raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy
Air Transport Market
2010

dynamika • wskaźniki • prognozy

DODATEK DO WIADOMOŚCI TURYSTYCZNYCH ISSN 1641-2461
Wrzesień 2010

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

INSTYTUT TURYSTYKI

KRAKÓW AIRPORT

Program promocji dla Touroperatorów

Celem poszerzenia oferty w segmencie przewozów czarterowych, Kraków Airport systematycznie współpracuje z największymi biurami podróży. W trosce o jak najlepsze warunki rozwoju powstał Program Promocji dla Touroperatorów. Jest to narzędzie zapewniające wsparcie marketingowe dla touroperatorów, decydujących się na poszerzenie swojej oferty lotów. Kraków Airport zapewnia każdemu touroperatorowi, który uruchomi nowy kierunek czarterowy, bądź też osiągnie znaczącą dynamikę wzrostu odprawianych pasażerów, atrakcyjne nagrody finansowe oraz premie, które mogą być przeznaczone na realizację wspólnych kampanii promocyjnych.

Podsumowaniem corocznych działań Kraków Airport jest Gala organizowana na zakończenie sezonu. Podczas Gali przyznawane są następujące tytuły i nagrody:

- **Największy Touroperator sezonu**
- **Najbardziej dynamiczny Touroperator sezonu**
- **Nowy kierunek sezonu**

krakowairport.pl
sunstartair.pl

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Instytut Turystyki
Wiadomości Turystyczne

Rynek lotniczy
Air Transport Market
2010

INSTYTUT TURYSTYKI SP. Z O.O. BIBLIOTEKA WARSZAWA

dr Tomasz Dziedzic
Instytut Turystyki w Warszawie

10528

Tłumaczenie/Translation by
Dorota Dzierzbicka

Warszawa, wrzesień 2010

656.7:338.48](100)
(438)

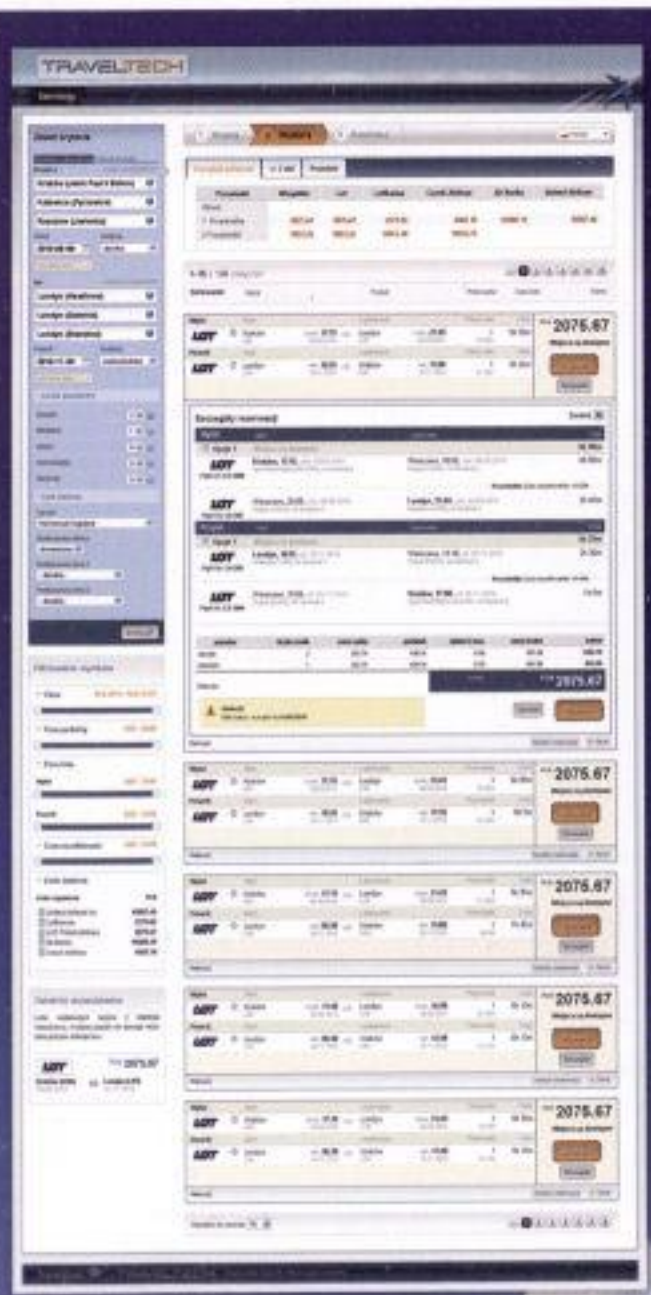
INSTYTUT TURYSTYKI
Raport opracowano w Instytucie Turystyki
02-511 Warszawa, ul. Merliniego 9a
tel. (22) 844 63 47, fax (22) 844 12 63
e-mail: it@intur.com.pl, www.intur.com.pl

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Wydawca: Eurosystem – Jarosław Śleszyński
02-034 Warszawa, ul. Wawelska 78 ap. 30
tel. (22) 822 20 16, fax (22) 823 78 83
e-mail: eurosys@pro.onet.pl
www.wiadomosciturystyczne.pl
Skład i łamanie: Studio4you, Iwona Bóta

Spis treści/Itinerary

Wprowadzenie/*Introduction* 5
Executive summary 6
Rynek Lotniczy – Świat/*Air Transport Market – The World* 8
1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej/*Basic factors of global activity* 8
1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata/*Global passenger traffic* 8
1.2. Wyniki finansowe/*Financial results* 10
2. Główni przewoźnicy światowi/*Major carriers in the world* 13
2.1. Wielkości przewozów pasażerskich/*Passenger traffic results* 13
2.2. Wyniki finansowe/*Financial results* 15
2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers)/*The LCCs segment* 16
3. Porty lotnicze/*Airports* 17
4. Trendy, tendencje, prognozy/*Trends, tendencies, forecasts* 20
4.1. Uwarunkowania formalne/*Legal conditions* 20
4.2. Nowe Samoloty/*New Aircraft* 20
4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego/*Forecasts for growth of passenger traffic and movement* 21
Rynek Lotniczy – Polska/*Air Transport Market – Poland* 21
1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej/*Poland versus other Central and Eastern European countries* 21
2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)/*Traditional carriers* 24
2.1. Linie zagraniczne/*Foreign carriers* 24
2.2. Działalność PLL LOT/*Activity of LOT Polish Airlines* 24
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)/*Low-cost carriers* 27
4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r./*Offered traffic values and directions in 2008* 28
5. Ruch czarterowy/*Charter traffic* 32
6. Polskie porty lotnicze/*Polish airports* 36
6.1. Ruch w poszczególnych segmentach/*Traffic in particular segments* 36
6.2. Ruch według portów/*Traffic at airports* 37
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach/*Foreign passengers at Polish airports* 39
7. Cargo/*Cargo* 41
8. Perspektywy i prognozy/*Perspectives and forecasts* 42
8.1. Wzrost ruchu/*Increase in traffic* 42
8.2. Plany rozwoju/*Plans for development* 43



TRAVELTECH

Internetowy system rezerwacji biletów lotniczych - IRS 2.0

IRS 2.0 to kolejna już generacja systemu klasy **internet booking engine**, stworzona przez **TravelTECH** na bazie kilkuletnich doświadczeń w tworzeniu tego typu rozwiązań. IRS 2.0 to system **unikatowy** w swojej klasie, dzięki funkcjonalnościom takim jak: **elastyczność kryteriów wyszukiwania** (wyszukiwanie w zakresie dat **+/- 3 dni**, jednoczesne wyszukiwanie rejsów **z i do wielu portów lotniczych**), możliwość **zaawansowanego filtrowania** oraz zapisywania wybranych rejsów czy **automatycznego wystawiania biletów** (autoticketing) - jest rozwiązaniem bezkonkurencyjnym. Jednoczesna współpraca z 2 globalnymi systemami dystrybucji: **Galileo i Worldspan** oraz dostępem do oferty **tanich przewoźników** - umożliwia rezerwację i zakup biletów na rejsy ponad 500 linii lotniczych, a nowoczesny i **funkcjonalny interfejs** znacznie ten proces **ułatwia**. Internauci dokonujący **rezerwacje** za pośrednictwem IRS 2.0, oprócz standardowych form płatności jak **gotówka, przelew** czy **karta kredytowa** mają możliwość dokonywania **przelewów online**. Dzięki współpracy z **Krajową Izbą Rozliczeniową**, w ostatnim czasie uruchomiono usługę **PayByNet** dającą możliwość **bezpośrednich i natychmiastowych przelewów** do kilku największych banków w Polsce.

Uzupełnieniem działania systemu IRS 2.0 jest rozwiązanie klasy **midoffice**, pozwalające na **automatyzację procesu fakturowania**. Program **GalScan**, dzięki współpracy z systemami GDS, umożliwia **tworzenie faktur** w 3 trybach: **automatycznym, półautomatycznym i ręcznym**. Pozostałe funkcjonalności to m.in. możliwość **kontroli sald, obrotów i należności**, tworzenia raportów sprzedaży z możliwością eksportu do MS Excel oraz **exportu danych księgowych** do systemów **CDN OPTIMA** i **Sage Symfonia**.

Zapraszamy do weryfikacji możliwości naszych systemów w praktyce.

TravelTECH Sp. z o.o.
ul. Mogilska 43 lok. 809, 31-545 Kraków
tel. 012 412 18 92, fax 012 412 29 86
email: office@traveltech.pl

www.traveltech.pl

Wprowadzenie

Przedstawiamy Państwu ósmą edycję raportu Rynek Lotniczy, przygotowaną przez Instytut Turystyki. Obecne wydanie – podobnie, jak poprzednie – jest jedyną tego typu analizą, jaka ukazuje się w Polsce. Strona merytoryczna i struktura opracowania jest analogiczna do poprzednich, tak by możliwie w maksymalnym stopniu ułatwić korzystanie ze zgromadzonych w nim danych i ocen rynku. W wielu przypadkach odnosimy się także do analizy dokonanej we wcześniejszych naszych raportach. Treść podzielona jest na dwie zasadnicze części: pierwsza odnosi się do sytuacji ogólnej i rynku światowego, druga – bardziej szczegółowo – analizuje rynek polski.

W części pierwszej korzystano między innymi z danych i informacji International Civil Aviation Organization (ICAO), International Air Transport Association (IATA), Association of European Airlines (AEA), Airports Council International (ACI), 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, publikowanych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) oraz wynikach badań własnych Instytutu dotyczących ruchu lotniczego i turystycznego, które prezentowane są tylko w tym raporcie. Podkreślić trzeba tradycyjnie dobrą współpracę i pomoc, jaką autor raportu otrzymał ze strony prawie wszystkich polskich portów lotniczych. Bardzo wartościowe dla charakterystyki niektórych zjawisk były też pogłębione statystyki ULC.

W 2008 r. światowy rynek lotniczy – wraz z całą gospodarką – znalazł się w głębokim kryzysie. Szczególnie odnosiło się to w początkowym okresie do wyników finansowych linii lotniczych. Sytuacja kryzysowa utrzymała się także w 2009 r., co objawiło się zmniejszeniem liczby pasażerów i przewiezionego cargo, zmniejszeniem wpływów ze sprzedaży i ruchu na lotniskach. Rok 2009 był kolejnym, który dla linii lotniczych zamknął się stratą operacyjną i ujemnym wynikiem netto. Co istotne, te negatywne zjawiska dotyczyły w głównej mierze Europy i Ameryki Północnej. Uczestnicy rynku na Bliskim Wschodzie, w Ameryce Łacińskiej i większości krajów Dalekiego Wschodu (poza Japonią) wykazywali większą aktywność niż w 2008 r. i pojawiły się wskaźniki ożywienia. Mimo symptomów poprawy koniunktury pozytywne impulsy omijają Europę i Amerykę Północną. Pierwsze miesiące 2010 r. potwierdzają te tendencje. Dla Europy dodatkowym czynnikiem osłabiającym rynek było czasowe zamknięcie przestrzeni powietrznej w obawie przed pyłem wulkanicznym. Stagnacja na rynku europejskim i północnoamerykańskim – przy dużej i dodatniej dynamice w innych regionach – spowoduje w 2010 r. i w najbliższych latach, przewartościowania w strukturze ruchu światowego i powstanie w regionie Azji i Pacyfiku – kosztem Europy – drugiego pod względem wielkości (po Ameryce Płn.) rynku regionalnego. Dotyczy to także finansów. Dla całego świata przewiduje się w br. dodatni wynik operacyjny i zysk, Europa jako jedyny region pozostanie na znacznym minusie (prawie 3 mld USD straty netto przewoźników). Prognozy w długim okresie (do 2028 r.) zakładają utrzymanie tendencji wzrostu dla całego lotnictwa, ale jego centrami nie będą kraje dotychczas uważane za najbardziej rozwinięte.

Polski rynek lotniczy w 2009 r. także głęboko odczuł kryzys w lotnictwie światowym. Znacząco zmniejszył się ruch na lotniskach, zmniejszyły się przewozy większości linii tradycyjnych i LCCs, zmniejszyły się przeładunki air cargo, ograniczeniu uległa działalność PLL LOT, gorsze też były (choć nie tak złe, jak w 2008 r.) ich wyniki finansowe. Zmniejszenie ruchu w polskich portach było głębsze niż średnio w Europie i skupiało się na największych naszych lotniskach. Aktywność i przewozy LCCs zmniejszyły się w większym stopniu niż linii tradycyjnych. Tylko na rynku czarterów odnotowano kilkuprocentowy wzrost.

W odróżnieniu od całej Europy I połowa 2010 r. dla rynku polskiego okazała się dość korzystna. Mimo że również nasza przestrzeń powietrzna była w kwietniu br. przez wiele dni zamknięta, a ruch spadł o 11% (kwiecień 2010 r. do 2009 r.) to do czerwca pasażerów było o 5% więcej niż rok wcześniej. W okresie styczeń-czerwiec 2010 dobre wyniki przewozowe osiągnęły też PLL LOT; wzrost liczby pasażerów przekroczył 8% (wobec I półrocza 2009 r.). Na tle ogólnego marazmu europejskich przewoźników sieciowych i spadku przewozów (lub nieznacznych wzrostów) większości linii, wyniki LOT zasługują na uwagę i uznanie. Planowana ekspansja siatki połączeń może przyczynić się do utrwalenia tego pozytywnego trendu.

Instytut Turystyki minimalnie skorygował swoją prognozę ruchu na 2010 r. zamieszczoną w poprzednim Raporcie (z 20,1 mln na 20,2 mln). Niezmienne (na razie) pozostają nasze prognozy na 2015 r. i 2020 r. Zakładamy tym samym, że do 2020 r. bliżej nam będzie do ekspansywnych emerging markets niż do stagnacyjnych, rozwiniętych rynków Europy i Ameryki Północnej.

Instytut Turystyki i redakcja Wiadomości Turystycznych przedstawiając Państwu to opracowanie mają nadzieję, że spełni ono oczekiwania Czytelników nie gorzej niż poprzednie wydania Raportu Rynek Lotniczy i będzie przydatne tak dla profesjonalistów, jak i osób zainteresowanych rynkiem lotniczym niezawodowo. Należy także podkreślić, że jego powstanie nie byłoby możliwe bez wsparcia finansowego, jakie otrzymaliśmy z Lotniska Chopina w Warszawie i Polskich Linii Lotniczych LOT, a także innych reklamodawców.

Tomasz Dziedzic

Executive Summary

The Institute of Tourism presents the eighth edition of the Air Transport Market Report. The report for 2010 – as the previous editions – is divided into two sections. The first one presents basic information on the global (including the European) air transport market. The second one analyses the Polish market in greater detail.

The data on global air transport rely on statistics of the ICAO, IATA, AEA, ACI, as well as the World Bank, United Nations World Tourism Organization, and several other institutions collecting the current and long-term information on the global economy, including the condition of the air transport sector.

As for Poland, the analysis is based on data obtained by the Institute of Tourism from airports and airlines operating in this country, on published data of the Civil Aviation Office in Poland and on research conducted by the Institute of Tourism on domestic and international tourist traffic in Poland.

As in the previous editions, the presented data cover a period of several years and are compatible with the system used in reports from previous years. The Air Transport Market Report 2010 is in this respect a continuation of past editions. Outlined below are the key data influencing the global and Polish air transport situation. It should be stressed that the global economic crisis had a profound effect on the results of this sector (also in Poland), and 2009 was a very bad year for the air transport market.

The World Market

In 2009 airlines carried 2.25 bn passengers on scheduled flights, which is nearly 50 mil. passengers less than in the previous year, a downturn of 2% compared to 2008. This was the first decrease since 2002, which marked the end of the crisis following the terrorist attacks on WTC in 2001. The drop concerned mainly international traffic (-3.9%), while domestic traffic remained practically unchanged (-0.2%).

The region most affected by the crisis in 2009 was Europe, where airport traffic decreased (acc. to ACI) by 5.4%, and North America was in an equally difficult situation, with a drop of 5.2%. In Africa the drop was minimal (-0.6%). In turn, the airports of Latin America and the Caribbean noted a slight increase (1.5%). A much more dynamic growth was noted in the Asia and Pacific region (by 4.9%) and in the Middle East (by 7.7%). The figures show that the rate of development of the air transport market in different regions varied considerably in 2009.

In 2009 the passenger load factor on scheduled flights decreased once again from 75.9% in 2008 to 75.6%. Despite lower supply the operating effectiveness of airlines decreased.

In 2009 sales revenues experienced a considerable drop. They amounted to 483 bn USD compared to 564 bn USD in 2008 (according to corrected data). This indicates a drop of 14.3%. The revenues from sales of passenger transport services constituted 76% of the total, 2 perc. points less than in 2008. The decrease in revenues was due not only to the smaller number of passengers, but primarily to the decrease of revenues from premium class services (business traffic). The decrease of traffic in premium classes over the course of 2009 amounted to 17-18% compared to 2008.

In 2009 the airlines" fuel costs decreased significantly. They amounted to 113 bn USD which is 40% less than in the unusually „expensive" 2008. As a result, the share of fuel in operational costs dropped from 33% in 2008 to 23%, regaining proportions from years 2005-2006. Lower fuel costs, in effect, helped decrease the losses noted by the carriers.

Lower demand for services and lower sales revenues, despite the cutting of non-fuel costs by 13 bn USD, led to a backdrop in financial results. In 2009 the operational loss equalled 1.2 bn USD, the net loss – 9.9 bn USD. In the previous year the results were -8.9 bn and -16.0 bn USD respectively. Thus the relationship of operational loss to revenue was in 2009 -0.3, and that of net loss to revenue -2.1.

In 2009 the highest number of passengers, 161 mil., were carried by Delta Airlines, after its fusion with Northwest. Second was Southwest (101 mil. pass.), third – American Airlines (86 mil. pass.). In the LCCs sector the leading carrier was still Irish Ryanair (66.5 mil.); this airline was also the leading carrier on international routes, before Lufthansa (41.5 mil. pass.) and Easy Jet (34.6 mil. pass.).

The financial results obtained by major carriers in 2009 were overall not as bad as in 2008. 13 out of the top 25 carriers had positive net results (compared to only 5 in 2008). The highest profits were gained by: Emirates Airline (964 mil. USD), Air China (705 mil. USD), Cathay Pacific (627 mil.) and GOL Linhas Aereas (514 mil. USD). The major carriers in USA significantly decreased their losses. The worst results were obtained by JAL (-1.9 bn USD) and the Air France/KLM group (-2.1 bn USD).

In 2009 the traffic on world's airports decreased by 1.8%, reaching 4.8 mil. passengers. In Atlanta, which managed to keep its leading position, the traffic dropped slightly to 88 mil. pass. (by 2.2%), as it did at London's Heathrow Airport, to 66 mil. (-1.5%). The drop in traffic was more substantial in Chicago ORD (-6.1%), Tokyo HND (-7.2%) and Paris CDG (-4.9%). A backdrop was experienced at all major European airports except Istanbul. Outside Europe the traffic increased, among others, in Beijing, Dubai and Jakarta. As a result of these changes the Beijing airport became the third major airport in the world, while Chicago, which had once been the leader, dropped to fourth place.

Despite poor results of global air transport in years 2008-2009 the mid- and long-term forecasts remain optimistic: they assume a mean annual growth of RPK around 4%, with more dynamic development in the regions of Asia and Pacific, the Middle East, and Latin America. The slowest growth is forecasted for Europe and North America.

The IATA estimates for 2010 are moderately favourable. According to this organisation the revenues should increase by 13% and the number of carried passengers should grow by 12%. Despite the increase of costs, including the costs of fuel (by 24%) and its share in total costs (to 26%), after two years of huge losses the industry as a whole is expected to make an operational profit (12.7 bn USD) and a net profit (2.5 bn USD).

In Europe in the first half of 2010 the situation has not been developing in a positive direction. Many large (network-based) European airlines carried fewer passengers than in 2009 (i. a. Air France, KLM, British Airways, SAS, Iberia). The traffic at airports in Europe has a slight increase – 1,6% over the last 6 months. The volcanic ash, which caused the temporary closing of airspace over

Executive Summary

Europe and a 20% decrease of traffic in April 2010 is only one of the causes. Equally important is the unfavourable economic climate in Europe and the lack of clear indicators of improvement – the Europeans" belief that things will get better.

