzic, Rynek Lotniczy 2006, Warszawa, wrzesień 2006, raport Instytutu Turystyki i Wiadomości Turystycznych, tab. 22, s. 34.
34. W okresie marzec 2006-maj 2009 IT utrzymywał swoje prognozy na lata 2010-2015 na niezmiennym poziomie i takie wielkości publikowane były w raportach Rynek lotniczy 2006, 2007, 2008.
35. Wielkości prognozy ULC na podstawie danych publikowanych na stronie internetowej Urzędu.
36. Według danych ULC w I kwartale 2009 r. ruch wyniósł 3,7 mln pasażerów i był niższy niż w tym samym okresie 2008 r. o 600 tys. pasażerów. Według tego samego źródła w pierwszym półroczu 2009 r. ruch na lotniskach wyniósł 8,6 mln pasażerów, był mniejszy o 1,2 mln pasażerów, tj. 12,4% niż w okresie styczeń-czerwiec 2008 r. Dane za pierwsze półrocze opublikowane na stronie ulc.gov.pl, 27 lipca 2009 r.
37. Na podstawie komunikatu ULC „liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu regularnym oraz czarterowym w polskich portach lotniczych w okresie I półrocze 2008 roku – I półrocze 2009 roku.”; publikacja 29.07.2009 na stronie internetowej ULC ulc.gov.pl.
38. W warunkach przetargowych podkreślona została kluczowa rola prognozy ruchu w 25-letnim horyzoncie czasowym o wysokim stopniu wiarygodności.
39. Informacja o wynikach przetargu ogłoszona na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, mi.gov.pl w marcu 2009 r.
40. Na podstawie informacji PAP z 23.08.2009 r.



sprawdzone informacje

na czas



WI RAPORT
Klient dobrze poinformowany.
Reklama
w portalach
społecznościowych
strona 8

WYWARZENIA

Powidła w turystyce niedysponowania. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 3**

WYWARZENIA

Znaczenie turystyki w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 5**

WYWARZENIA

Powidła w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 6**



ROZMOWA
z Jacekiem
Bogdanowiczem
O znaczeniu
turystyki
strona 11

WYWARZENIA

Reklama w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 12**

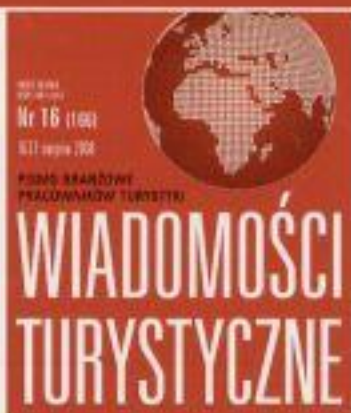
WYWARZENIA

Reklama w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 13**

WI praktyczne porady

Najbardziej skuteczne w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 14**

Komunikacja w turystyce międzynarodowej. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. Właściciel biura turystycznego zgłasza, że w ostatnich trzech miesiącach otrzymał 500 powideł. Na każdy z nich otrzymał 10 zł. **strona 15**



PRAWO

**Ustawa o usługach
turystycznych
uwzględni handel
w internecie** strona 14

Z NUMERU

Region łódzki
Najbardziej skuteczne w turystyce
i w internecie

Uzdrowiska 2008
Najbardziej skuteczne w turystyce
i w internecie

Wiosna podroży / Wiosna podroży / Wiosna podroży

Zima kupowana coraz wcześniej

Polacy coraz częściej zimą wyjeżdżają do egzotycznych krajów.

Wiosna podroży / Wiosna podroży / Wiosna podroży



Wiosna podroży / Wiosna podroży / Wiosna podroży

Wiosna podroży

**Autokarem z Londynu
do Nowego Jorku**

Wiosna podroży / Wiosna podroży / Wiosna podroży

Wiosna podroży

**Polskie hotele
wśród najlepszych**

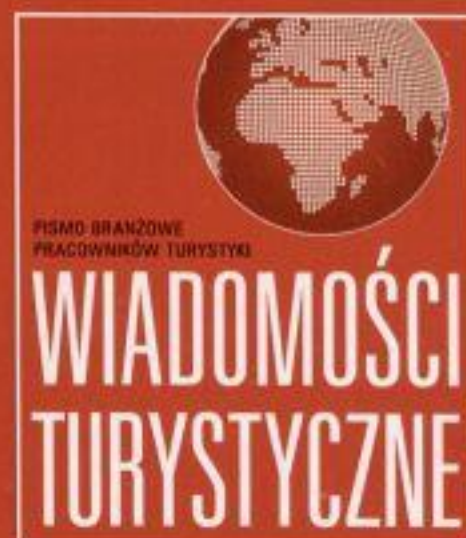
Wiosna podroży / Wiosna podroży / Wiosna podroży



turystyka gratka.pl
DOŁĄCZENIE W INTERNecie

**Całkiem od nowa... Więcej 16 września
i na www.turystyka.gratka.pl**

Zawsze znajdziesz to, czego szukasz!



zamów prenumeratę www.eurosyst.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 zleceńodawców.