The Polish Market

In 2009 the air transport market in Poland experienced similar difficulties as the rest of Europe, and in some aspects of activity they were more serious than in other countries.

The number of passengers at airports in 2009 decreased from 20.8 mil. to 19.2 mil., or by 7.7%, significantly above the European average.

Despite the drop in the number of trips of Poles abroad (including by airplane), the rate obtained in 2008 held ground: 30% of Poles going abroad boarded an aircraft.

In 2009 the most significant drop in relative values compared to 2008 (excluding Zielona Góra) was noted in Warsaw (-12%) as well as Kraków and Wrocław (-8% each). The only airport that posted growth of traffic was Rzeszów. Also in absolute values the backdrop in Warsaw (-1.15 mln) was among the greatest, not only in Poland but in this part of Europe. For the Kraków airport this was the second consecutive year with dwindling traffic.

Due to differences in dynamics of change the Warsaw airport once again decreased its share in the total traffic at Polish airports from 45.6% in 2008 to 43.4% in 2009. The share of Katowice, Poznań and minor regional airports increased and that of Kraków and Wrocław remained unchanged.

In 2009 the foreign traditional airlines carried fewer passengers. The downturn in this sector reached -7.3% and roughly corresponded to the dynamics of the entire market. The only airlines that defied the general trend were the German Lufthansa, Swiss International, Spanish Iberia and British Astreus. However, for the largest airlines in this sector, LH and LX, the growth percentages were very small. The greatest share in the losses was noted by SAS, British Airways, KLM and Austrian Airlines.

2009 was the second consecutive year in which the traffic of PLL LOT decreased by 8.4%. It was slightly more than the losses of the foreign carriers sector, but it corresponded to the dynamics of market changes and did not distinguish LOT negatively, as it was the case in 2008, when the results of this carrier did not correspond to the market changes. In 2009 LOT posted a net loss of ca. 160 mil. PLN, but this was a much less disadvantageous result than in the previous year. The company was restructured, liquidating, i. a., Centralwings airlines, which had serviced the LC sector and charters.

Charter traffic was the only market sector in Poland that posted slight growth in 2009 (by 3.7%), carrying almost 3 mil. pass. Destinations with growing popularity were Turkey and Greece; Egypt became less popular, but it remained in leading position as the destination most often visited by passengers of tourist charters. Long haul destinations (Caribbean, South Asia, Central Africa) had a small share in charter traffic. As in 2008, ca. 80% of charter traffic services remained in the hands of foreign carriers (not registered in Poland).

In 2009 LCCs dominated on scheduled international routes. Despite the decrease of carried passengers in this segment by 11%, low cost carriers had 8.4 mil. pass. on routes to- and from Poland, and the majority of the market, despite a decrease compared to 2008. The dominance of Wizz Air and Ryanair in this sector and the formation of a duopoly is becoming more and more clear. The supply in 2010 confirms the establishment of this trend. The share of LCCs in international scheduled traffic equalled 56.5%, compared to 59.4% in 2008.

In 2009, as in the previous year, the traffic of foreigners on Polish airports decreased. It was not a significant drop, as it amounted to only 5.4% (the traffic of Poles dropped more), but it indicated that Poland became less attractive as a destination. It can be assumed that the decrease of business traffic was also a major factor. According to research and estimates of the Institute of Tourism, 2.65 mil. foreigners crossed the Polish border at airports in inbound traffic. As in the previous years, the most numerous among them are German, British, American and Italian citizens.

As 2008, also 2009 brought a decrease in cargo traffic at Polish airports. In 2009 they amounted to 69 thous. tons, and the decrease in relative and absolute values was more significant than in the previous year (2009 to 2008 -11 thous. tons, or nearly 14%). Thus, this type of services was further marginalised in the overall activity of Polish airports. Regardless, notable is the launch of the first transatlantic all-cargo service on the route Katowice – Hamilton, Canada, and the launch of air cargo services in Łódź and Zielona Góra-Babimost airports.

In 2010 the supply (according to the number of offered international scheduled flights) increased by 7.4% compared to 2009 and 1 867 flights were offered in the 2010 summer season. With a supply increase of 85%, LCCs noted a much higher growth (by almost 18%) of supply than traditional airlines. The directional structure of supply in 2010 has changed: the offer of flights to Italy, Norway and Spain is much broader than in 2009, while it is much smaller to Denmark and Austria. Nevertheless, as in the previous years the most flights are offered to Germany and Great Britain and these two countries have a 42% share in the total number of flights. New (or reactivated) destinations are offered, including Morocco, Lebanon, Malta, and Estonia. In total, direct flights to 38 countries are offered. The statistical analysis in the report does not take into account the connections planned for the Autumn/Winter season (Vietnam, Egypt, Armenia, Georgia). The 2010 offer indicates a further market consolidation in the LCCs sector.

According to the updated forecast of the Institute of Tourism, in 2010 the traffic at Polish airports will be 20.2 mil. pass. (previously 20.1 mil). This means a growth of traffic by 5.2% compared to 2009, and although Poland will not yet reach the record level from 2008 (20.8 mil.), the growth dynamics can be considered positive considering the pan-European stagnation. Some airports – Gdańsk, Poznań, Wrocław, and Rzeszów – will have more traffic in 2010 than in 2008.

The Institute of Tourism is currently not correcting its long-term traffic forecasts for Poland. It still assumes that in 2015 the traffic at Polish airports will reach 34.4 mil. pass., and in 2020 – 49.4 mil. pass. These estimates are more optimistic than current ULC forecasts for these years.

Podstawowe wskaźniki w skali globalnej

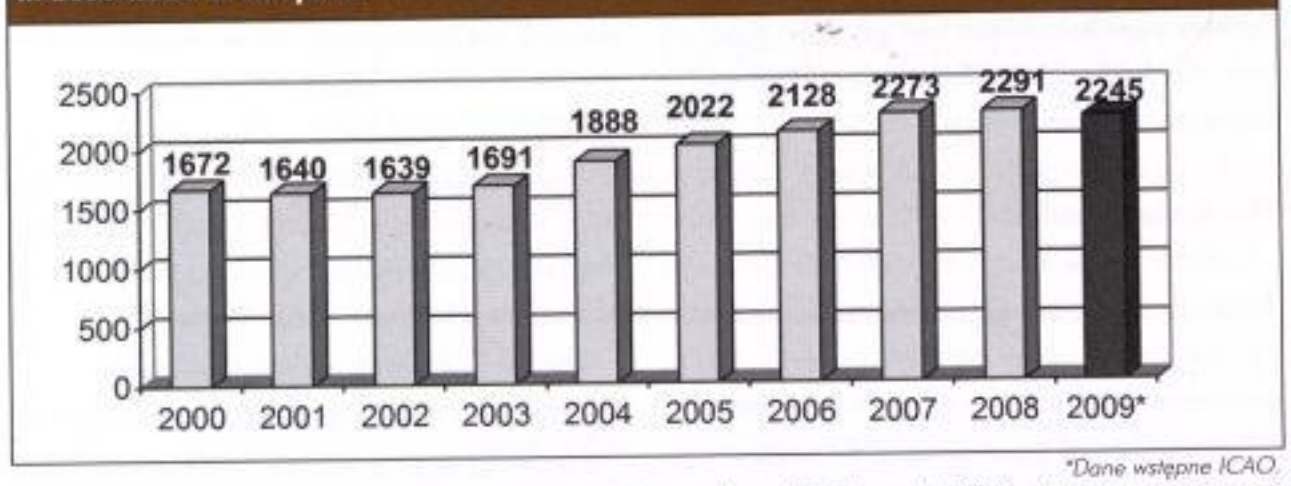
CZĘŚĆ I / *PART I*
RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT / *AIR TRANSPORT MARKET – THE WORLD*

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

Sytuacja w światowym lotnictwie w 2009 r. determinowana była przez postępujący światowy kryzys gospodarczy. Dotknął on wiele sektorów i branż tak przemysłowych, jak i usługowych, a wrażliwy i kapitałochłonny transport lotniczy odczuł załamanie gospodarki szczególnie boleśnie. Zmniejszyły się przewozy pasażerskie oraz przewozy cargo, zmniejszył się ruch na lotniskach i gwałtowanie pogorszyły się wyniki finansowe przedsiębiorstw branży lotniczej. Popyt na usługi pasażerskie ograniczył się w wyniku – między innymi – spadku dochodów konsumentów w krajach najbardziej rozwiniętych i wzrostu bezrobocia. Spadek przewozów i przeładunków air cargo to wynik znacznego ograniczenia międzynarodowej wymiany handlowej. Uległa zmianie struktura popytu na skutek zmniejszenia ruchu biznesowego i korzystania w podróży z klas premium (klasa pierwsza i bussines). Mimo znacznego ograniczenia aktywności (zmniejszenie liczby rejsów i ASKM[1]) ograniczenie popytu było jeszcze większe, co doprowadziło do spadku poziomu wskaźnika wykorzystania miejsc pasażerskich (PLF).

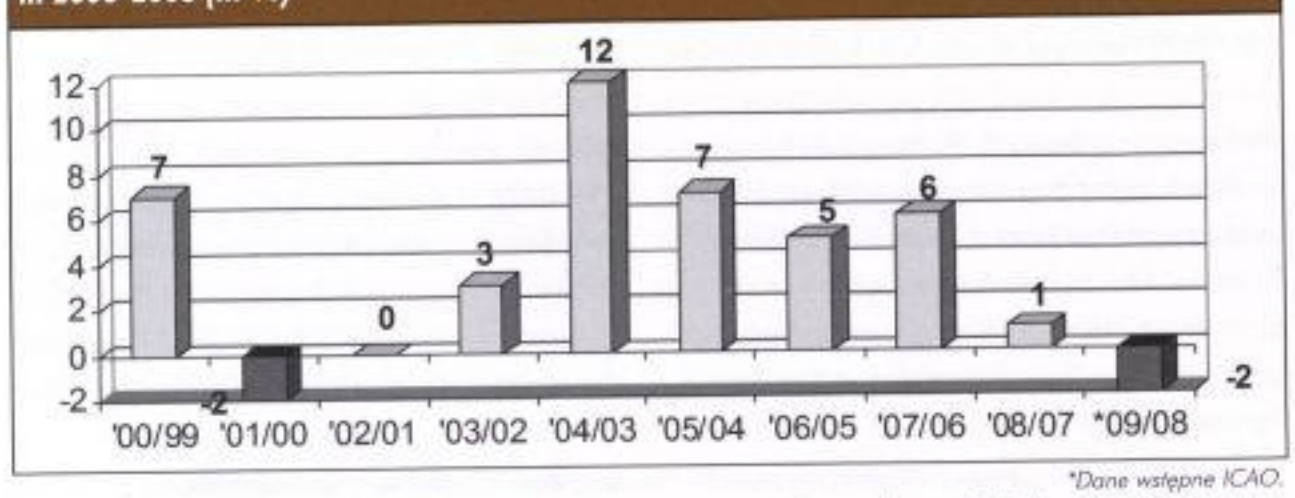
Zjawiska kryzysowe koncentrowały się w 2009 r. przede wszystkim w krajach o gospodarkach wysokorozwiniętych i mających jednocześnie wysoko rozwinięte rynki lotnicze (Ameryka Płn., Europa, Japonia). Spadek aktywności lotniczej w tych krajach i regionach był najgłębszy. Z drugiej strony, podkreślić należy wzrost na niektórych emerging markets: Chiny, Indie, Brazylia, Bliski Wschód. Była to kontynuacja procesów, jakie pojawiły się w 2008 r. Można powiedzieć, że świat – w tym świat lotniczy – rozwijał się w 2009 r. w dwóch różnych wymiarach.

Rys. 1. Wielkości pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2009, w mln pasażerów/*Fig. 1. Scheduled passenger air traffic in the world in 2000-2009 in mil. pass.*



*Dane wstępne ICAO.
Źródło: dane za lata 2000-2008 opracowanie IT na podstawie ICAO Journal 1/2009, vol 4, March 2009, s. 13, dane za 2009 na podstawie: informacja ICAO Passenger traffic to rebound in 2010 after disastrous 2009, publikacja PIO 06/2010, Jul 14, 2010; www.icao.int.

Rys. 2. Dynamika zmian pasażerskich przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2009 (w %)/*Fig. 2. Dynamics of changes in scheduled air traffic in the world in 2000-2008 (in %)*



*Dane wstępne ICAO.
Źródło: opracowanie IT za lata 2000-2008 na podstawie ICAO Journal 1/2009... op. cit., dane za 2009 r.: Passenger traffic to rebound... op. cit., www.icao.int.

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

O relatywnie głębszym przeżywaniu kryzysu przez światowe lotnictwo – w stosunku do całej gospodarki – może świadczyć tempo spadku: dla gospodarki w 2009 r. wyniosło ono 0,8%, dla lotnictwa: przewozy pasażerskie zmniejszyły się o 2%, a cargo o ponad 10%. Załamanie szczególnie głębokie miało miejsce w I półroczu 2009, w II-gim wyniki były relatywnie lepsze, ale było to w odniesieniu do bardzo słabego II-giego półrocza 2008 r., nie przekładało się także na dynamiczne wzrosty, a raczej na hamowanie trendu spadkowego. Ta ograniczona i względna poprawa w końcu 2009 r. nie była w stanie zmienić całorocznego obrazu sytuacji. Ogółem przewozy pasażerskie w ruchu regularnym na świecie zmniejszyły się w 2009 r. o 2% i był to pierwszy spadek od 2002 r., kiedy odczuwano jeszcze skutki zamachów terrorystycznych. W wartościach bezwzględnych spadek 2009/2008 był większy niż w latach 2001/2000. Oceniając te zmiany warto wspomnieć, że już w okresie 2007-2008 tempo wzrostu znacznie osłabło w stosunku do wcześniejszego okresu, a krzywa ulega koniunkturalnemu wypłaszczeniu. Można było spodziewać okresu stagnacyjnego, ale żadne krótko i średniookresowe prognozy nie przewidywały tak znacznego regresu. Wielkości ruchu pasażerskiego w latach 2000-2009 przedstawione są na rys. 1, a relatywne tempo zmian rok do roku na rys. 2.

Według danych ICAO, IATA i portów lotniczych dekoniunktura w znacznie większym stopniu wystąpiła w segmencie

Podstawowe wskaźniki w skali globalnej

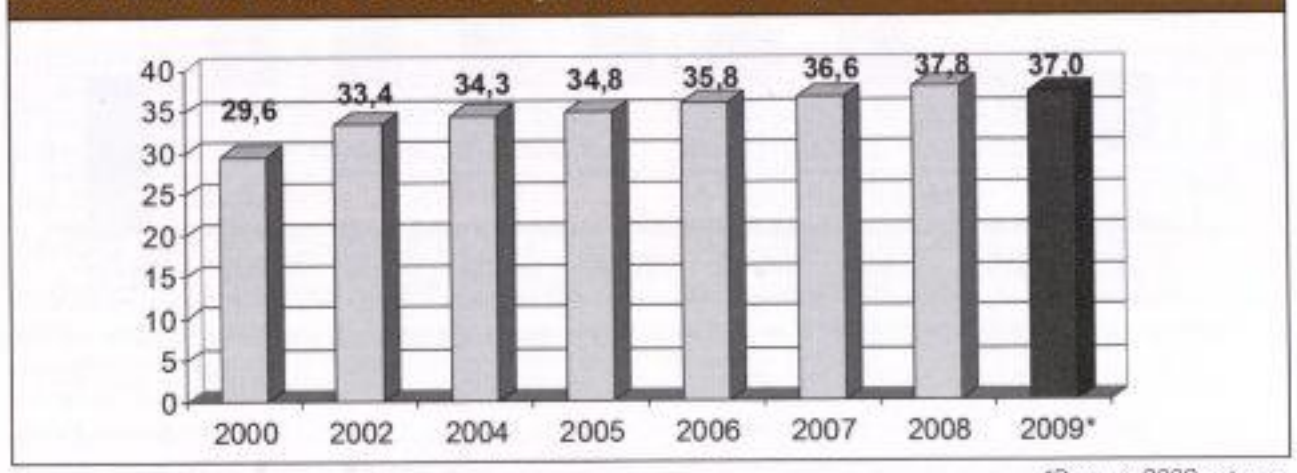
przewozów międzynarodowych niż krajowych. O ile w latach 2001-2002 kryzys objął w dużym stopniu wewnętrzne przewozy w USA, z pośrednim skutkiem dla relacji międzynarodowych, to obecny kryzys światowy odbija się głównie w przewozach międzynarodowych. Przewozy krajowe, nawet przy ograniczeniu rynku domestic w Stanach Zjednoczonych, są utrzymywane przez rosnącą aktywność na krajowych rejsach w Chinach, Indiach i Brazylii. W efekcie w 2009 r. przewozy krajowe zmniejszyły się minimalnie o 0,2%, ruch międzynarodowy spadł natomiast aż o 3,9% [2]. Według ICAO przewozy wewnętrzne w Chinach (liczone w RPK [3]) wzrosły w 2009 r. o 20%, w całym regionie Azji i Pacyfiku o 9,6%, na Bliskim Wschodzie o 8,7%, a w Ameryce Łacińskiej o 5,2%, natomiast w Europie spadły o 7,4%, oraz w Ameryce Północnej o 3,4% [4]. Dla obu segmentów rynku, tj. krajowego i międzynarodowego przewozy (liczone w RPK) wzrosły w regionie Bliskiego Wschodu (9,1%) i Ameryki Łacińskiej (0,9%), nieznacznie zmniejszyły się w regionie Azji i Pacyfiku (-0,2%), bardziej w Afryce (-3,3%), a najbardziej w Ameryce Płn. i Europie (po -3,9%) [5].

W efekcie różnej dynamiki na rejsach krajowych i międzynarodowych po raz pierwszy w obecnej dekadzie zmniejszył się udział pasażerów międzynarodowych w ogólnym ruchu; w 2008 r. udział ten wyniósł 37,8%, w 2009 37,0%. Nastąpiło więc wyhamowanie wieloletniego trendu, jaki obserwowaliśmy w lotnictwie pasażerskim. Wprawdzie niektóre prognozy IATA przewidywały taki scenariusz, to u jego źródeł widziano głównie wzrost ruchu krajowego w Azji (w mniejszym stopniu w Ameryce Łacińskiej). Nie zakładano, że współwystąpi on ze spadkiem ruchu międzynarodowego. Przeciwnie, można było oczekiwać, że rozwój rynków azjatyckich i południowoamerykańskich w znacznym stopniu obejmie także podróże zagraniczne mieszkańców tych regionów. Kryzys światowy ograniczył tę ekspansję i rosnącą aktywność skierował głównie na trasy wewnątrzkrajowe.

Jak zaznaczono wcześniej kryzys dotknął większość branż. Nie ominął także turystyki międzynarodowej. Po raz pierwszy od wielu lat spadła liczba podróży do innych krajów. W 2009 r. była ona o 4,3% mniejsza niż w rekordowym 2008 r., kiedy sięgnęła 920 mln. Dynamika tego spadku koresponduje ze spadkiem przewozów lotniczych na trasach międzynarodowych (liczonych w RPK), a nawet ją nieco przewyższa. Oznacza to, że w turystyce międzynarodowej samolot pozostał najważniejszym środkiem transportu, nawet jeśli weźmiemy pod uwagę tylko ruch regularny, a część osób raczej rezygnowała z podróży w ogóle niż zmieniała samolot na inny środek transportu [6]. Relację liczby wizyt turystów międzynarodowych i pasażerów na regularnych połączeniach międzynarodowych w latach 2001-2009 przedstawia rys. 4.

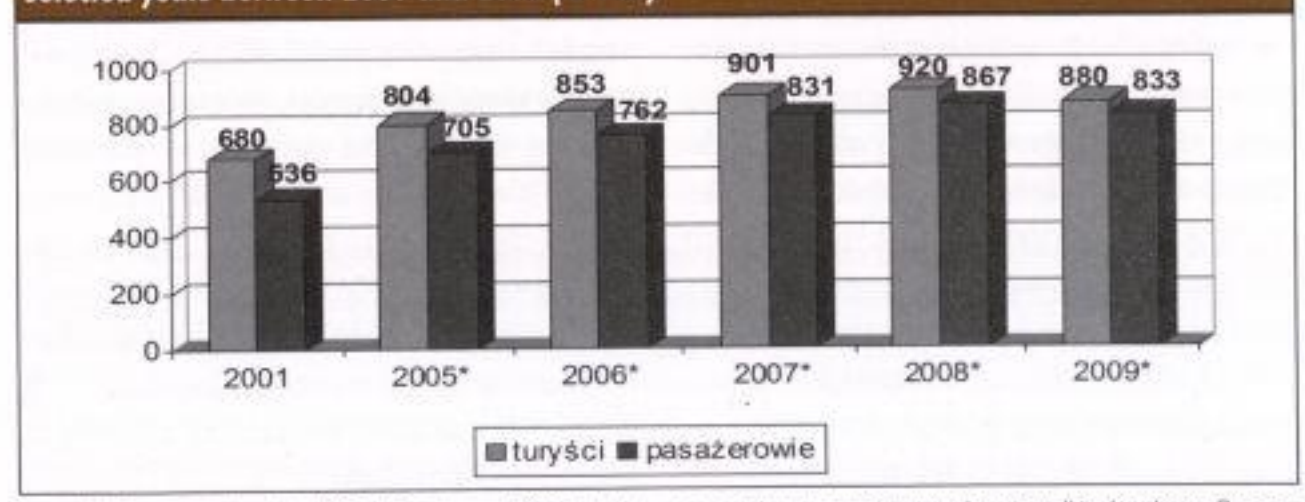
Jak wspomniano, kryzys dotknął nie tylko przewozy pasażerów, ale w jeszcze większym stopniu transport cargo. Według danych ICAO przewozy te (liczone w FTK, tj. tonokilometrach ładunku) zmniejszyły się w 2009 r. o 10,6% wobec 2008 r. i był to najgłębszy spadek od 2002 r. [7]. Z kolei najnowsze statystyki IATA podają, że przewozy liczone według wagi ładunków wyniosły w 2009 r. 36,5 mln t. i było to mniej o 9,8% niż rok wcześniej [8]. Końcowe wyniki przewozów cargo w 2009 r. ostatecznie okazały się znacznie lepsze niż wskazywały na to pierwsze miesiące 2009 r. W połowie 2009 roku IATA prognozowała

Rys. 3. Udział segmentu przewozów międzynarodowych w ogólnej wielkości przewozów regularnych w latach 2000-2009 (w %, wybrane lata)/*Fig. 3. Share of international traffic in total scheduled traffic in 2000-2009 (in %, selected years)*



**Dane za 2009 wstępne.*
Źródło: za lata 2000-2008 opracowanie IT na podstawie ICAO Journal 1/2009... op. cit., www.icao.int, za 2009 r., na podstawie ACI release World Airport Traffic Report 2009, opublikowany 6.08.2010 na stronie ACI www.aci.aero

Rys. 4. Liczba turystów międzynarodowych i liczba pasażerów w rejsach międzynarodowych na połączeniach regularnych w wybranych latach 2001-2009 (w mln)/*Fig. 4. Number of international tourists and number of passengers on international scheduled flights in selected years between 2001 and 2009 (in mil.)*



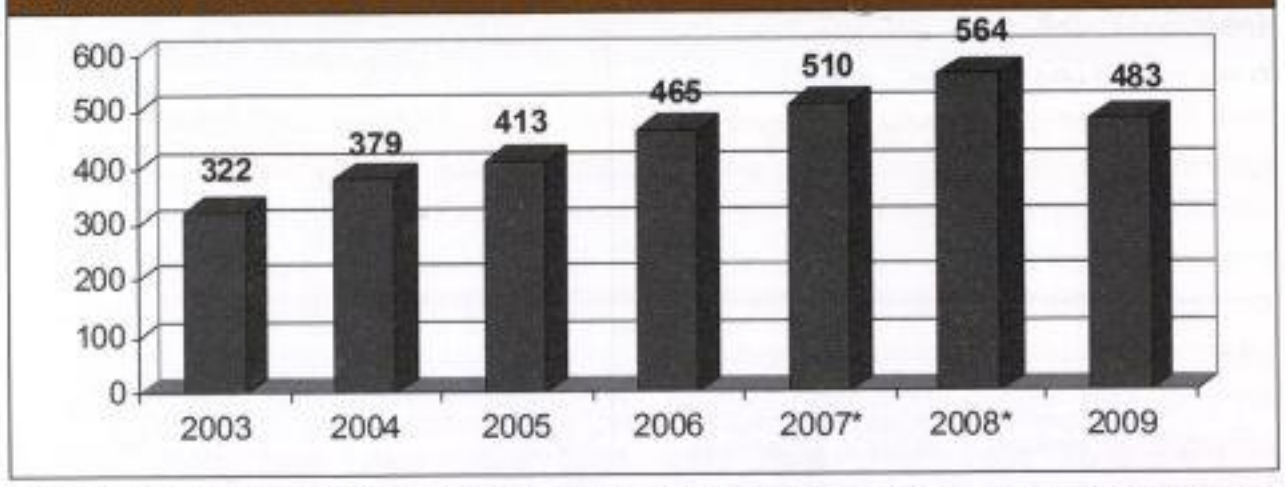
**W obu przypadkach tj. WTO i ACI dane za 2009 r. traktowane są jako wstępne i mogą ulec niewielkim korektom. Dane za 2005-2008 zostały minimalnie skorygowane przez UNWTO podobnie, jak dane ICAO za 2007-2008 r. w stosunku do wcześniejszych publikacji i podanych w raporcie Rynek Lotniczy 2009. Zmiany te nie mają wpływu na ogólny obraz sytuacji.*
Źródło: opracowanie IT, dane o przewozach lotniczych za 2001 r. i lata 2005-2008 na podstawie ICAO Journal 1/2009. op. cit., www.icao.int., dane za 2009 r. wg ACI release World Airport Traffic Report 2009 op. cit.; 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, Jan. 2010.

Wyniki finansowe

zmniejszenie przewozów powyżej 15%. Na tę względną poprawę sytuacji wpływ miała aktywność na Dalekim i Bliskim Wschodzie oraz w Ameryce Łacińskiej, a także lekkie ożywienie na rynku USA [9].

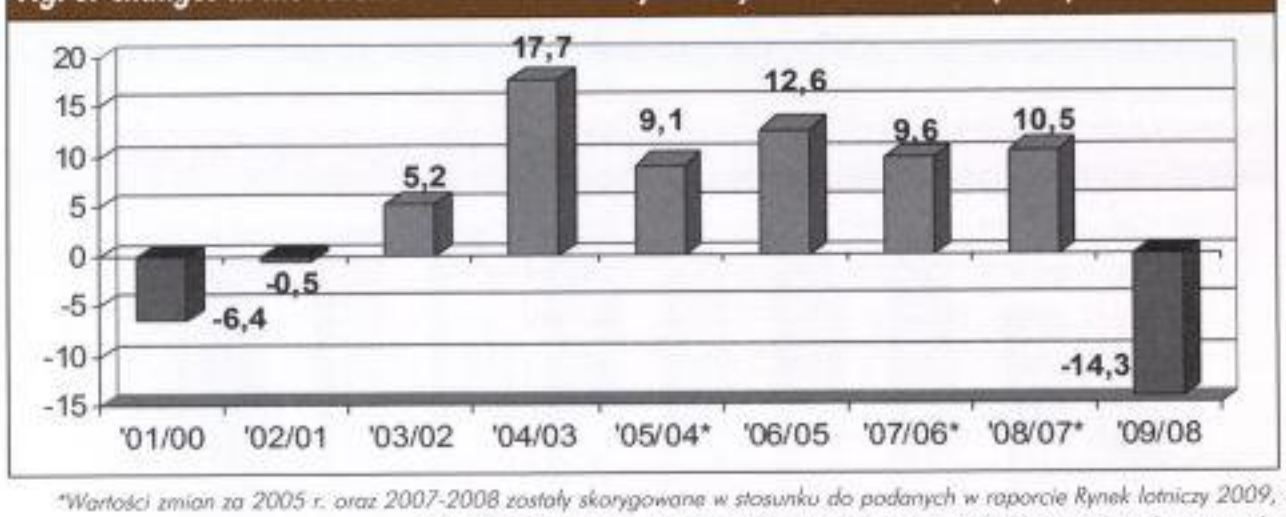
Pierwsza połowa 2010 r. pogłębiła dysproporcje w tempie zmian na rynku przewozów lotniczych. W skali globalnej przewozy pasażerskie w okresie 12 miesięcy (lipiec 2009-czerwiec 2010) liczone w RPK w stosunku do wcześniejszego okresu (lipiec 2008-czerwiec 2009) wzrosły o 7,9%, w tym w Europie zaledwie o 3,3%, na Bliskim Wschodzie o 20%, w regionie Azji i Pacyfiku o 10,5%, o ponad 10% w Ameryce Łacińskiej i 6% w Ameryce Północnej [10]. Słabą koniunkturę w Europie potwierdzają wyniki przewozowe europejskich linii sieciowych skupionych w AEA (Association of European Airlines). Po 6 miesiącach 2010 r. liczba pasażerów 32 przewoźników była mniejsza o 0,3% niż w analogicznym czasie 2009 r. (uznawanym jako bardzo niekorzystny). Na ten wynik – bez wątpienia – wpływ miało zamknięcie przestrzeni powietrznej nad Europą w efekcie wybuchu wulkanu; wyniki przewozowe kwietnia 2010 (w stosunku do kwietnia 2009) były gorsze dla tych linii o 15,7% [11].

Rys. 5. Przychody ogółem linii lotniczych w latach 2003-2009 w mld USD/*Fig. 5. Total revenue of airlines in 2003-2009 in billions of USD*



**Zgodnie z najnowszymi danymi IATA wpływy za lata 2007-2008 zostały skorygowane w stosunku do wielkości opublikowanych w raporcie Rynek Lotniczy 2009. Dane za 2009 r. są wstępne.*
Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast: Back into profit Except for Europe, June 2010, strona internetowa IATA iata. org/economics, pobrane 6.08.2010

Rys. 6. Zmiany wielkości przychodów linii lotniczych rok do roku w latach 2000-2009 (w %)/ *Fig. 6. Changes in the revenue of airlines from year to year in 2000-2009 (in %)*



**Wartości zmian za 2005 r. oraz 2007-2008 zostały skorygowane w stosunku do podanych w raporcie Rynek lotniczy 2009, zgodnie z najnowszymi danymi IATA. Dynamika zmian w 2009 r. wg danych wstępnych.*
Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast... June 2010, op. cit.

1.2. Wyniki finansowe / *Financial results*

Według wstępnych danych opublikowanych przez IATA przychody linii lotniczych w 2009 r. zmniejszyły się o 81 mld USD, tj. 14,4% w stosunku do 2008 r. Po okresie nieustannego wzrostu, jaki był w latach 2002-2008, kiedy przychody zwiększyły się prawie dwukrotnie kryzys gospodarczy przyniósł załamanie tego trendu. Dynamika spadku kilkukrotnie przewyższyła tempo spadku ruchu pasażerskiego, a także spadku cargo.
W podstawowej strukturze przychodów w 2009 r. nie zaszły drastyczne zmiany. Przychody od pasażerów stanowiły 76,4% ogółu przychodów, z przewozów cargo pochodziło 10,1% (w 2008 r. od pasażerów było 77,8%, z cargo 11,3%).

Tak duże zmniejszenie przychodów – oprócz spadku nominalnej liczby pasażerów i ładunków miało swoje źródło w zmianie struktury ruchu pasażerskiego. W zasadzie na przestrzeni całego 2009 roku utrzymywała się znaczna regresja w liczbie pasażerów klas premium (first class, bussines class). Trudna sytuacja finansowa w całej gospodarce i w większości przedsiębiorstw zmuszała do obniżania kosztów funkcjonowania firm, w tym kosztów podróży służbowych. Pewna część podróży została przeniesiona do klasy ekonomicznej, z wielu innych rezygnowano wykorzystując medialne środki komunikacji. Według szacunków IATA w okresie styczeń-listopad spadek liczby pasażerów w klasach wyższych sięgnął 20%. Można przyjąć, przy nieco lepszym ostatnim kwartale 2009 r., że w całym 2009 r. było to ok. 17-18%. W maju 2009 r., który był najgorszym miesiącem pod tym względem, spadek liczby pasażerów premium wyniósł prawie 25% (do maja 2008 r.). W tym samym okresie pasażerów klasy ekonomicznej było mniej o ok. 7% [12]. Z finansowego punktu widzenia jeszcze bardziej istotna była ujemna dynamika wpływów od pasażerów klas premium. Była ona dwukrotnie większa niż spadek liczby pasażerów (w okresie marzec-maj 2009 r. spadek wpływów sięgał 40%). Oznacza to, że nawet pasażerów, którzy decydowali się na podróże w klasach premium, linie – aby skłonić ich do takich kroków – musiały zachęcać znacznie niższymi cenami niż w 2008 r. Analitycy IATA podkreślają ścisłą zależność pomiędzy liczbą pasażerów klasy pierwszej i biznes, a zmianą wartości handlu zagranicznego w krajach rozwiniętych [13].

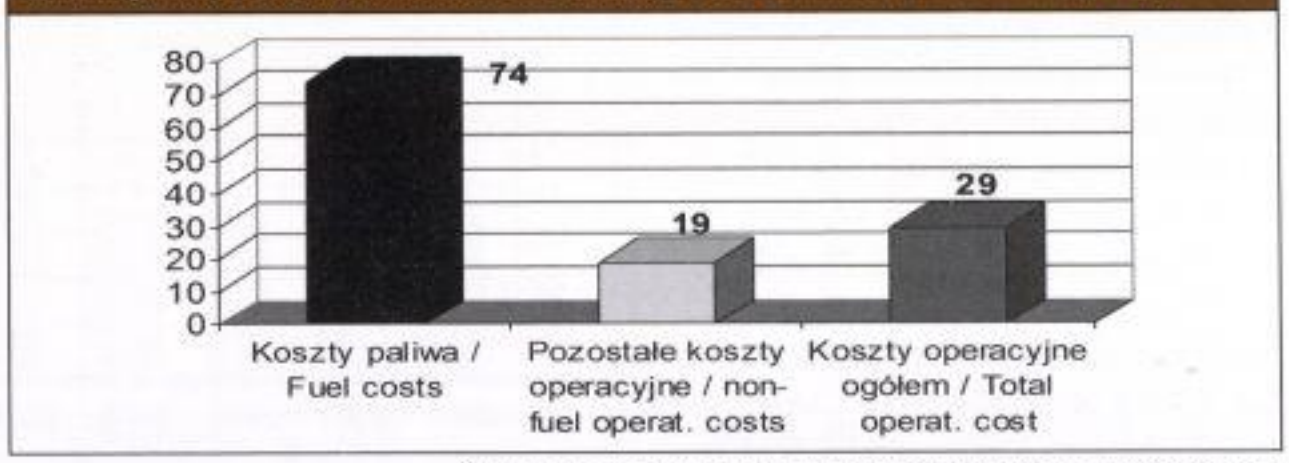
Dla oceny poziomu i zmian w wielkości przychodów nie bez znaczenia były także przeobrażenia na rynku paliw. Spadek cen ropy i paliwa lotniczego umożliwił liniom likwidację dopłat paliwowych,

Wyniki finansowe

a w wielu wypadkach także obniżenie cen biletów, co przekładało się bezpośrednio na wielkość wpływów. Dane o wpływach linii lotniczych w latach 2003-2009 oraz zmianach procentowych rok do roku na rys. 5 i 6.

W latach 2004-2007 udało się liniom osiągać dodatnie wyniki operacyjne, a w 2007 r. na rekordowym poziomie prawie 20 mld USD. Sytuacja zmieniła się gwałtownie w 2008 r., kiedy strata operacyjna przewoźników sięgnęła prawie 9 mld USD. Gwałtowność tych zmian obrazuje fakt, że jeszcze w połowie 2009 r. IATA szacowała niewielki zysk operacyjny. Mimo spadku oferowania, niższych cen paliwa i redukcji innych kosztów także w 2009 r. linie wykazały stratę operacyjną przekraczającą 1 mld USD. Nieco inaczej kształtowały się wielkości zysku netto. W tym przypadku od czasów zamach terrorystycznych na WTC w 2001 r. tylko w latach 2006-2007 udało się przewoźnikom uzyskać wynik dodatni. W 2008 r. ostatecznie straty netto policzono na 16 mld USD (tj. prawie tyle co zyski w dwóch poprzednich latach). Było to także znacznie więcej niż szacowano początkowo. W 2009 r. wprawdzie stratę zmniejszono do 10 mld USD, ale w wielu przypadkach dotknęło to branżę już pogrążoną w głębokim kryzysie i o ograniczonych możliwościach finansowych. Łącznie skumulowane straty przewoźników z lat 2001-2005 i 2008-2009 sięgają 51 mld USD. W wyniku strat operacyjnych i netto ujemne wartości przybrały w latach 2008-2009 relacje do przychodów. Wątpliwym pocieszeniem przy ocenie tych wskaźników może być fakt, że w latach 2001-2002 kształtowały się one jeszcze bardziej niekorzystnie. Dane o wynikach finansowych w latach 2001-2009 w tab. 1.

Rys. 7. Wzrost kosztów operacyjnych ogółem, kosztów paliwa i pozostałych kosztów operacyjnych linii lotniczych w latach 2004-2009 (w %)/*Fig. 7. Growth of the total of operating costs, fuel costs and non-fuel operating costs of airlines in 2004-2009 (in %)*



Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2010, op. cit.

Ceny paliwa w wyniku niezwykle wysokich cen ropy w latach 2007-2008 osiągnęły bardzo wysoki poziom, a także jako pozycja w strukturze kosztów przedsiębiorstw lotniczych. Od lipca 2008 r. ceny gwałtownie zaczęły spadać, co było ostatecznym potwierdzeniem nadciągającego kryzysu gospodarczego. Na przestrzeni 2009 r. ceny ropy utrzymywały się na w miarę stabilnym i znacznie niższym niż wcześniej poziomie (przeciętna cena baryłki w 2008 r. 99 USD, w 2009 r. 62 USD). Ogółem linie w 2009 r. wydały na paliwo 113 mld USD wobec 189 mld w 2008 r. Stanowi to spadek wydatków z tego tytułu o 40% (76 mld USD). Tak duża zmiana doprowadziła do spadku udziału kosztów paliwa w całkowitych kosztach operacyjnych, z bardzo wysokiego poziomu 33% w 2008 r. do 23% w 2009 r., a więc do średniego poziomu z lat 2005-2006 [14]. Ten mniejszy udział czynnika całkowicie zewnętrznego wobec przedsiębiorstwa lotniczego (i czynnika silnie zmiennego), jakim jest cena ropy i paliwa, należy ocenić z punktu widzenia ekonomiki tychże przedsiębiorstw korzystnie. Szczególnie dotyczy to przewoźników z segmentu LCCs, gdzie udział kosztów paliwa jest z natury rzeczy wyższy.

W wyniku zmian cen ropy zmniejszyła się dysproporcja pomiędzy dynamiką kosztów paliwa, a pozostałymi kosztami operacyjnymi. W latach 2004-2009 r. koszty paliwa wzrosły o 74%, a pozostałe koszty o 19%. W latach 2004-2008 wielkości te wynosiły odpowiednio: 154% i 16%. Wpłynęło to na większą sterowność finansów firm lotniczych (mniejszy udział czynnika zewnętrznego i większa jego stabilności; por. rys. 7).

Inną istotną konsekwencją fluktuacji cen paliwa są zmiany relacji pomiędzy udziałem tej pozycji, a udziałami kosztów pracy. Według danych IATA w 2001 r. u najważniejszych przewoźników z Ameryki Północnej, Azji i Pacyfiku oraz Europy udział kosztów pracy wynosił 28,3%, a paliwa 13,6%; w 2008 r. – przy bardzo wysokich cenach ropy – udział kosztów pracy zmniejszył się do 20,1%, a paliwa wzrósł do 32,3% (nawet w Europie, gdzie koszty pracy są najwyższe udział paliwa był większy o 0,5 pkt. proc.) [15]. Można zakładać, że przy cenach z 2009 r.

Tab. 1. Wyniki operacyjne i wyniki netto przewoźników lotniczych na świecie w latach 2001-2009 oraz uzyskane wyniki w relacji do przychodów (w %)/*Tab. 1. Operating results and net results obtained by carriers in the world in 2001-2009 and the ratio to revenues (in %)*

Wskaźnik/Factor	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007*	2008*	2009*
Wynik operacyjny w mld USD/Operating result in bil. USD	-11,8	-4,8	-1,4	3,3	4,3	15,0	19,9	-8,9	-1,2
Wynik operacyjny w stosunku do przychodów (w %)/Ratio of operating result to revenue (in %)	-3,8	-1,6	-0,4	0,9	1,0	3,2	3,9	-1,6	-0,3
Wynik netto w mld USD/Net result in bil. USD	-13,0	-11,3	-7,5	-5,6	-4,1	3,6	12,9	-16,0	-9,9
Wynik netto w stosunku do przychodów (w %)/Ratio Net result to revenue (in %)	-4,2	-3,7	-2,3	-1,5	-1,0	0,8	2,5	-2,8	-2,1

**Wielkość wyniku operacyjnego i wyniku netto oraz relacje do przychodów za lata 2002-2003 oraz 2007-2008 została skorygowana w stosunku do danych umieszczonych w naszym raporcie Rynek Lotniczy 2009. Korekta w okresie 2002-2003 jest nieznaczna. Duża zmiana dotyczy szczególnie 2008 r. Wyniki 2009 r. należy traktować jako wstępne.*

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2010, op. cit.