www.micepoland.com.pl



LOTNISKO W KIELCACH – NOWE MOŻLIWOŚCI



KIELCE – 200 tysięczne miasto leżące w najstarszych górach Europy jest centrum administracyjnym, kulturalnym i komunikacyjnym regionu świętokrzyskiego, będącego jednocześnie jednym z regionów UE. Stolica województwa świętokrzyskiego jest ważnym ośrodkiem sportu, turystyki i rekreacji. W Kielcach znajduje się najnowocześniejszy obecnie stadion piłkarski w Polsce, nowoczesna hala sportowa, stadion lekkoatletyczny, kilka basenów i pływalni jak również sieć wyciągów narciarskich w samym mieście i wokół niego. Dodatkowym walorem miasta jest bliskość Gór Świętokrzyskich oraz ośrodków sanatoryjno-uzdrowiskowych takich jak Busko-Zdrój czy Solec-Zdrój.

Kielce to również dynamicznie rozwijający się ośrodek wystawienniczo-kongresowy w Polsce i w Europie, pod względem wielkości powierzchni wystawienniczej i liczby organizowanych targów, wystaw i konferencji zajmujący 2 miejsce w kraju.

Kielce to miasto ludzi młodych i dobrze wykształconych. Na 13 wyższych uczelniach rocznie kształci się ponad 50 tys. studentów. Szeroko rozumiana innowacyjność to obszar rozwijającej się współpracy szkół wyższych z przedsiębiorcami i firmami. Współpracę tę ułatwi powstający w mieście Kielecki Park Technologiczny.

Niezwykle istotnym warunkiem dalszego podnoszenia konkurencyjności i atrakcyjności Kielc oraz Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, a także całego Regionu Świętokrzyskiego jest rozbudowa nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej.

Dlatego też, aby sprostać współczesnym wyzwaniom, Prezydent Miasta Kielce Wojciech Lubawski oraz władze samorządowe Kielc podjęły w 2006 roku decyzję o budowie od podstaw Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach www.um.kielce.pl

Port Lotniczy Kielce będzie lotniskiem kategorii 4D, długość pasa startowego – 2800 m w wariantie podstawowym (z możliwością jego przedłużenia), ze znaczącą, jeśli nie dominującą, rolą ruchu Cargo. Lotnisko będzie zlokalizowane w odległości około 20 km od centrum Kielc w kierunku południowo-wschodnim w miejscowości Obice i Grabowiec. Lotnisko będzie doskonale skomunikowane z istniejącą siecią dróg krajowych (droga Nr 73 Kielce – Tarnów – Jasło) i wojewódzkich (droga Nr 766 Kielce – Morawica – Pińczów), a także linią kolejową Kielce – Busko-Zdrój – Staszów.



Projekt budynku administracyjnego i wieży kontroli lotów – POLCONSULT i APA Kuryłowicz & Associates

Efektem trwających od ponad trzech lat prac przedinwestycyjnych prowadzonych przez Miasto Kielce jest sporządzenie wielu specjalistycznych opracowań oraz dokumentacji technicznej niezbędnej do prowadzenia dalszych prac przygotowawczych. Pozwoli to na uzyskanie stosownych decyzji i zezwoleń koniecznych do założenia lotniska. Opracowania te potwierdzają zasadność i celowość tej inwestycji, jak również brak

jakiegokolwiek negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne oraz potwierdzają słuszność lokalizacji lotniska i dają projektowanemu lotnisku możliwość operowania przez 7 dni w tygodniu, przez 24 godziny na dobę. W marcu 2008 roku Miasto Kielce powołało spółkę Port Lotniczy Kielce S. A., której zadaniem jest rzeczowa realizacja inwestycji, założenie lotniska i jego rejestracja www.plksa.eu

W miesiącu wrześniu 2009 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał promesę zezwolenia na założenie lotniska a także opracowana została przez Konsorcjum POLCONSULT Sp. z o.o. i APA Kuryłowicz & Associates Sp. z o.o., szczegółowa koncepcja architektoniczno-budowlana i funkcjonalno-przestrzenna lotniska wraz z projektem budowlanym makroniwelacji terenu.



Projekt lotniska – POLCONSULT i APA Kuryłowicz & Associates

Na podstawie opracowanej dokumentacji, przewiduje się, że realizacja inwestycji rozłożona zostanie na etapy. W pierwszym etapie nastąpi przygotowanie portu lotniczego obsługującego 300 tys. pasażerów rocznie, a terminal początkowo zostanie urządzony w budynku administracyjnym portu lotniczego. W połowie 2010 roku rozpoczną się prace makroniwelacyjne.



Wnętrze terminalu lotniska – POLCONSULT i APA Kuryłowicz & Associates

PORT LOTNICZY KIELCE będzie, od niemal 40 lat pierwszym lotniskiem w Polsce zbudowanych od podstaw. Według aktualnego harmonogramu prac, uruchomienie lotniska planowane jest na 2014 rok.



Lotnisko Chopina w Warszawie
Warsaw Chopin Airport

**Perfect place
for perfect shopping**

More than **50 shops, restaurants
and cafés** at your disposal

www.chopin-airport.pl