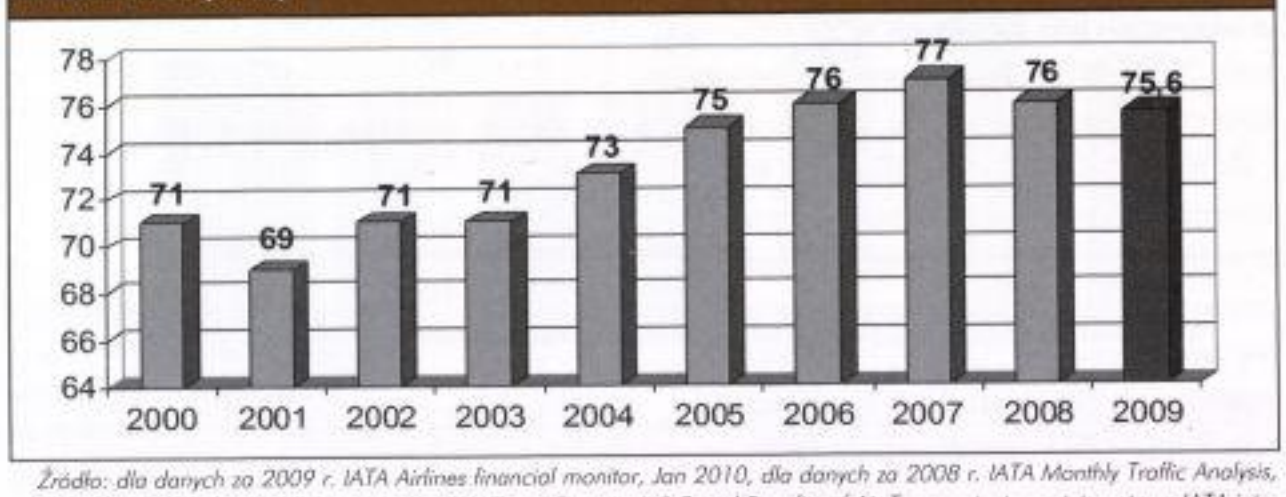
Wyniki finansowe

udziały te były znacznie bardziej zrównoważone i koszty pracy kształtowały się na podobnym poziomie udziałów, co koszty paliwa.

Zmniejszenie przewozów – mimo mniejszego oferowania – spowodowało niewielki spadek wskaźnika wykorzystania miejsc pasażerskich [16]. Wartość wskaźnika obniżyła się z 75,9% w 2008 r. do 75,6%. Był to drugi rok z rzędu ze spadkiem wartości LF (w 2008 r. wobec 2007 r. zmniejszył się o 1,1 pkt. proc.) i pierwszy taki przypadek w obecnej dekadzie. Poprzednio LF zmniejszył się w 2001 r. (w stosunku do 2000 r.). Podkreślić jednak trzeba, że nawet przy ujemnej dynamice LF w latach 2008-2009 wartość ta znajdowała się na znacznie wyższym poziomie niż w latach 2000-2003. Ta różnica (sięgająca 5 pkt proc.) obrazuje skalę zmian w ekonomice linii lotniczych, gdzie poziom efektywności jest jednym z kluczowych warunków utrzymywania względnie niskiego poziomu cen biletów w klasie ekonomicznej i w LCCs. Wartości LF w latach 2000-2009 na rys. 8.

Strata finansowa netto w wysokości prawie 10 mld USD, jaką przewoźnicy ponieśli w 2009 r., rozkładała się bardzo nierównomiernie pomiędzy poszczególnymi regionami świata. Na wyeksponowanie zasługuje przede wszystkim fakt, że w okresie kryzysu linie Ameryki Łacińskiej potrafiły wypracować 500 mln USD zysku. Wiązało się to ze wzrostem ruchu (wewnątrzkrajowego o 5,2%, a ruchu ogółem o 0,9%) [17]. Wzrósł też LF o 1,4 pkt. proc., co obrazuje zwiększenie efektywności przewozowej. Wprawdzie w tym regionie także nastąpiło zmniejszenie się ruchu w klasach premium, ale na terenie Ameryki Południowej i w ruchu między Ameryką Południową a Północną było ono znacznie mniejsze niż przeciętnie (mniej o 6-7% wobec 17% spadku na świecie) [18]. Stosunkowo niewielkie straty poniosły linie afrykańskie (-100 mln USD) i bliskowschodnie (-600 mln USD). Natomiast znacznie gorzej ukształtowała się sytuacja w USA i Kanadzie oraz w regionie Azji i Pacyfiku. W tym ostatnim przypadku mimo dobrych rezultatów linii chińskich region

Rys. 8. Wartość wskaźnika wypełnienia miejsc pasażerskich w samolotach na świecie w latach 2000-2009 (w %)/*Fig. 8. The passenger load factor in aircraft in the world in 2000-2009 (in %)*



Źródło: dla danych za 2009 r. IATA Airlines financial monitor, Jan 2010, dla danych za 2008 r. IATA Monthly Traffic Analysis, Dec/2008, dla danych za 2007 r. IATA, Fact Sheet: Economic & Social Benefits of Air Transport, strona internetowa IATA iata.org/economics; 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, strona www.icao.int.

Rys. 9. Regionalna struktura wyniku finansowego netto branży lotniczej w 2009 r. w mld USD/*Fig. 9. Regional structure of net financial results of the air transport sector in 2009 in billions of USD*

Źródło: opracowanie IT na podstawie: IATA Financial Forecast..., Jun 2010, op. cit.

pogrążyły straty przewoźników japońskich, a także złe wyniki kilku tych przewoźników dalekowschodnich, którzy odgrywają istotną rolę w połączeniach transkontynentalnych (Thai Airways, Korean Air). O 22% zmniejszył się też wewnątrzregionalny ruch biznesowy (klasy premium). Największe straty ponieśli jednak przewoźnicy europejscy. W tym regionie bowiem, szczególnie dały się odczuć skutki kryzysu gospodarczego, spadek popytu na przewozy lotnicze i spadek ruchu biznesowego. Według danych IATA przewozy w klasach premium wewnątrz Europy w okresie styczeń-listopad 2009 r. zmniejszyły się o 26%. Ogółem straty przewoźników europejskich wyniosły 4,3 mld USD, co stanowiło ponad 40% strat światowych. Regionalną strukturę wyniku finansowego netto linii lotniczych w 2009 r. przedstawiono na rys. 9.

Na podstawie wyników finansowych i przewozowych można uznać, że odbudowa popytu na przewozy w klasach premium musi być – prócz dalszej redukcji kosztów i lepszego wykorzystania miejsc – działaniem priorytetowym w przywracaniu rentowności przewoźnikom. Alternatywą byłoby podwyższenie taryf w klasie ekonomicznej, a to z kolei prowadziłoby do ograniczenia popytu i niedobrego scenariusza kurczenia się rynku.

Prognoza finansowa IATA na 2010 r. (sporządzona w czerwcu 2010 r.) zakłada znaczny wzrost przychodów linii lotniczych (o 12,9%) z obu podstawowych źródeł (pasażerów i cargo), mniejszy – gdyż 10% – wzrost kosztów, przeciętną cenę baryłki ropy na poziomie 79 USD i wzrost wydatków na paliwo do 140 mld USD (tj. o 24%). Wzrost wydatków na paliwo spowoduje, że ich udział w kosztach operacyjnych zwiększy się do 26%. Szacowany zysk operacyjny

Główni przewoźnicy światowi

w 2010 r. ukształtuje się na poziomie 12,7 mld USD, a linie ponownie osiągną zysk netto w wysokości 2,5 mld USD [19]. Wyniki przewozowe za I półrocze 2010 r. wywołują obawy, że Europa (europejscy przewoźnicy) nie będzie regionem współtworzącym te dodatnie wyniki finansowe.

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

2.1. Wielkości przewozów pasażerskich / *Passenger traffic results*

Zmniejszenie ruchu lotniczego w skali świata, jakie nastąpiło w wyniku kryzysu gospodarczego, objęło w głównej mierze największych przewoźników z USA i Europy. W regionie Azji i Pacyfiku sytuacja była bardziej zróżnicowana: mniejsze przewozy miały obie czołowe linie japońskie, australijski Qantas, a w mniejszym stopniu także Cathay Pacific z Hongkongu. Dynamicznie natomiast wzrastały (wartości dwucyfrowe) przewozy głównych linii Chin. W grupie 25 linii o największych przewozach, z kontynentu północnoamerykańskiego wszystkie zanotowały spadek ruchu, w najmniejszym stopniu należące do segmentu LCCs linie Southwest (-0,6%) i AirTran Airways (-2,5%). Największe straty pod tym względem poniosły United Airlines (-11,2%). Na rynku japońskim 2009 r. okazał się katastrofalny dla Japan Airlines, które ogłosiły bankructwo, ale marka nie zniknęła z rynku i po zawiłych przekształceniach, które się nie skończyły, dalej funkcjonuje. Poważnego uszczerbku doznały także drugie linie japońskie ANA (-5,6% pas. mniej). W Ameryce Południowej obaj przewoźnicy brazylijscy zwiększyli liczbę pasażerów, z tym, że znacznie bardziej dynamicznie zrobiły to „tanie linie" GOL Linhas Aereas (10,6%) niż sieciowe TAM Linhas Aereas (2,7%). Świadczy to jednak, że rynek lotniczy Brazylii (podobnie, jak i cała gospodarka) na kryzys gospodarczy kazał się bardziej odporny niż większość rynków narodowych. Na Bliskim Wschodzie dodatnią i bardzo dużą dynamiką mogły poszczycić się linie Emirates z ZEA (20,8%). Był to najwyższy wzrost względny w grupie głównych przewoźników światowych. W Europie wszystkie największe linie sieciowe – z wyjątkiem Turkish Airlines – miały w 2009 r. przewozy mniejsze niż rok wcześniej. Nie były to wprawdzie spadki dramatyczne (3-4%), ale wobec postępującej ekspansji części LCCs, zmniejszenia ruchu biznesowego i strat finansowych, także miały swoje znaczenie. Z tego umiarkowanego poziomu spadku wyłamuje się hiszpańska Iberia (-10,3%), a także linie, które w 2009 r. opuściły grono największych – SAS (-15,7%). Ich miejsce zajęły Turkish Airlines, które stają się coraz bardziej ekspansywnym i silnym przewoźnikiem (m. in. poprzez wejścia kapitałowe w linie krajów bałkańskich i plany dalszych podobnych poczynań). Z trzech największych przewoźników LCCs, Ryanair wykazał znaczący wzrost przewozów (13,5%), Easy Jet niewielki (3,4%), natomiast Air Berlin miał ruch nieco mniejszy (-2,3%) niż w 2008 r. Pod względem całkowitej wielkości przewozów (liczby– pas.) najwięcej pasażerów przewiozły w 2009 r. linie Delta Air Lines. Po połączeniu w końcu 2008 r. z Northwest Airlines [20] linie z Atlanty stały się pod tym względem zdecydowanym lide-

Tab. 2. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim na świecie w 2009 r. (dla linii z USA odsetek ruchu krajowego)/ *Tab. 2. Major carriers in passenger air transport in the world in 2009 (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 09/08 w %/ % change 09/08	Load factor
1	Delta Air Lines**	USA	161,0 (82,0%)	-6,2	82,0
2	Southwest	USA	101,4 (100,0%)	-0,6	76,0
3	American Airlines	USA	85,7 (78,7%)	-7,6	80,7
4	Air France/KLM	Francja/Holandia	71,4	-3,3	80,7
5	Ryanair	Irlandia	66,5	13,5	82,0
6	China Southern Airlines	Chiny	66,3	13,8	75,3
7	United Airlines	USA	56,1 (84,2%)	-11,2	81,9
8	Grupa Lufthansa***	Niemcy	55,6	-2,6	77,7
9	Grupa US Airways	USA	51,0 (88,6%)	-6,9	81,8
10	Grupa Japan Airlines	Japonia	48,0	-9,3	66,3
11	Continental	USA	45,6 (74,6%)	-6,4	81,9
12	Easy Jet****	W. Brytania	45,2	3,4	86,9
13	All Nippon Airways	Japonia	44,6	-5,6	66,6
14	China Eastern	Chiny	44,0	18,3	72,2
15	Air China	Chiny	39,8	16,3	76,8
16	British Airways*****	W. Brytania	31,8	-3,9	78,5
17	TAM Linhas Aereas	Brazylia	29,0	2,7	67,9
18	GOL Linhas Aereas	Brazylia	28,4	10,6	65,3
19	Air Berlin	Niemcy	27,9	-2,3	77,3
20	Emirates Airline	ZEA	27,5	20,8	78,1
21	Grupa Iberia	Hiszpania	25,6	-10,3	79,8
22	Turkish Airlines	Turcja	25,1	11,0	70,9
23	Cathay Pacific	Hongkong	24,6	-1,6	80,5
24	AirTran Airways	USA	24,0 (100,0%)	-2,5	79,8
25	Grupa Qantas	Australia	23,6	-6,4	80,6

**Dla głównych przewoźników z USA w nawiasach podano odsetek ruchu krajowego.*
***W końcu 2008 r. nastąpiło połączenie linii Delta Air Lines i Northwest. Wyniki przewozowe podane są dla całej firmy po przejęciu NW, podobnie jak wskaźnik LF. Wskaźnik dynamiki zmian obejmuje różnicę pomiędzy przewozami w „nowej" Delcie w 2009 r. a sumą przewiezionych pas. w 2008 r. Wg danych opublikowanych 7.01.2010 przez Delta Air Lines grupa ta w porównywalnym kształcie w 2008 r. przewiozła 171,7 mln pas. Strona www http//news.delta.com/index-php?s=438item=844*
****Wyniki dla Grupy Lufthansa bez przewozów Lufthansa CityLine, Lufthansa Regional i Swiss Int'l, gdzie LH ma udziały.*
*****Wyniki tylko dla Easy Jet, bez Easy Jet Switzerland, które przewiozły 3,6 mln pas.*
******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 2010, op. cit., s. 41-49 oraz US Major Carriers International Traffic – January-December 2009, ATW, May 2010, s. 60.

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 3. Główni przewoźnicy na świecie w ruchu międzynarodowym w 2009 r./
Tab. 3. Major carriers in passenger air transport in the world in 2009 – 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 09/08 %/ % change 09/08
1	Ryanair*	Irlandia	66,5	13,5
2	Lufthansa	Niemcy	41,5	-1,7
3	Easy Jet	Wlk. Brytania	34,4	-2,8
4	Air France	Francja	31,3	-3,7
5	British Airways	Wlk. Brytania	27,8	-4,5
6	Emirates Airline	ZEA	25,9	15,6
7	KLM	Holandia	22,3	-6,3
8	American Airlines	USA	19,5	-8,0
9	Cathay Pacific	Hongkong	18,1	-4,2
10	Singapore Airlines	Singapur	16,3	-14,7

dla Ryanair przyjęto wielkości publikowane ATW 2010 World Airline Report (op. cit.) oraz na stronie ELFAA – European Low Fares Airlines Association.
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych IATA, Scheduled Passenger Caried 2009, strona www IATA, op. cit.

rem. Poziom 100 mln pas., podobnie jak w 2008 r., przekroczył jeszcze tylko Southwest. Po raz kolejny przesunęły się w górę statystyk największe linie chińskie China Southern (66 mln), największy europejski LCC – Ryanair (66,5 mln), Emirates (27,5 mln) i wspomniane już Turkish Airlines (25 mln pas.). Swoją pozycję osłabiła grupa Iberii (niecałe 26 mln pas.), a także linie, które znalazły się poza czołówką – Air Canada (22 mln) [21], Alitalia (22 mln pas.) i SAS (21 mln). Szczegółowe dane o poziomie przewozów w 2009 r. oraz zmian w stosunku do 2008 r. przedstawia tab. 2.

Dla największych przewoźników europejskich I połowa 2010 r. nie była okresem korzystnym. Nie nastąpiło też spodziewane wyraźne zwiększenie się przewozów. Przewozy w KLM zmniejszyły się w okresie styczeń-czerwiec o 0,3% wobec tego samego okresu 2009 r., w Air France o 3,9%, w SAS o 4,8%, w Iberii o 6,0%, a w British Airways aż o 12,7%. Zwiększyła się natomiast liczba pasażerów w Lufthansie (o 2,5%) oraz w Turkish Airlines (o 18,3%) [22].

Przy uwzględnieniu, że pokaźna część największych (pod względem liczby przewiezionych pas.) światowych linii koncentruje swoje operacje na rynku przewozów krajowych ranking w ujęciu połączeń międzynarodowych kształtuje się w dużej mierze inaczej. Brak tu przede wszystkim przewoźników z USA (poza American Airlines), a także z Chin, Brazylii i Japonii, tj. krajów o potężnych rynkach wewnętrznych. Pod tym względem, podobnie jak w latach 2007-2008 największe przewozy na świecie miał w 2009 r. Ryanair. Przy odrębnym ujęciu Air France i KLM, drugie miejsce zajmowała Grupa Lufthansy (41,5 mln pasażerów), a kolejne Easy Jet z przewozami na trasach międzynarodowych na poziomie 34,4 mln pas. Tym samym Raynair umocnił swoją pozycję jako światowy lider tego segmentu. Z drugiej strony jednak, należy dostrzec ułomność tej statystyki. Irlandzki przewoźnik poza stosunkowo nielicznymi połączeniami poza UE koncentruje swoją działalność na rynku wewnątrzunijnym, gdzie przy obowiązujących regulacjach ruch zbliżony jest pod względem swojego charakteru do krajowych przewozów w USA. Jednocześnie Ryanair nie wchodzi w siatkę połączeń interkontynentalnych (co oceniane jest jako wybór do tej pory racjonalny). Stąd, dla oceny ruchu międzynarodowego, wskazana jest bardziej pogłębiona analiza z podziałem na ruch intraeuropejski (i intraunijny) oraz interkontynentalny. W tym drugim przypadku ani Ryanair ani Easy Jet nie prowadzą operacji. Szczegółowe dane o przewozach na trasach międzynarodowych w 2009 r. największych w tym segmencie linii w tab. 3.

Kryzysowa sytuacja w gospodarce i transporcie lotniczym z jednej strony przyczyniła się do osłabienia skłonności do zakupów mniejszych podmiotów przez większe (ograniczenia środków i zła kondycja finansowa większości linii). Z drugiej, wymusza i stwarza okazję do pewnych działań konsolidacyjnych na rynku. Fuzja Delty i Northwestu, o której wyżej wspomniano zasadniczo dokonywała się jeszcze przed kryzysem, choć formalny moment decyzyjny przypadał akurat na jego kulminację. O konsolidacji rynku europejskiego dokonywanej przez Lufthansę (przejęcie udziałów w Austrian Airlines i SN Brussels, a wcześniej w Swiss International) wspomniano obszerniej w poprzedniej edycji naszego Raportu. Proces w przypadku SN Brussels ma zakończyć się w 2011 r. objęciem przez LH 55% udziałów niebędących obecnie własnością spółki niemieckiej. W kwietniu 2010 r. linie British Airways i Iberia ogłosiły decyzje o fuzji i utworzeniu na bazie aktywów obu firm linii pod nazwą International Airlines Group (IAG). Przedsięwzięcie to ma na celu przede wszystkim skuteczniejsze i bardziej efektywne funkcjonowanie w sferze organizacji, wykorzystania zasobów, obniżki kosztów, dostępu do rynków i skutecznego zarządzania. W układzie marketingowym obie linie będą funkcjonować pod swoimi dotychczasowymi flagami. Główną siedzibą nowej grupy będzie Londyn, a BA będzie miał w niej większość udziałów (55%) [23].

Wydaje się, że jest to próba znalezienia odpowiedzi na wcześniejsze konsolidacyjne posunięcia Air France i Lufthansy. W ten sposób dokonuje się wzmocnienie wiodących podmiotów w ramach kolejnego sojuszu (One World), tak, jak to miało wcześniej miejsce w Sky Team i Star Alliance. W tym przypadku komplementarność siatki światowej jest jednak większa niż duetu Air France-KLM, a więc wzmocnienie pozycji też może być bardziej efektywne. Strategię Lufthansy należy widzieć w innej perspektywie, gdzie za punkt wyjścia przyjęto Europę. Firma niemiecka nie może w tak naturalny sposób odwoływać się do kontekstu etniczno-historycznego i światowych powiązań, jakie mają firmy francuskie, brytyjskie, hiszpańskie i holenderskie. Tworząc swoją europejską grupę lotniczą LH z trasami afrykańskimi SN Brussels i hubem w Zurychu umiejętnie nadrabia te niedoskonałości. W jednym i drugim przypadku wybory strategii wy-

Główni przewoźnicy światowi

dają się racjonalne, a konkurencja przeniesie się na poziom „walki gigantów" w wymiarze transkontynentalnym. Na fuzję BA i IB Komisja Europejska wyraziła zgodę 14.07.2010 r., otwierając tym samym drogę do zakończenia tego procesu. Z wydarzeń po drugiej stronie Atlantyku należy zwrócić uwagę na podjęcie rozmów konsolidacyjnych pomiędzy United Airlines i Continental Airlines. Obie linie w kwietniu 2010 r. podały do publicznej wiadomości podjęcie kroków w takim kierunku (wcześniej UA prowadziły rozmowy z US Airways – bez sukcesu). Jeśli transakcja dojdzie do skutku będzie to kolej na megafuzja na światowym rynku lotniczym. Wprawdzie UA i CO łącznie mają mniejszą flotę niż miały DL i NW, ale obie kompanie przystępujące do negocjacji są dość silne na trasach międzynarodowych (UA na Pacyfiku, CO na Atlantyku). Obie też należą do sojuszu Star Alliance. Po ujawnieniu informacji o planach połączenia akcje obu linii na giełdzie w NYC poszły w górę[24].

2.2. Wyniki finansowe / *Financial results*

Przedstawione w poprzednim podrozdziale wyniki przewozowe największych linii lotniczych po części tylko znalazły odbicie w wynikach finansowych. Na te ostatnie wpływ miały także zmiany w strukturze pasażerów (udział klasy premium), działania restrukturalizacyjne lub ich brak i stopień determinacji w redukcji kosztów. W zakresie wyniku operacyjnego sytuacja poprawiła się wśród przewoźników z Chin, Brazylii, USA. Pogorszyła się (niekiedy znacznie) dla linii japońskich oraz europejskich (poza nielicznymi wyjątkami). Wśród 25 linii o największej liczbie przewiezionych pasażerów w 2009 r. najwyższy dodatni wynik operacyjny uzyskały Emirates Airline, a następnie Air China i Cathay Pacific. Kolejne miejsca zajęły Ryanair, Turkish Airlines i Grupa Lufthansy. Zaznaczyć jednak trzeba, że o ile w 2008 r. Grupa Lufthansy uzyskała 1,9 mld USD zysku operacyjnego w 2009 r. było to tylko niecałe 400 mln. Dodatni wynik operacyjny był udziałem wszystkich trzech największych „tanich przewoźników" europejskich. Natomiast British Airways, Iberia i grupa Air France/KL miała wynik ujemny, a jego skala była większa niż w 2008 r.; szczególnie dotyczy to AF/KL, gdzie koszty operacyjne przekroczyły wpływy o 1,7 mld USD. W porównaniu do 2008 r. znacznej poprawie uległy wyniki operacyjne przewoźników z USA. Trzy linie miały wynik dodatni (w 2008 r. tylko Southwest), a pozostali z grupy największych łącznie mieli deficyt operacyjny na poziomie ok. 1,7 mld USD (czyli tyle, co grupa AF/KL), przy wartości ponad 16 mld USD ujemnego wyniku w 2008 r. Ogółem w grupie 25 największych linii dodatni wynik miało 16 firm, w 2008 r. było ich 8. Szczegółowe dane za lata 2008-2009 w tab. 4

Tab. 4. Wyniki operacyjne wybranych, największych przewoźników na świecie w latach 2008-2009/*Tab. 4. Operating results of selected largest carriers in the world in 2008-2009*

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Wynik operacyjny w mln USD*/ Operating result in mil. USD	
			2009	2008
1	Emirates Airline	ZEA	971	620
2	Air China	Chiny	807	-1 439
3	Cathay Pacific	Hongkong	578	-975
4	Ryanair	Irlandia	541	125
5	Turkish Airlines	Turcja	479	389
6	Grupa Lufthansa	Niemcy	388	1 875
7	China Eastern	Chiny	267	-2 213
8	Southwest Airlines	USA	262	449
9	GOL Linhas Aereas	Brazylia	238	-51
10	China Southern	Chiny	211	-828
11	AirTran Airways	USA	177	-76
12	Qantas Grupa	Australia	163	1 096
13	US Airways Grupa	USA	118	-1 800
14	TAM Linhas Aereas	Brazylia	98	322
15	Easy Jet	W. Brytania	96	145
16	Air Berlin	Niemcy	41	3
17	Continental Airlines	USA	-146	-314
18	UAL Corp (UA)	USA	-161	-4 438
19	Delta	USA	-324	-8 314
20	British Airways	W. Brytania	-348	-332
21	All Nippon Airways	Japonia	-585	82
22	Iberia Grupa	Hiszpania	-665	-113
23	AMR Corp (AA)	USA	-1 004	-1 889
24	Japan Airlines	Japonia	-1 310	-523
25	Air France/KLM	Francja/Holandia	-1 729,5	-250

**W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 4, a dotyczące 2008 r. zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie Rynek Lotniczy 2009.*
Źródło: Air Transport World, July 2010, op. cit. s. 35-38.

Wyniki netto w pewnym stopniu korespondują z wynikami operacyjnymi. W tym przypadku – pod względem wielkości zysku netto – także liderem są bliskowschodnie Emirates Airline, a kolejne pozycje zajmują: Air China i Cathay Pacific. Dodatni wynik netto był także udziałem obu linii brazylijskich, obu największych LCCs z Europy i z USA, linii tureckich, australijskich i obu pozostałych głównych przewoźników z Chin. Należy zaznaczyć, że większość linii, które uzyskały w 2009 r. zysk netto rok wcześniej miały straty, na ogół bardzo duże, niekiedy miliardowe. Świadczy to o zdecydowanej poprawie kondycji finansowej niektórych przewoźników – głownie z Chin i Brazylii. Znacznie gorszy wynik netto (choć dodatni) uzyskał Qantas. Z kolei Grupa Lufthansy, która w 2008 r. miała prawie 800 mln USD zysku netto, nie była w stanie utrzymać się na plusie i poniosła straty ok. 160 mln USD. Znacznie poważniejsze straty netto były udziałem British Airways, Iberii i grupy Air Fran-

Główni przewoźnicy światowi

Tab. 5. Zysk/strata netto wybranych, największych przewoźników na świecie w latach 2008-2009/*Tab. 5. Net income/loss of selected largest carriers in the world in 2008-2009*

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Zysk/strata netto w mln USD*/ Net income/loss in mil. USD	
			2009	2008
1	Emirates Airline	ZEA	963,5	186,8
2	Air China	Chiny	704,6	-1 374,1
3	Cathay Pacific	Hongkong	627,2	-1 092,5
4	GOL Linhas Aereas	Brazylia	513,7	-714,7
5	Ryanair	Irlandia	410,9	-227,7
6	Turkish Airlines	Turcja	370,2	751,1
7	TAM Linhas Aereas	Brazylia	251,3	-827,3
8	AirTran Airways	USA	134,7	-266,3
9	Easy Jet	W. Brytania	113,4	132,5
10	Southwest Airlines	USA	99,4	178,2
11	Qantas Grupa	Australia	99,0	780,4
12	China Southern	Chiny	77,3	-702,1
13	China Eastern	Chiny	28,8	-2 248,8
14	Air Berlin	Niemcy	-13,6	-119,7
15	Grupa Lufthansa	Niemcy	-160,5	776,5
16	US Airways Grupa	USA	-205,0	-2 215,0
17	Continental Airlines	USA	-282,0	-586,0
18	Iberia Grupa	Hiszpania	-391,1	45,8
19	All Nippon Airways	Japonia	-619,3	-46,0
20	British Airways	W. Brytania	-641,0	-540,0
21	UAL Corp (UA)	USA	-651,0	-5 396,0
22	Delta	USA	-1 237,0	-8 922,0
23	AMR Corp (AA)	USA	-1 468,0	-2 118,0
24	Japan Airlines	Japonia	-1 929,1	-649,5
25	Air France/KLM	Francja/Holandia	-2 098,3	-1 091,5

**W szeregu przypadków dane wykazane w tab. 5, a dotyczące 2008 r. zostały skorygowane w stosunku do danych zawartych w raporcie Rynek Lotniczy 2009.*
Źródło: Air Transport World, July 2010, op. cit. s. 35-38.

ce/KLM. Ta ostatnia grupa jako jedyna w gronie największych przewoźników wygenerowała stratę netto przekraczającą 2 mld USD. Sieciowi megacarriers z USA także w 2009 r. ponieśli straty, ale były one wielokrotnie mniejsze niż rok wcześniej, np. Delta, która w 2008 r. miała prawie 9 mld USD strat, ograniczyła je w 2009 r. do 1,2 mld USD, grupa United z -5,4 mld USD w 2008 r. do -0,65 mld, a AMR z 2,1 mld USD do niecałych 1,5 mld USD. Dramatycznie z kolei wzrosły straty linii japońskich – ANA i JAL – z niecałych 0,7 mld USD w 2008 r. do ponad 2,5 mld USD w 2009 r. Prawie dwumiliardowa strata JAL przeobraziła się w bankructwo tego – będącego kiedyś liderem na rynku dalekowschodnim – przewoźnika. W sumie, wśród największych linii 13 miało wynik netto w 2009 r. dodatni i było to dużo więcej niż w 2008 r. kiedy do tej grupy należało zaledwie 5 linii. Ta korzystna ewolucja sytuacji nie dotyczy głównych sieciowych linii europejskich, które generalnie znacznie pogorszyły swoją sytuację finansową w 2009 r. Szczegółowe dane o wynikach netto w latach 2008-2009 dla największych linii w tab. 5. Oceniając generalnie sytuację finansową największych przewoźników podkreślić trzeba bardzo duże zróżnicowanie, tak w zakresie wyniku operacyjnego, jak i netto, od prawie miliardowych zysków do ponadmiliardowych strat. Większości głównych przewoźników sieciowych z Europy zdecydowanie bliżej jest do tej drugiej grupy.

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

Zmiany na rynku LCCs po części tylko przebiegały analogicznie do pojawiających się w segmencie linii tradycyjnych i dotyczyły w niektórych przypadkach pogorszenia się sytuacji finansowej, zmniejszenia oferowania i spadku popytu, co dla kilku przewoźników zakończyło się zamknięciem działalności (także w wyniku ogłoszenia bankructwa). Przykładem tego były linie Sky Europe, które były jednymi z pierwszych LCC w naszej części Europy i jednym z przewoźników, który budował ten segment w Polsce w 2004 r. Generalnie jednak LCCs w obliczu kryzysu wykazywały od początku dużą czujność i elastyczność, a za czynnik sprzyjający panowaniu nad kosztami należy uznać pozostawanie cen paliwa na znacznie niższym poziomie niż w latach 2007-2008.

W układzie globalnym 10 największych linii z segmentu LCCs w 2009 r. przewiozło 366 mln pas., w 2008 r. było to 349,3, co stanowiło wzrost o 16,7 mln, tj. 4,8% [25]. Wynik ten kontrastuje z rezultatami osiąganymi przez linie tradycyjne. W 2009 r. największe pod względem liczby obsłużonych pasażerów pozostawały linie Southwest z USA, wyprzedzając (podobnie jak w 2008 r.) Ryainair i Easy Jet. Na czwarte miejsce wysunął się brazylijski GOL, wyprzedzając Air Berlin. Ta zamiana miejsc była konsekwencją niewielkiego spadku przewozów firmy niemieckiej (-2,3%) i pokaźnego wzrostu linii brazylijskich (10,6%). Większe zmiany miały także miejsce w liniach Air Asia z Malezji (wzrost o 55%) oraz w Virgin Blue z Australii (spadek o 19%). W pozostałych czołowych liniach segmentu utrzymano przewozy na poziomie zbliżonym do 2008 r.

Linie z segmentu LCCs o największych przewozach w 2009 r.:

- Southwest, USA (101,4 mln pas.),
- Ryanair, Irlandia (66,5 mln pas.),
- Easy Jet, W. Brytania (48,7 mln pas.),
- GOL, Brazylia (28,4 mln pas.),
- Air Berlin, Niemcy (27,9 mln pas.),
- Air Tran Airways, USA (24,0 mln pas.),
- Jet Blue, USA (22,5 mln pas.),
- Air Asia, Malezja (18,3 mln pas.)
- Virgin Blue, Australia (14,3 mln pas.),
- West Jet, USA (14,0 mln pas.) [26].

Porty lotnicze

Instytut Turystyki szacuje, że linie LCCs przewiozły na świecie w 2009 r. ok. 550 mln pas., tj. ok. 4% więcej niż w 2008 r., a przy ogólnym spadku przewozów pasażerskich udział LCCs w całym ruchu wzrósł o ok. 2,5 pkt. proc. (z 22,26% w 2008 r.). Tym samym umocniły swoją pozycję i rozwinęły działalność na większą skalę w Azji Wschodniej i w Ameryce Łacińskiej. Także w Europie można było obserwować dodatnią dynamikę w przypadku wielu linii z segmentu lowcost. Dotyczy to w głównej mierze Ryanair (wzrost o ponad 13%), Norwegian Air Shuttle (wzrost o prawie 18%), Wizz Air (wzrost o 33%), Vueling (wzrost o 39%). Ogółem linie zrzeszone w ELFAA przewiozły ok. 165 mln pas. i było to więcej o prawie 9% niż w 2008 r. Poza ELFAA pozostawały m.in. Air Berlin, Germnawings, Aer Lingus i Air Baltic. Można założyć, że europejscy „tani przewoźnicy" mieli łącznie w 2009 r. ok. 235-240 mln pas.

Linie zrzeszone w ELFAA różnią się nie tylko pod względem wielkości przewozów, ale także powiązanej z tym liczby samolotów i liczby rejsów. Również zróżnicowana jest liczba obsługiwanych krajów, a także poziom wykorzystania miejsc. Ten ostatni wskaźnik, który dla LCCs powinien kształtować się na poziomie ok. 80% w 2009 r. w szeregu przypadkach mocno odbiegał od tej granicy. Na niepokojąco niskim poziomie był w liniach Flybe, BMIBaby, Myair.com i Sverigeflyg. Co jednak ważne z punktu widzenia stabilności rynku, poza Flybe, przewozy w pozostałych liniach o słabym wskaźniku LF nie przekroczyły 3 mln pas. w 2009 r. Oznacza to, że nawet zawieszenie działalności bądź bankructwo będzie przez rynek odczuwane w minimalnym stopniu. Szczegółowe dane o członkach ELFAA w tab. 6.

Podobnie jak w latach poprzednich dla większości europejskich LCCs rynek polski pozostawał w 2009 r. mało znaczącym segmentem działalności. Można ocenić, że jego waga zmniejszyła się. Nawet w przypadku Wizz Air udział przewozów z i do Polski w przewozach ogółem zmniejszył się z 57,6% w 2008 r. do 44,7% [27] (w 2007 r. było to 66%). Wizz Air pozostawał jedynymi liniami tak zaangażowanymi w naszym kraju. W pozostałych przypadkach udziały polskich przewozów były na poziomie nie przekraczającym 5%. I tak: Norwegian A.S. w 2009 r. 5,2% (w 2008 r. 7,4%), Ryanair w 2009 r. 4,7% (w 2008 r. 5,0%), Easy Jet 1,3% (w 2008 r. 2,1%), Aer Lingus 2,5% (w 2008 r. 2,3%). Daje się zaobserwować ogólną tendencję do ograniczenia – w obliczu kryzysu – aktywności na polskim rynku w stopniu większym niż na innych. W pewnym zakresie ta ocena wysokiej wrażliwości polskiego rynku wiązała się z bardzo dynamicznymi wzrostami w latach 2005-2007 i była antycypacją kryzysowego odreagowania.

3. Porty lotnicze / *Airports*

Kryzys gospodarczy i spadek popytu na przewozy lotnicze zaznaczył się wyraźnie w poziomie ruchu na lotniskach. W skali świata ruch pasażerski zmniejszył się w 2009 r. o 86 mln, co stanowiło 1,8% w stosunku do poprzedniego roku. Warto przypomnieć, że w 2008 r. dynamika była wprawdzie dodatnia, ale na minimalnym poziomie (0,3%) wobec 2007 r. Głębokość spadku ruchu możemy porównywać tylko z załamaniem rynku po atakach terrorystycznych na WTC, kiedy w 2001 r. liczba pasażerów zmniejszyła się o 92 mln pasażerów. Podobnie jak w latach 2001-2002, tak i obecny kryzys przewozowy skupił się głównie w Europie i Ameryce Północnej. Spadek ruchu na lotniskach europejskich wyniósł w 2009 r. 5,4%, a w USA i Kanadzie 5,2%. Nieznaczny spadek ruchu odczuły porty afrykańskie (-0,6%), natomiast region Ameryki Łacińskiej, Azji i Pa-

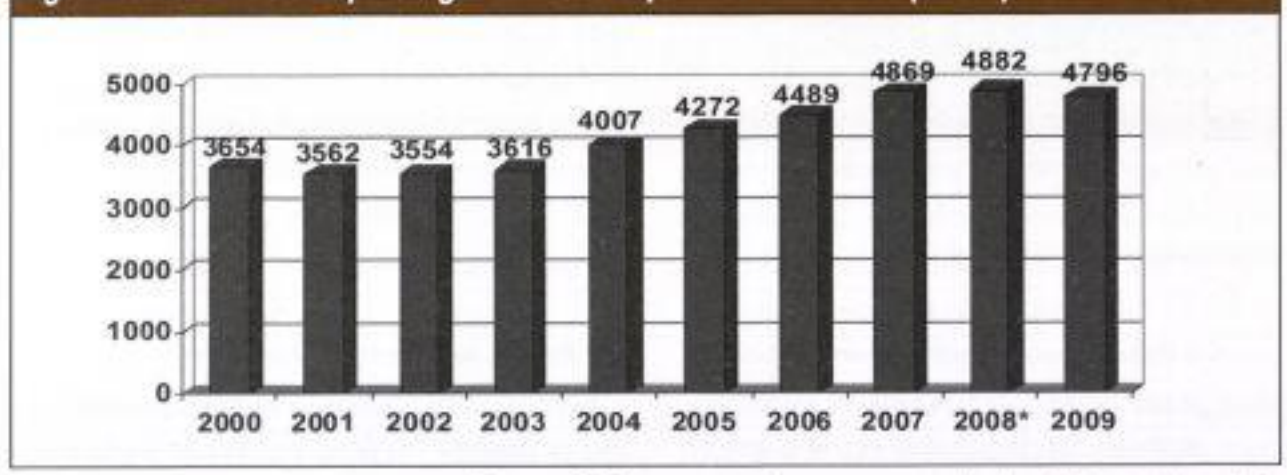
Tab. 6. Wybrane dane o przewoźnikach niskokosztowych zrzeszonych w European Low Fares Airline Association w 2009 r. (stan na koniec grudnia)/
Tab. 6. Selected data on low-cost carriers, members of the European Low Fares Airline Association in 2009 (as of the end of December)

Linie lotnicze/ Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Liczba pasażerów w mln./ numer 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	66,5	82,0	1070	26	210
Easy Jet	W. Brytania	48,7	86,9	1050	28	183
Norwegian A.S.	Norwegia	10,8	78,0	285	28	46
Vueling	Hiszpania	8,2	72,8	212	17	35
Wizz Air	Węgry	7,8	83,4	146	19	27
Flybe*	W. Brytania	7,3	60,6	424	13	71
Transavia.com	Holandia	5,2	77,0	60	19	30
Jet2***	W. Brytania	3,3	80,3	300	17	32
BMIBaby	W. Brytania	2,9	67,2	83	11	14
Sky Europe**	Słowacja	2,4	73,4	72	20	14
Blue Air	Rumunia	1,7	81,0	15	8	11
Myair.com**	Włochy	0,9	70,7	47	10	9
Sverigeflyg	Szwecja	0,6	72,3	51	5	11

**Dane o LF dla Flybe na podstawie ATW July 2010, op. cit. s. 44.*
***Linie Myair zawiesiły swoją działalność w lipcu 2009 r.; linie Sky Europe zaprzestały operowania 1.09.2009, po ogłoszeniu bankructwa.*
****Jet2 został członkami ELFAA w 2008 r.*
****Linie Clickair i Sterling, które działały wcześniej i były członkiem ELFAA nie operowały samodzielnie w całym 2009. Działalność Clickair została zintegrowana z firmą Vueling i zaliczana na jej konto w okresie czerwiec-grudzień 2009.*
Źródło: opracowanie IT na podstawie: Members' statistics, December 2009 European Low Fares Airline Association, www.elfaa.com, pobrane: marzec 2010.

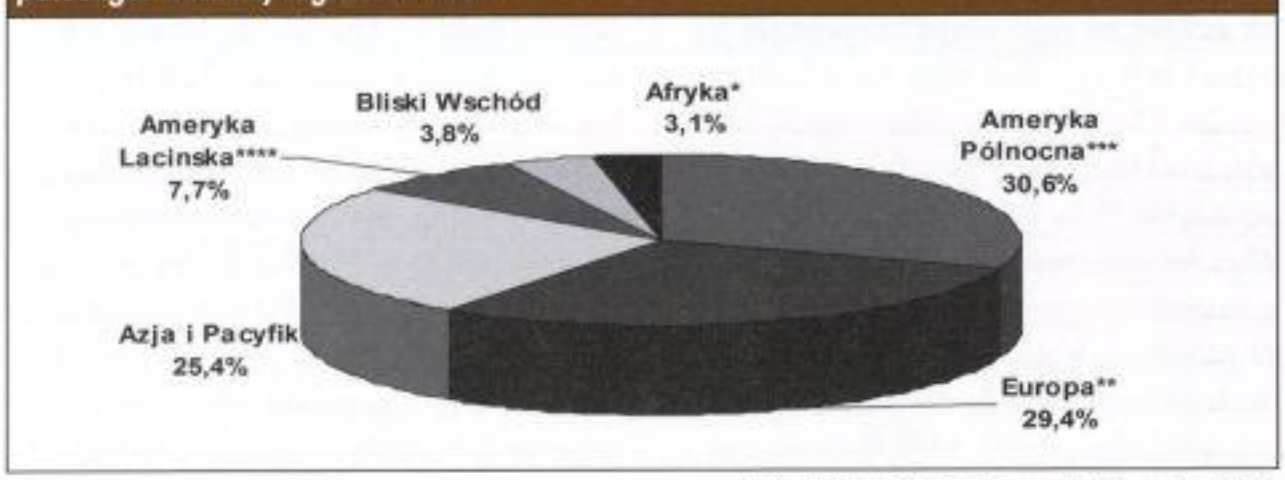
Porty lotnicze

Rys. 10. Ruch pasażerski w portach lotniczych na świecie w latach 2000-2009* (w mln pas.)/ *Fig. 10. Total worldwide passenger traffic at airports in 2000-2009 (in mil.)*



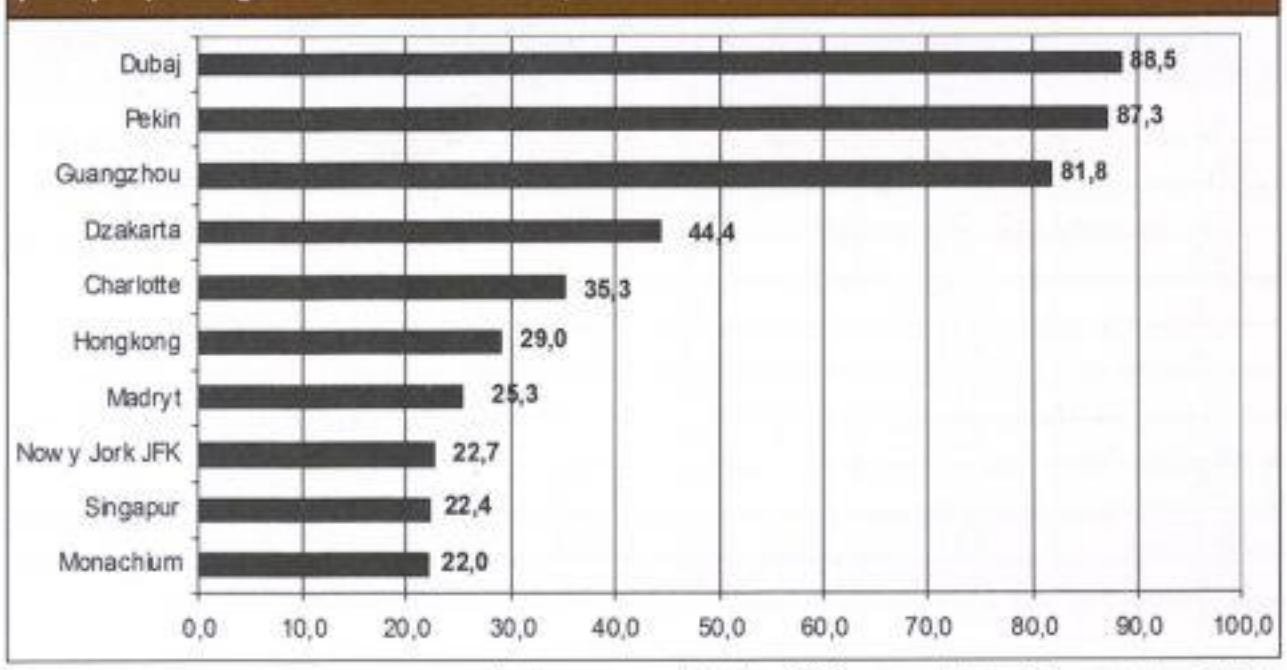
*Dane za 2008 nieznacznie skorygowane w stosunku do publikowanych wcześniej.
Źródło: opracowanie IT na podstawie: Airport Council International, ACI releases World Airport Traffic Report 2009, publikacja z 5.08.2010, strona internetowa ACI www aci. aero, pobrano 5.08.2010.

Rys. 11. Udział regionów świata w ruchu pasażerskim w 2009 r./*Fig. 11. Share in world passenger traffic by regions in 2009*



*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 Airport Council International, ACI releases World Airport Traffic Report 2009, publikacja z 5.08.2010, strona internetowa ACI, adres jw.

Rys. 12. Porty lotnicze z czołowej 30-tki, które odnotowały największy względny wzrost ruchu pasażerskiego w latach 2004-2009/*Fig. 12. The airports with the greatest relative growth (in %) of passenger traffic in 2004-2009 (from the top-30 list)*



Źródło: opracowanie IT, dane 2009 r. na podstawie ACI, op. cit., dane 2004 r. na podstawie ATW Jul/2004 oraz stron internetowych portów lotniczych.

cyfiku oraz Bliskiego Wschodu miały wzrost ruchu, odpowiednio o 1,5%, 4,9%, i 7,7%. Ta odmienna dynamika zmian w poszczególnych regionach świata spowodowała, że spadł udział Europy w całości ruchu (z 31% w 2008 r. do 29,4%) oraz Ameryki Płn. (z 32% do 30,6%), a wzrósł regionu Azji i Pacyfiku (z 24% do 25,4%) i Bliskiego Wschodu (z 3% do 3,8%). Zmniejszył się dystans w udziałach pomiędzy Europą i Azją z 7 pkt. proc. w 2008 r. do 4 pkt. w 2009 r. Uwzględniając przewidywany rozwój gospodarczy w Azji i idące za nim zmiany dochodów oraz zachowań mieszkańców, infrastruktury i oferty transportowej można oczekiwać, że udziały Azji i Oceanii staną się równe udziałowi Europy już w najbliższych latach. Wielkości globalne ruchu w portach lotniczych dla świata przedstawiono na rys. 10, a udziały regionalne na rys. 11.

Lotnisko w Atlancie (ATL, GA) pozostawało w 2009 r. największym portem na świecie pod względem wielkości ruchu pasażerskiego (88 mln), wyprzedzając londyńskie Heathrow (LHR) o 22 mln pas. i Pekin o prawie taką samą wielkość. Port O'Hare w Chicago (ORD, IL), który w latach 90. XX w. zajmował pierwsze miejsce, spadł na czwartą pozycję. Z trzydziestki największych portów wypadły Minneapolis (MSP, MN), Detroit (DTW, MI) i London Gatwick (LGW), natomiast pojawiły się w niej lotniska w Dżakarcie (CGK; po raz kolejny, poprzednio w 2006), Sydney (SYD, poprzednio 4. dziesiątka) i Guangzhou (CAN, pierwszy raz w tej grupie, poprzednio także 4. dziesiątka). Zdecydowana większość lotnisk z omawianej grupy miała w 2009 r. ruch mniejszy niż rok wcześniej. Niekiedy było zmniejszenie nieznaczne (jak w Atlancie, Heathrow, Dallas, Denver, Singapurze i San Francisco), w innych przypadkach bardziej bolesne (O'Hare Chicago, Heneida w Tokio, Paryż-CDG, Los Angeles i Frankfurt), sięgające 5-7%. Duże straty poniósł Amsterdam (-8,1%). Były też jednak porty z wyraźnym wzrostem; należał do nich Pekin (PEK) 16,9%, Dubai (DBX) 9,2%, Dżakarta (CGK) 15,2% oraz Guangzhou (CAN) 10,8%. Różnice w dynamice sprawiły, że Pekin awansował z 8. w 2008 r. na 3. pozycję, Dubai z 20. na 15., Dżakarta z 35. na 22 pozycję. Spadły natomiast lotniska m.in. w Newark (z 23. na 29.), Houston (z 16. na 18.) i Chicago (z 2. na 4.). Na uwagę zasługuje dynamika wzrostu

Porty lotnicze

Tab. 7. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2009 r. i zmiany w latach 2008-2009 (w %)/*Tab. 7. Passenger traffic at the largest airports in 2009 and changes in 2008-2009 (in %)*

Lp./ No.	Port lotniczy/Airport	Kraj/Country	Liczba pasażerów w 2009 r. w mln/ Number of passengers in 2009 in mil.	Zmiana w % 09/08/ % change 09/08
1	Atlanta (ATL)	USA	88,0	-2,2
2	Londyn (LHR)	Wlk. Brytania	66,0	-1,5
3	Pekin (PEK)	Chiny	65,4	16,9
4	Chicago (ORD)	USA	64,2	-6,1
5	Tokio (HND)	Japonia	61,9	-7,2
6	Paryż (CDG)	Francja	57,9	-4,9
7	Los Angeles (LAX)	USA	56,5	-5,5
8	Dallas FW (DFW)	USA	56,0	-1,9
9	Frankfurt (FRA)	Niemcy	50,9	-4,7
10	Denver (DEN)	USA	50,2	-2,1
11	Madryt (MAD)	Hiszpania	48,3	-5,1
12	Nowy Jork (JFK)	USA	45,9	-4,0
13	Hongkong (HKG)	Chiny	45,6	-4,8
14	Amsterdam (AMS)	Holandia	43,6	-8,1
15	Dubai (DBX)	ZEA	40,9	9,2
16	Bangkok (BKK)	Tajlandia	40,5	4,9
17	Las Vegas (LAS)	USA	40,5	-6,3
18	Houston (IAH)	USA	40,0	-4,1
19	Phoenix (PHX)	USA	37,8	-5,2
20	San Francisco (SFO)	USA	37,3	0,3
21	Singapur (SIN)	Singapur	37,2	-1,3
22	Dżakarta (CGK)	Indonezja	37,1	15,2
23	Guangzhou (CAN)	Chiny	37,0	10,8
24	Charlotte (CLT)	USA	34,5	-0,6
25	Miami (MIA)	USA	33,9	-0,5
26	Rzym (FCO)	Włochy	33,7	-4,0
27	Orlando (MCO)	USA	33,7	-5,5
28	Sydney (SYD)	Australia	33,5	0,4
29	Newark (EWR)	USA	33,4	-5,6
30	Monachium (MUC)	Niemcy	32,7	-5,4

Źródło: opracowanie IT na podstawie ACI, Preliminary World Airport Traffic 2009, update 17.03.2010 strona internetowa ACI www.aci.aero oraz Air Transport Word, Jul 2010, s 51.

w Pekinie. W kryzysowym okresie należała ona do najwyższych na świecie. Rok wcześniej (ruch w 2008 r. do 2007 r.) wynosiła zaledwie 3,9%, a był to rok Olimpiady w Pekinie. Wskazuje to, że przy obecnych wielkościach ruchu pasażerskiego na dużych lotniskach sięgających dziesiątek milionów pasażerów, nawet tak spektakularne wydarzenia jak Olimpiady nie są wyraźnym stymulatorem ruchu (pokazuje to także przykład Aten z 2004 r.), natomiast taką rolę odgrywa koniunktura gospodarcza, infrastruktura lotniskowa [28] oraz siatka połączeń. Szczegółowe dane dotyczące ruchu pasażerskiego w największych portach w 2009 r. oraz zmiany do 2008 przedstawia tab. 7. Także w dłuższym okresie (2004-2009) największą dynamikę względną wykazują lotniska z Azji. Pierwsze miejsce ze wzrostem 88,5% należy do portu w Dubaju, drugie do Pekinu (87,3%), trzecie do Guangzhou (81,8%), a czwarte do Dżakarty (44,4%). Wzrost dla najbardziej dynamicznie rozwijających się innych lotnisk wynosił ok. 20-30% (rys. 12.). Podkreślić jednak trzeba, że w tej grupie znalazły się także dwa porty europejskie (Madryt i Monachium) oraz dwa amerykańskie (JFK, NY i Charlotte, NC). Pył wulkaniczny, który sparaliżował ruch lotniczy nad Europą w kwietniu 2010 r. wpłynął na wyniki w portach. Ogółem ruch zmniejszył się o 1,2% w porównaniu do kwietnia 2009 r., przy czym spadek dotyczył wyłącznie ruchu międzynarodowego, i w tym segmencie wyniósł 4,9%. W odniesieniu do obszaru najbardziej poszkodowanego, tj. Europy liczba pasażerów międzynarodowych spadła o 14,9%, i ta wielkość pokazuje prawdziwą skalę skutków erupcji dla lotnictwa europejskiego. W niewielkim stopniu odczuły to także lotniska w USA i Kanadzie, gdzie ruch międzynarodowy w kwietniu 2010 r. spadł o 1,9% wobec kwietnia 2008 r. [29].

Znacznie bardziej optymistycznie kształtują się rezultaty za całe I półrocze 2010 r. Według ACI w tym okresie ruch na lotniskach na świecie wzrósł o 5,9%, w tym ruch międzynarodowy o 6,7%, a krajowy o 5,3%. Ogólnoświatowy optymizm nie dotyczy jednak Europy. W naszym regionie ruchu międzynarodowy wzrósł zaledwie o 1,4%, a krajowy o 2,4%. Ogółem ruch w Europie zwiększył się o 1,6% i tylko porty północnoamerykańskie miały dynamikę niższą (1,3%). W tym okresie ruch całkowity na Bliskim Wschodzie wzrósł o 14,6%, a w regionie Azji i Pacyfiku o 13%. Utrzymanie się tej zróżnicowanej dynamiki i jej skali wprowadzi region Azji i Pacyfiku na poziom zbliżony do wielkości ruchu w Europie i Ameryce Północnej [30].

Spadek ruchu pasażerskiego na światowych lotniskach w 2009 r. był stosunkowo niewielki, w porównaniu z ograniczeniem przeładunku frachtu. Według danych ACI air cargo było mniejsze niż w 2008 r. o 7,9%, a przeładunek łącznie towarów i poczty wyniósł 79,8 mln t. Największy udział w tej działalności miały porty na obszarze Azji i Pacyfiku (34,7%) oraz w Ameryce Północnej 31,8%. 1/3 przeładunków przypada na wszystkie pozostałe regiony świata. Pogorszenie się koniunktury w lotniczym cargo najbardziej odczuły Ameryki (Północna i Łacińska) oraz Europa; spadki w tych regionach sięgnęły 11%. W obszarze Azji i Pacyfiku zmniejszenie przeładunków wyniosło 4,3%, a na Bliskim Wschodzie był wzrost o 4,3%. Największym portem przeładunków air cargo na świecie pozostało Memphis (MEM, TN) z 3,7 mln t. Co interesujące, w Memphis udało się utrzy-

mać poziom z 2008 r. W innych wiodących dla cargo portach nie było już tak dobrze: w Hongkongu przy przeładunku 3,4 mln t. był spadek o 7,5%, w Szanghaju z 2,5 mln t. spadek wyniósł 2,3%, a w Paryżu (2,1 mln t.) było towarów i poczty mniej o prawie 10%. Ujemna dynamika podobna do paryskiej była także w Tokio (NRT) i we Frankfurcie. Wstępne dane o przeładunkach w 2010 r. wskazują, że globalna sytuacja jest bardzo skomplikowana. Przy ogólnym wzroście przeładunków na świecie o 1,3%, w Azji Wschodniej i Pacyfiku wzrost ten wyniósł 6,7%, na Bliskim Wschodzie 21,6%, natomiast w Europie notowano spadek o 1,6% i w Ameryce Północnej o 4,4%. W ten sposób umocniła się przewaga Azji na światowym rynku air cargo, a jej udział w przeładunkach wzrósł do 38% [31].

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

4.1. Uwarunkowania formalne / *Legal conditions*

Wśród nowych regulacji prawnych wymienić należy przedewszystkim Rozporządzenie Komisji Europejskiej (UE) nr 185/2010 z 4 marca 2010 ustanawiające szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego. Rozporządzenie zaczęło obowiązywać od 29 kwietnia 2010 r. W załączniku do Rozporządzenia określono obszary podlegające ochronie, środki i metody stosowane do ochrony oraz definicje podmiotowe i przedmiotowe, a także obowiązujące procedury.

Obszary objęte regulacjami to:
- ochrona portu lotniczego,
- strefy wydzielone w portach lotniczych,
- ochrona statku powietrznego,
- pasażerowie i bagaż kabinowy,
- bagaż rejestrowany,
- ładunki i poczta,
- poczta i materiały przewoźnika lotniczego,
- zaopatrzenie pokładowe,
- zaopatrzenie portu lotniczego,
- rekrutacja i szkolenie personelu,
- sprzęt służący do ochrony.

Rozporządzenie precyzuje znaczenie poszczególnych pojęć i norm, a jego deklarowanym celem jest: „ustanowienie szczegółowych środków dla wdrożenia wspólnych norm ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego" [32].

W odniesieniu do norm i procedur dotyczących bagażu kabinowego, co w największym stopniu dotyczy i dotyka wszystkich pasażerów, a ich uciążliwość bezpośrednio wpływa na komfort podróży, Rozporządzenie precyzuje, co i w jaki sposób jest/powinno być kontrolowane i co jest zabronione. Mając świadomość, że zapisy o płynach i żelach budzą tak wiele kontrowersji i są obszarem konfliktogennym autorzy zaznaczają, że „Metody, z uwzględnieniem technologii wykrywania płynnych materiałów wybuchowych będą doskonalone w miarę upływu czasu. Zgodnie z postępem technicznym i zdobytym doświadczeniem na poziomie wspólnotowym i ogólnoświatowym. Komisja będzie w stosownych przypadkach przedstawiać wnioski dotyczące nowelizacji przepisów technicznych i operacyjnych dotyczących kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli." [33]. Oznacza to tyle, że wprawdzie w dalszym ciągu w świetle obowiązujących przepisów zasadniczo tych przedmiotów nie wolno wnosić na pokład, to należy mieć nadzieję, że inżynierowie stworzą takie skanery, które odróżnią fantę, piankę do golenia bądź dezodorant od materiałów wybuchowych. Pasażerom nie pozostaje nic innego, jak czekać na postęp techniczny.

Wybuch wulkanu na Islandii skutkujący zamykaniem przestrzeni powietrznej nad wieloma krajami Europy z całą wyrazistością uświadomił niedoskonałość przepisów w tym zakresie. Z jednej strony, nacisk przewoźników na mniej restrykcyjne regulacje wynika z oczywistych powodów ekonomicznych, skoro spadek przychodów w kwietniu 2010 europejskie linie liczyły na 1,1-1,2 mld EUR, a do tego dochodziły koszty opieki nad pasażerami i koszty zaburzonej logistyki. Z drugiej strony, regulatorzy rynku/władze państwowe nie miały i nie mają, ani ochoty ani podstaw do brania na siebie ryzyka trudnego nawet do oszacowania. W efekcie przyjęto w kwietniu 2010 r. rozwiązania maksymalnie bezpieczne i maksymalnie kosztowne. Rada ICAO, która zajęła się tym problemem wskazała, że ustanowiony przez ICAO system monitoringu w postaci the International Airways Volcano Watch (IAVW) we współpracy z the World Meteorological Organization (WMO) zdawał egzamin, gdyż od 1987 r. nie było żadnego wypadku spowodowanego pyłem wulkanicznym. Uznano jednak, że bezprecedensowe zakłócenia w ruchu lotniczym nad Europą, jakie miały miejsce między 10 a 20 kwietnia 2010 r. „wymagają bardziej klarownych reguł i procedur dla ustanowienia ram ryzyka dla globalnego bezpieczeństwa, które określałoby poziomy. bezpieczeństwa operacji w przestrzeni powietrznej zanieczyszczonej pyłem wulkanicznym" [34]. Do ustanowienia tych ram mają być zaproszeni przedstawiciele państw-członków ICAO, naukowcy, specjaliści od bezpieczeństwa lotniczego, reprezentanci portów lotniczych, linii lotniczych i producentów samolotów. Można przypuszczać, że intencją tych zamierzeń jest stworzenie wielostopniowego (a nie zero-jedynkowego) systemu oceny dającego władzom większą elastyczność w podejmowaniu decyzji [35].

4.2. Nowe samoloty / *New aircraft*

Po ponad 2 latach opóźnienia 15 grudnia 2009 r. odbył się pierwszy próbny lot Boeinga 787 Dreamliner. Supernowoczesna konstrukcja z wykorzystaniem materiałów kompozytowych do produkcji kadłuba wiązała się dla producenta z wieloma problemami technicznymi, organizacyjnymi i logistycznymi (m. in. zmiana organizacji produkcji i systemu dostaw). Pierwszy lot testowy był wielokrotnie przekładany, a przewoźnicy, którzy złożyli zamówienia (w tym PLL LOT) musieli zmieniać swoje plany operacyjne. Pierwsze egzemplarze miały trafić do linii lotniczych z końcem 2008 r.; trafią w IV kwartale 2010 r., a LOT powinien swój pierwszy samolot 787 otrzymać w 2011 r. Producent zakłada 3 wersje tej maszy-

ny: 787-8 tzw. wersja bazowa, 787-3 wersja krótka i 787-9 wersja wydłużona. W zależności od modelu pojemność samolotu wynosi od 210 do 320 miejsc pasażerskich. Przewidziane są tez dwa typy silników: albo General Electric albo Rolls Royce Trent. LOT zamówił łącznie 8 maszyn w wersji 787-8 z silnikami RR. Według stanu na połowę 2010 r. linie zamówiły do tej pory 848 tych samolotów. Większym popytem cieszą się tylko średniodystansowe maszyny B-787NG i A-320, natomiast wśród samolotów dalekiego zasięgu Dreamliner wyprzedza wszystkie pozostałe modele.

Kryzys nie sprzyja rozwojowi produkcji superjumbo A-380. Aktualnie (III kwartał 2010 r.) eksploatowanych jest 30 tych maszyn, z czego 10 posiada Singapore Airlines, 8 Emirates Ailines, 6 Qantas i 2 Air France (LH i BA mimo że złożyły zamówienia nie mają jeszcze tych samolotów). Poza będącymi w użytkowaniu, zamówionych jest jeszcze 175 egzemplarzy tego typu. Tym samym, z trudem producent dociera do minimalnej granicy opłacalności, tj. 200 sztuk. Według danych Airbusa, od początku komercyjnego oferowania do końca października 2009 r. A-380 wykonały 8600 rejsów i przewiozły 3 mln pasażerów [36]. Daje to ok. 360 pasażerów w każdym rejsie. Uwzględniając jednak, że pojemność tej konstrukcji wynosi od 560 do 850 miejsc pasażerskich można przyjąć, że średni LF nie przekracza 60%, a w każdym rejsie średnio co najmniej 200 miejsc leci pustych. Patrząc z tego punktu widzenia, można powiedzieć, że w żadnym innym modelu aż tyle „pary nie idzie w gwizdek". W warunkach kryzysu i szukania większej efektywności nie jest to dobrym symptomem dla linii posiadających te samoloty, jak i dla EADS Airbus.

Znacznie lepiej prezentuje się zapotrzebowanie na A-350; samolot ten ma pojawić się na rynku w 2013 r. W tym przypadku złożono zamówienia na 522 maszyny i pochodzą one od kilkudziesięciu przewoźników. Największe zapotrzebowanie na ten model wykazały – jak do tej pory – Qatar Airways (80) i Emirates Airline (70). Co ciekawe A-350 pozostaje na razie poza zainteresowaniem wszystkich dużych przewoźników europejskich, chińskich, japońskich i większości amerykańskich. Nawet Air France jeszcze nie złożył takich wiążących finansowo deklaracji. Wynika to nie tylko ze złej sytuacji budżetowej linii lotniczych, ale także wiąże się z koniecznością przekonfigurowania floty w przypadku takiego zakupu. Utrudnieniem dla tych planów są niezbyt jasne pespektywy rozwoju rynku w średnim okresie, a także kłopoty (uwzględniając sytuację obecną i w perspektywie roku bądź dwóch lat) ze zbyciem maszyn obecnie posiadanych. Prawdopodobnie uznaje się, że z podjęciem decyzji można zaczekać na poprawę koniunktury i zwiększenie popytu nie tylko na przewozy, ale także na samoloty używane. Ogółem w połowie 2010 r. producenci na nowe samoloty mieli 7,8 tys. zamówień od linii lotniczych, w tym na 7,5 tys. samolotów odrzutowych. Liderami „książki zamówień" pozostają B-737NG – 1 992 i A-320 – 1 842 samoloty. Stan floty lotnictwa cywilnego (wliczając w to samoloty regionalne i turbośmigłowe) policzono na 28,9 tys. maszyn [37].

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

W prognozie krótkookresowej na cały 2010 r. ICAO przewiduje dla świata wzrost przewozów pasażerskich na poziomie 6,4% (licząc w RPK). Wzrostem objęte zostaną wszystkie regiony, przy czym, w największym stopniu Bliski Wschód (15,5%), Azja i Pacyfik (10,8%) oraz Afryka i Ameryka Łacińska (po 9,8%). W Ameryce Północnej prognozuje się 2,8%, a w Europie 3,5% [38].

W latach 2011-2012 tendencje te mają być kontynuowane z globalnym wzrostem na poziomie odpowiednio: 4,7% i 4,9%, ze znaczną dynamiką na Bliskim Wschodzie, nieco mniejszą w Azji, Afryce i Ameryce Łacińskiej oraz niewielką w Ameryce Północnej i w Europie (dane w tab. 8). W efekcie tych zmian, jeśli przyjmiemy przewozy w 2008 za 100, to w 2012 r. w regionie Bliskiego Wschodu wyniosą one 157, w Azji i krajach Pacyfiku 128, w Afryce 124, w Ameryce Łacińskiej 123, w Europie 105, w Ameryce Północnej 103,5. Dla całego świata wskaźnik ten wyniesie 114,5. Oznacza to, że światowy transport pasażerski w najbliższych latach rozwijać się będzie głównie na tzw. emerging markets i one będą decydować o wzroście. Obszary te znajdą się też w innym miejscu niż były przed kryzysem. Ameryka Północna i Europa pozostaną zasadniczo tam, gdzie były. Oznacza to strukturalne przegrupowanie na światowym rynku lotniczym i to już w najbliższych latach.

Pozostają natomiast optymistyczne prognozy rozwoju lotnictwa pasażerskiego w długim horyzoncie czasowym. Airbus zakłada, że w latach 2008-2028 przewozy pasażerskie (liczone w RPK) wzrosną o 153%, co w pewnym uproszczeniu przekłada się na przewiezienie w skali świata ponad 5,5 mld pasażerów. Wygeneruje to też popyt na ok. 25 tys. nowych samolotów o stu lub więcej miejscach. W 2008 r. takich maszyn było 14 tys., w 2028 r. ma być 28 tys. [39].

Firma Boeing w swojej długookresowej prognozie dla świata przyjmuje, że śred-

Tab. 8. Prognoza ICAO dla przewozów lotniczych w pasażerokilometrach 2010-2012 (zmiana w % do roku poprzedniego)/ *Tab. 8. ICAO's forecasts for regiona growth in passenger-kilometers performed in 2009-2012 (percent change from previous year)*

Region/Region	2010	2011	2012	2008=100
Bliski Wschód	15,5	12,0	11,5	157,4
Azja&Pacyfik	10,8	7,5	7,5	127,8
Afryka	9,8	8,5	7,7	124,1
Ameryka Łacińska i Karaiby	9,8	5,5	5,6	123,4
Europa	3,5	2,5	2,7	104,7
Ameryka Północna	2,8	2,2	2,5	103,5
Świat ogółem/World	6,4	4,7	4,9	114,5

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie: ICAO Passenger traffic to rebound...op. cit.

Trendy, tendencje, prognozy

nioroczne tempo wzrostu przewozów w latach 2009-2028 liczone w RPK wyniesie 4,9%, a w liczbie pasażerów 4,1%. W układzie regionalnym najwyższy wzrost średnioroczny RPK będzie na Bliskim Wschodzie 6,6%, a następnie w regionie Azji i Pacyfiku i Ameryce Łacińskiej – po 6,5%, Afryka będzie rozwijać się w tempie 5,8%, Rosja i Azja Środkowa 5,1%, Europa 4,1%. Najniższe tempo wzrostu uzyska Ameryka Północna – 3,2%. Ta dynamika spowoduje, że region Azji i Pacyfiku w 2028 r. będzie największym pasażerskim rynkiem lotniczym z przewozami wielkości 3 080 mld RPK. W wyniku najsłabszego tempa wzrostu region Ameryki Północnej spadnie na II miejsce – 1 560 mld RPK, Europa z drugiego miejsca w 2008 r. (660 mld RPK) spadnie w 2028 r. na III i będzie miała 1 280 mld RPK. Boeing ocenia, że w okresie 2008-2028 r. przewozy w Afryce wzrosną o 300% (do 120 mld RPK), w Ameryce Łacińskiej o 258% (do 430 mld RPK), a na Bliskim Wschodzie o 250% (do 140 mld RPK). W układzie bardziej szczegółowym najwyższe średnioroczne tempo wzrostu przewozów do 2028 r. będzie na trasach krajowych w Chinach (8,6%), najniższe zaś na rejsach wewnętrznych w Ameryce Północnej (2,5%) oraz w Europie (3,4%). W relacjach interkontynentalnych najszybciej przewozy będą wzrastały na połączeniach Bliskiego Wschodu z Dalekim (średniorocznie 6,3%) oraz Europy, także z tym samym obszarem Azji i Pacyfiku (średniorocznie 5,5%) [40]. Różnice w regionalnych i subregionalnych tempach wzrostu wyznaczają zasadnicze zmiany na światowym rynku lotniczym w najbliższych dziesięcioleciach. Wskazują one wyraźnie, że rynek ten będzie zasadniczo się różnił od funkcjonującego w 2010 r.

1. *ASKM – Available seat kilometers – oferowane pasażerokilometry; miara oferowanej pracy przewozowej; miara podaży w transporcie pasażerskim.*
2. *Wg wielkości i kierunków ruchu na lotniskach. Źródło ACI „ACI release World Airport Traffic Report 2009", opublikowany 6.08.2010 na stronie ACI www aci. aero: wg ICAO przy przewozach liczonych w RPK na trasach krajowych wzrosły one o 0,4%, natomiast na trasach międzynarodowych spadły o 3,4%.*
3. *RPK – revenue passenger kilometers; wskaźnik wykonanej pracy przewozowej – liczba pasażerokilometrów za które linie lotnicze otrzymały wpływy.*
4. *Dane na podstawie opracowania ICAO: ICAO Passenger traffic to rebound in 2010 after disastrous 2009, publikacja PIO 06/2010, Jul 14, 2010; www.icao.int., pobrano 10.08.2010.*
5. *Tamże.*
6. *Przy założeniu, że turysta podczas wyjazdu zagranicznego korzysta z samolotu 2 razy możemy przyjąć w pewnym uproszczeniu, że odsetek turystów korzystających z samolotów rozkładowych wynosił w 2001 r. 39%, w 2006 r. 45%, w 2007 r. 46%, w 2008 r. 47% i wielkość ta utrzymała się w 2009 r.*
7. *Informacja na podstawie: ICAO Passenger traffic to rebound..., op. cit.*
8. *Informacje na podstawie: IATA financial forecast Back into profit except for Europe, Jun 2010, wwwiata.org/economics, pobrano 6.08.2010.*
9. *Np. największy pod względem przeładunków cargo port lotniczy na świecie w Memphis (TN, USA) utrzymał wielkość z 2008 r. 3,7 mln t. Dane ACI, Preliminary World Airport Traffic 2009, 17 Mar/2010, strona ACI aci. aero, pobrano w 20.03.2010.*
10. *Dane na podstawie: IATA Air Transport market analysis, June 2010, strona internetowa IATA, pobrano 6.08.2010.*
11. *Informacja na podstawie: AEA, Traffic and capacity, Monthly Monitor, opublikowano 6.08.2010; pobrano ze strony internetowej AEA, http/files/aea. be/RIG/Traffic/Monthly/Month_trf. htm.*
12. *Dane na podstawie: IATA Premium traffic monitor, November 2009, publikacja na stronie internetowej IATA styczeń 2010; iata. org/economics. Pobrano luty 2010.*
13. *Na podstawie szczegółowych analiz porównawczych IATA. Tamże.*
14. *Dane o cena, kosztach i udziałach paliwa w finansach linii lotniczych na podstawie:: IATA Financial Forecast, June 2010, op. cit.*
15. *Dane na podstawie: IATA Economic briefing – Airline fuel and laubor cost share; publikacja z lutego 2010; pobrano ze strony internetowej IATA iata. org/economics 20.03.2010.*
16. *Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich (passenger load factor lub load factor, PLF lub LF) to stosunek wielkości oferowanych pasażerokilometrów do sprzedanych pasażerokilometrów RPK/ASK wyrażany w %. Świadczy o efektywności wykorzystania samolotów. Jako wskaźnik ogólny służy do oceny efektywności branży w wymiarze niefinansowym.*
17. *Na podstawie: ICAO Passenger traffic... op. cit.*
18. *Na podstawie IATA Premium traffic monitor, op. cit.*
19. *Dane na podstawie: IATA Financial Forecast, June 2010, op. cit.*
20. *O fuzji Delta Air Lines i Northwest Airlines ogłoszono w kwietniu 2008 r., faktyczne połączenie nastąpiło 29.10.2008 r. na zasadzie wymiany akcji pomiędzy akcjonariuszami obu firm. Ustalono, że nowa kompania będzie operować pod nazwą Delta Air Lines. Po połączeniu Delta dysponowała 1023 samolotami i zatrudniała 84,3 tys. pracowników. W pierwszym roku wspólnej działalności sprzedano 40 samolotów, a zatrudnienie zmniejszyło się o 3,2 tys. os. (prawie 4%). Na podstawie strony internetowej Delty http//news/delta. com*
21. *W poprzednich naszych raportach podawano łączne wyniki przewozowe dla Air Canada i Air Canada Jazz. W 2008 r. wynosiły one 33,2 mln pas. W 2009 r. obie linie przewiozły razem 31 mln pas. (-6,6%).*
22. *Dane na podstawie AEA Traffic Update Jan-Jun 2009 oraz Monthly Traffic Statistics, za okres od stycznia do czerwca 2010, strona internetowa AEA; www.aea.be; dane pobrane 9.08.2010.*
23. *Na podstawie wspólnego komunikatu BA i IB z 8.04.2010 r., za portalem internetowym Biznes. Onet, wiadomość z 8.04.2010. strona www http//biznes. onet.pl/fuzja-british-airways-i-iberii, 18571,3205663,1, news-detal.*
24. *Na podstawie informacji agencyjnych i publikacji New York Times, za portalem internetowym Onet Wiadomości, wiadomość z 16.04.2010. strona www.wiadomości.onet.pl/2156058,10,, 1.*
25. *Dane na podstawie ATW July 2010, op. cit., s. 32 i 41-48 (Traffic results).*
26. *Dane na podstawie: Air Transport World, Jule 2009, op. cit., s. 38-49.*
27. *Podana wielkość udziałów bez uwzględnienia przewozów Wizz Air Ukraine.*
28. *Nowy, tzw. III terminal otwarto na lotnisku w Pekinie w lutym 2008 i jest on uznawany za największy lotniczy pasażerski terminal na świecie; koszt ok. 3,5 mld USD.*
29. *Dane kwietniowe na podstawie: ACI European airspace closure In April deals major blow up growth trajectory; Media Release, Jun 3/2010, Geneve, strona internetowa ACI, op. cit.*
30. *Dane o ruchu w portach w okresie styczeń-czerwiec 2010 na podstawie: ACI Pax Flash Summary, June 2010, 30 Jul 2010, strona internetowa ACI, op. cit., pobrano 5.08.2010. Dane na podstawie informacji zebranych przez ACI z 238 największych portów na świecie (w tym 65 w Europie).*
31. *Dane o przeładunkach cargo w 2009 r. na podstawie: Airport Council International, ACI releases World Airport Traffic Report 2009, publikacja z 5.08.2010, strona internetowa ACI op. cit., pobrano 5.08.2010. oraz dane o 2010 r. na podstawie ACI: Traffic rebound continues in June 2010, Media Release, publikacja z 3.08.2010 strona internetowa ACI jw., pobrano 5.08.2010.*
32. *Rozporządzenie KE nr 185/2010 z 4.03.2010, art. 1. Dziennik Urzędowy UE L 55 z 5.03.2010.*
33. *Tamże, preambuła pkt. 4.*
34. *ICAO assesses situation of air transport following eruption of Eyjafjallajokull Volcano In Iceland, komunikat ICAO PIO 05/10, po posiedzeniu Rady, 20.04.2010, strona internetowa ICAO icaopressroom. wordpress. com/2010/04/, pobrano 10.05.2010.*
35. *Wprawdzie nie wiadomo, jaki ostateczny kształt przyjmą te regulacje, możemy pokusić się do szukania analogii z systemem ostrzeżeń ryzyka terrorystycznego w USA lub lawinowego, w górach typu alpejskiego.*
36. *Dane na podstawie informacji przedstawicieli Airbusa prezentowanych na konferencji „Prognoza rozwoju rynku lotniczego w Polsce w latach 2009-2028", Warszawa, 2.12.2009.*
37. *Dane na podstawie: World Commercial Turbine Fleet, Air Transport World, Jul 2010, s. 94.*
38. *Dane ICAO na podstawie: ICAO Passenger traffic to rebound..., op. cit.*
39. *Materiały konferencyjne, konferencja Airbusa, op. cit.*
40. *Dane o prognozie ruchu do 2028 r. na podstawie: Boeing Current Market Outlook 2009-2028, Seattle 2009, Copyright 2009 Boeing; publikacja na stronie Boeinga boeing.com/cmo, pobrano 15.03.2010.*

Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej

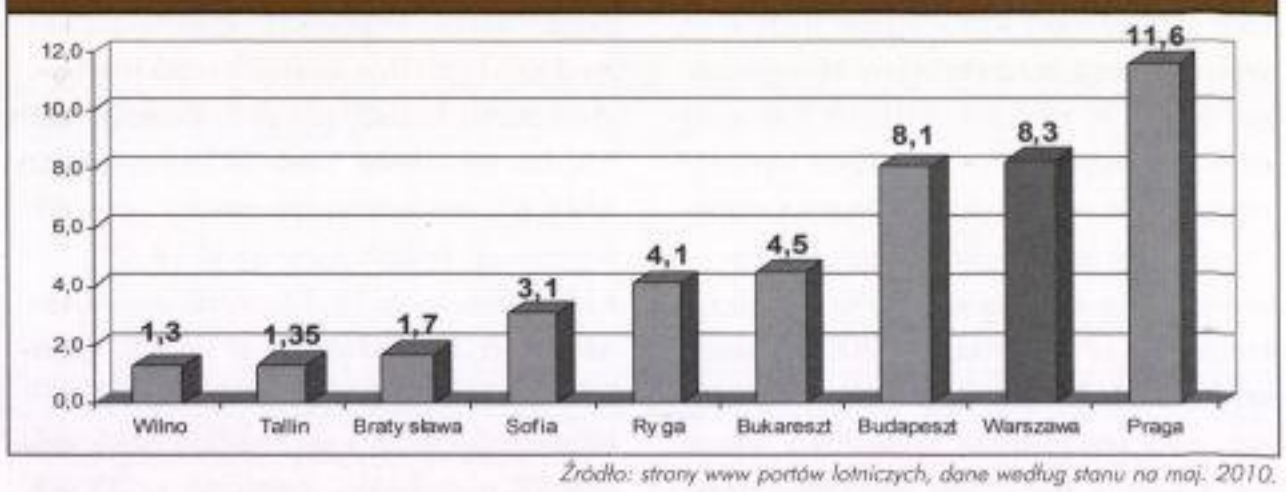
Część II / *Part II*
RYNEK LOTNICZY – POLSKA / *AIR TRANSPORT MARKET – POLAND*

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

Kryzys w lotnictwie światowym odbił się także w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. W większości przypadków spadły przewozy i ruch na lotniskach. Relatywnie najbardziej ucierpiały najmniejsze rynki: Litwa, Estonia i Słowacja. Ale także największe porty lotnicze, takie jak: Schwechat w Wiedniu, Tegel w Berlinie oraz Ruzyně w Pradze i Okęcie w Warszawie odczuły wyraźnie gorszą koniunkturę. Do wyjątków należały porty w Rydze ze wzrostem ponad 10% i Schönefeld w Berlinie (2,4% wzrostu). Wiedeń pozostał największym lotniskiem naszej części Europy (z 18,1 mln pas. w 2009 r.) mimo że dynamika spadku (wobec 2008 r.) wyniosła 8,3%. Istotną przyczyną tego stanu było załamanie się ruchu tranzytowego z i do Europy Wschodniej (Nowa Unia i Kraje WNP), dla którego Wiedeń jest ważnym portem przesiadkowym. Drugie miejsce utrzymało lotnisko Tegel (14,2 mln pas.), a spadek w tym przypadku był znacznie mniejszy (-2,1%). Wśród portów z ruchem ponad 5 mln pas. największy relatywny spadek miał miejsce w Warszawie (-12,2%) i w Wiedniu (-8,3%), a w wartościach bezwzględnych kolejność była odwrotna (VIE -1,6 mln; WAW -1,15 mln, trzecie miejsce zajęła Praga -7,8%. Ogółem, uwzględniając największe lotniska w stolicach Niemiec, Austrii, Czech, Polski i Węgier ruch zmniejszył się o 4,3 mln pas. (tj. o 6,0%). Spadek ruchu w pozostałych stolicach Nowej Unii oraz w 2 największych polskich portach regionalnych był w wartościach bezwzględnych mniejszy (-2,6 mln) natomiast relatywnie bardziej dotkliwy (-11,1%). W tym kontekście wzrost o ponad 10% ruchu na lotnisku w Rydze należy traktować jako regionalny ewenement. Uwzględniając załamanie gospodarki łotewskiej oraz spadek ruchu o ponad 1/3 w Wilnie i 1/4 w Tallinie uzasadnione wydaje się szukanie przyczyn tego faktu w znacznie większej aktywności lokalnego przewoźnika (Air Baltic). Proces przekształcania portu ryskiego w hub subregionalny (na który zwracano już uwagę w poprzednich wydaniach raportu) w warunkach kryzysu nabrał przyspieszenia. Na rys. 13 i 14 przedstawiono ruch w wybranych stolicach w 2009 r. oraz zmiany w stosunku do roku poprzedniego.

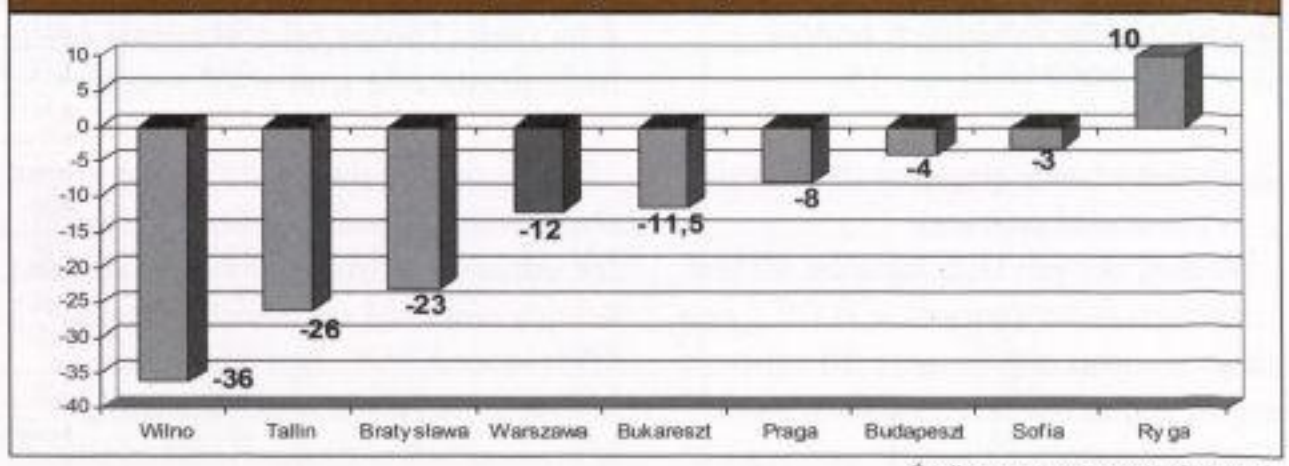
Przeobrażenia rynku w okresie kryzysu wpłynęły na pogorszenia się wskaźnika

Rys. 13. Ruch w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w 2009 r. w mln pas./*Fig. 13. Airport traffic at Central- and Eastern-European capitals in 2009 in mil of pass.*



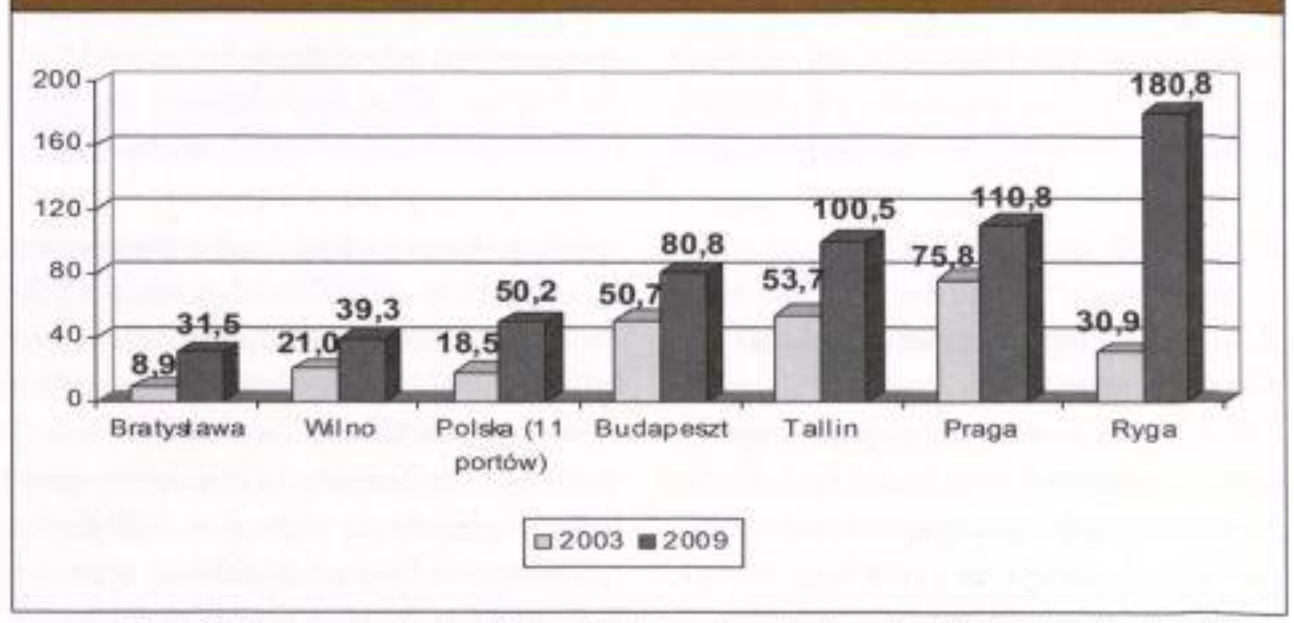
Źródło: strony www portów lotniczych, dane według stanu na maj. 2010.

Rys. 14. Zmiany w ruchu w stołecznych portach lotniczych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w 2009 r. (rok do roku w %)/*Fig. 14. Changes in the passenger traffic at Central- and Eastern-European capitals in 2009 (year to year in %)*



Źródło: strony www portów lotniczych.

Rys. 15. Ruch w portach lotniczych w tys. pas. w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców w 2003 r. i w 2009 r./*Fig. 15. Airport traffic in thous. of pass. in selected Central- and Eastern-European countries per 100 thous. inhabitants in 2003 and 2009*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie stron internetowych portów lotniczych i danych o liczbie ludności wg Eurostatu, na 1.01.2010 r. (strona epp. eurostat. ec. europa. eu).

Przewoźnicy sieciowi

liczby pasażerów na lotniskach do liczby ludności [1]. W 2009 r. wskaźnik ten był niższy dla wszystkich krajów z wyjątkiem Łotwy. Tym samym, nie sprawdziły się prognozy zawarte w naszym Raporcie 2009, że zmiany w ruchu nie będą aż tak drastyczne by znacząco wpłynąć na wartość wskaźnika. Dystans pomiędzy Rygą a pozostałymi portami powiększył się znacząco. Warto też podkreślić, że w stosunku do 2003 r. wartość wskaźnika dla Rygi wzrosła 6-krotnie, podczas gdy dla Bratysławy wzrost był 4-krotny, dla Polski (wszystkie porty) 2,5 krotny, dla Estonii 2-krotny, a dla Pragi i Budapesztu ukształtował się na poziomie 50-60%. Wartość wskaźnika dla wybranych portów w 2003 i 2009 r. na rys. 15.

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

Według danych ULC spośród 40 linii lotniczych wykonujących w 2009 r. operacje w ruchu regularnym, 28 zaliczało się do segmentu przewoźników sieciowych, pozostałe 12 to przewoźnicy niskokosztowi. Przy uwzględnieniu, że w tym gronie były także firmy zarejestrowane w Polsce: PLL LOT (w tym EuroLOT) oraz Jet Air można przyjąć, że zagranicznych linii tradycyjnych funkcjonowało w Polsce 26. Mimo że zagraniczne linie sieciowe były znacznie liczniej reprezentowane w naszym kraju niż LCCs ich przewozy w 2009 r. były kilkukrotnie niższe.

2.1. Linie zagraniczne / *Foreign carriers*

W 2009 r. po raz pierwszy w ostatnich latach zmniejszyła się liczba pasażerów przewiezionych na zagranicznych połączeniach regularnych przez linie tradycyjne (sieciowe) niezarejestrowane w Polsce. Spadek wyniósł 7,3% i był nieco mniejszy niż całego ruchu na polskich lotniskach w tym kryzysowym okresie [2]. Silnie różnicowane były wyniki poszczególnych firm. I tak, mająca od szeregu lat pozycję lidera w tym segmencie Lufthansa zdołała nieznacznie zwiększyć swoje przewozy na trasach z i do Polski (1,9% więcej niż w 2008 r.); wzrost był także udziałem Swiss International (2,1%). Najbardziej dynamicznie w grupie największych udziałowców segmentu wzrosły przewozy Iberii (15,0%). Zdecydowana większość odnotowała spadki. Niektóre były bardzo poważne. I tak SAS przewiózł o 24,6% mniej pasażerów niż rok wcześniej, British Airways o 19,9%, KLM i Alitalia o 18,7%, Austrian Airlines o 18,3%, a Finnair o 17,5%. Ogółem 20 linii skupiających ponad 98% przewozów w tym segmencie obsłużyły o 5,6% pasażerów mniej niż w 2008 r. Oznacza to, że spadki pozostałych były bardziej dotkliwe. Stosunkowo niewielkie straty poniósł Malev, CSA i Aerofłot. Z tej części Europy tylko ukraiński Aerosfit drastycznie zmniejszył swoją aktywność w Polsce, gdyż o prawie 60%.

Zróżnicowana dynamika tempa zmian skutkowała przeobrażeniami w strukturze udziałów w tym segmencie. Po raz kolejny zwiększył się udział Lufthansy i przekroczył 35%. Tym samym, Lufthansa uzyskała większe udziały w przewozach sieciowych linii zagranicznych niż pięciu następnych przewoźników. W stosunku do 2008 r. zmniejszyły się udziały m.in. British Airways, SAS i KLM, a BA utraciły drugą pozycję w segmencie na rzecz AF; nieznacznie wzrosły udziały Swiss Intl'l, Air France i CSA. Nie zmieniła się natomiast koncentracja działalności. W 2009 r. pięciu największych udziałowców skupiało 64% ogółu przewozów w segmencie, w 2008 r. było to 63,9%. Mimo kryzysowej sytuacji podkreślić należy, że polski rynek okazał się na tyle atrakcyjny, że kilku przewoźników tradycyjnych rozpoczęło tu regularne operacje. Należały do nich m.in. TAP Portugal (flagowe linie portugalskie) oraz Bulgaria Air. Dane o liczbie przewiezionych pasażerów przez zagraniczne linie sieciowe w latach w 2007-2009 w tab. 9.

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

Dekoniunktura na polskim rynku objęła także przewozy realizowane przez Polskie Linie Lotnicze LOT. Zmniejszyły się przewozy ogółem, przewozy na trasach międzynarodowych i krajowych, przy czym spadek ten był nieznacznie tylko głębszy niż u sieciowych przewoźników zagranicznych działających w Polsce i redukcja ruchu na polskich lotniskach (spadek na lotach rozkładowych wyniósł 8,3%). Można uznać, że ogólny spadek przewozów LOT zawierał się w granicach zachowań całego rynku. Szczegóły działalności przewozowej LOT w tab. 10. Dla porównania z sytuacją innych przewoźników w naszej części Europy warto przytoczyć, że przewozy ogółem CSA zmniejszyły się o 2,8%, Aerofłotu o 5,6%, grupy Austrian Airlines o 10,2%, Taromu o 10,5%, SAS o 15,7%, ukraińskiego Aeroswit o 28,2%, natomiast zwiększyły Malevu o 3,6% [3]. Ta zasadnicza zbieżność zmian przewozów LOT i na całym rynku spowodowała, że udziały polskich flagowych linii pozostały generalnie na tym samym poziomie, co w 2008 r. (dane za lata 2007-2009 na rys. 16). Minimalny wzrost udziałów dla segmentu przewozów regularnych i regularnych międzynarodowych wiązał się z głębszą dynamiką spadku u LCCs.

W całej działalności LOT jednym z najważniejszych filarów pozostawały przewozy przez Atlantyk do USA i Kanady. W 2009 r. wykonywane były z 3 polskich portów (tj. Warszawy, Krakowa i Rzeszowa, tak jak w latach 2007-2008) na 3 lotniska w USA (JFK, Newark, ORD w Chicago) oraz do Toronto w Kanadzie. Według niepublikowanych danych LOT całość przewozów atlantyckich wyniosła 475 tys. pas. i był to wzrost o 7,8% w stosunku do 2008 r. Na tle ogólnie złej sytuacji na rynku polskim, w działalności przewozowej LOT i europejskich przewozach nad Atlantykiem [4] wynik ten ocenić należy jako bardzo dobry. Nabiera on tym większej wartości, że przyjazdy obywateli USA do Polski w 2009 r. zmniejszyły się o 15% [5]. Przewozy kanadyjskie stanowiły 21% udziału w ruchu atlantyckim LOT (w 2008 r. ` było to 22%).

Mimo zmniejszonego oferowania (liczonego w ASKM) o 8,9% w nieco

Przewoźnicy sieciowi

Tab. 9. Lotnicze przewozy międzynarodowe obsłużone przez zagranicznych przewoźników sieciowych (tradycyjnych) na trasach z i do Polski w latach 2007-2009 w połączeniach regularnych/*Tab. 9. International air traffic of foreign traditional carriers on routes to/from Poland in 2007-2009 on scheduled flights*

Linie/Airlines	Kraj macierzysty/ Country of origin	Liczba przewiezionych pasażerów w tys./ Thous. of passengers carried			Zmiana 09/08 w %/ % change 09/08	Udział w rynku zagranicznych przewozów regularnych linii sieciowych w 2009 r./ Market share of international traffic of foreign traditional scheduled carriers in 2009
		2009	2008	2007		
1. Lufthansa	Niemcy	1 103,2	1 082,5	897,7	1,9	35,4
2. Air France	Francja	252,1	260,8	265,2	-3,3	8,1
3. British Airways	W. Brytania	234,3	292,5	292,7	-19,9	7,5
4. SAS	Swe/Dan/Nor	214,6	284,6	225,5	-24,6	6,9
5. Swiss Int'l	Szwajcaria	190,7	186,85	165,5	2,1	6,1
6. KLM	Holandia	184,0	226,3	208,2	-18,7	5,9
7. CSA	Czechy	125,5	126,7	116,2	-0,9	4,0
8. Austrian Airlines	Austria	106,5	130,3	126,2	-18,3	3,4
9. Finnair	Finlandia	103,8	125,8	105,5	-17,5	3,3
10. Alitalia	Włochy	84,1	103,5	195,1	-18,7	2,7
11. Aeroflot	Rosja	76,7	79,9	73,6	-4,0	2,5
12. Malev	Węgry	71,5	72,65	71,0	-1,6	2,3
13. Iberia	Hiszpania	71,3	62,0	8,0	15,0	2,3
14. SN Brussels	Belgia	69,2	79,5	79,5	-13,0	2,2
15. Turkish Airlines	Turcja	51,1	53,4	50,3	-4,3	1,6
16. Bulgaria Air*	Bułgaria	36,0	0	0	—	1,2
17. El Al	Izrael	34,7	40,55	33,3	-14,4	1,1
18. TAP*	Portugalia	28,9	0	0	—	0,9
19. Astreus Airlines*	Wlk. Brytania	19,4	9,4	0	106,4	0,6
20. Aerosfit	Ukraina	15,6	38,2	25,8	-59,2	0,5
Razem wymienione/Subtotal		3 073,2	3255,45	2923,6	-5,6	98,6
Pozostałe linie tradycyjne/Other traditional carriers		43,1	107,5	232,4	-59,9	1,4
Razem/Total		3 116,3	3362,95	3156,0	-7,3	100,0

**Linie nie wyszczególnione w analogicznej tabeli w raporcie Rynek Lotniczy 2009.*
Źródło: opracowanie IT na podstawie materiałów ULC „Liczba odprawianych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2009", luty 2010, www.ulc.gov.pl.

większym stopniu zmniejszyły się przewozy liczone w RPK (o 9,3%). W efekcie w 2009 r. o 0,3 pkt. proc., do 72,5% obniżył się wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich (LF). Wartość LF ukształtowała się poniżej średniej dla wszystkich linii zrzeszonych w AEA o 3,5 pkt. proc.

Wyniki przewozowe wpłynęły w bezpośredni sposób na wyniki finansowe. Przychody z działalności podstawowej wyniosły w 2009 r. 2 724,1 mln PLN i było to 5,4% mniej niż rok wcześniej. Oznacza to, że spadek przychodów był nieco mniejszy niż spadek przewozów liczonych w pasażerach i w RPK. Wynikało to jednak bardziej z przeobrażeń reorganizacyjnych w grupie LOT niż ze wzrostu przeciętnych wpływów za sprzedany bilet. Ujemny wynik operacyjny w 2009 r. wyniósł -220,4 mln PLN i był to rezultat nieco lepszy niż w 2008 r., kiedy strata na działalności operacyjnej wyniosła 231,9 mln PLN. Niemniej, wobec spadku przychodów rentowność ujemna, na wyniku operacyjnym w stosunku do wartości sprzedaży, minimalnie pogłębiła się z -8,05% w 2008 r. do -8,09% w 2009 r. Istotna zmiana zaszła w przypadku wyniku netto. O ile w 2008 r. LOT poniósł katastrofalne straty na kontraktach paliwowych, a ujemny wynik netto przekroczył 700 mln PLN, w 2009 r. strata netto wyniosła 168,1 mln PLN i było to raczej – przynajmniej w części – pokłosiem nietrafionych decyzji z lat wcześniejszych, niż rezultatem bieżących działań. Dla pełniejszego obrazu sytuacji warto dodać, że operator lotów krajowych – spółka EuroLOT – wypracowała wprawdzie niewielki, ale dodatni wynik netto w wysokości 1,4 mln PLN [6].

Wspomniane wyżej działania restrukturalizacyjne i reorganizacyjne podjęte w 2009 i 2010 r. dotyczyły przede wszystkim spółek zależnych: Centralwings i LOT Ground Services. Obie spółki zostały zlikwidowane. Do obsługi handlingowej powołano nową spółkę LOT Services. Centralwings, w 2009 r. do czasu likwidacji w czerwcu, wykonywał wyłącznie loty czarterowe i przewiózł 67 tys. pasażerów. W sezonie letnim i w całej II połowie roku czartery obsługiwane były przez odtworzony dział LOT Charters, który wykazał 457 tys. pasażerów. Sytuacja pod względem organizacyjnym wróciła do stanu z 2004 r., a „eksperyment" z Centralwings przyniósł LOT-owi kilkaset milionów złotych strat, a także – co ważniejsze – uszczerbek na marce. Łącznie w 2009 r. działalność czarterowa grupy LOT zamknęła się sumą 524 tys. pas., i były to największe udziały w tym seg-

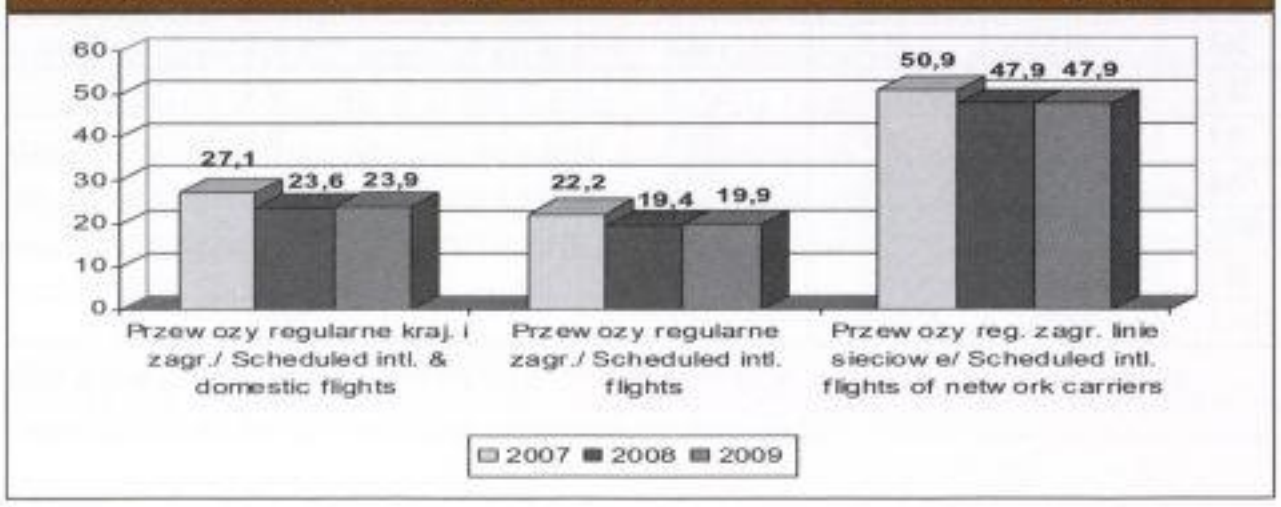
Przewoźnicy sieciowi

Tab. 10. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2004-2009 (w tys. pas.)/*Tab. 10. Passenger traffic carried by LOT Polish Airlines in 2004-2009 (thous. of pass.)*

Rodzaj działalności/ Type of activity	2004	2005*	2006	2007	2008	2009	Zmiana w % 09/08/ **% change 09/08
Przewozy ogółem/Total pass. traffic	4 022,3	3 578,2	3 708,2	4 279,0	3 980,0	3 645,2***	-8,4
w tym/including							
Rozkładowe/Scheduled	3 602,0	3 553,7	3 701,4	4 269,7	3 974,0	3 645,2	-8,3
w tym/including							
Międzynarodowe/International	2 733,8	2 749,5	2 843,6	3 277,0	3 087,9	2 861,6	-7,3
Krajowe****/Domestic	868,2	804,2	857,8	992,7	886,1	783,6	-11,6

** W okresie 2005-2008 wielkości przewozów ogółem nie uwzględniają czarterów turystycznych obsługiwanych przez Centralwings. W 2004 r. ruch czarterowy był wliczany do przewozów ogółem. Dane za 2009 r. w tab. 10 także nie uwzględniają – ze względu na zachowanie porównywalności – wielkości przewozów czarterowych realizowanych przez Centralwings i LOT Charters.*
*** W 2005 r. LOT przewiózł czarterami 24,5 tys. pasażerów (w 2006 r. 6,9 tys., w 2007 r. 9,1 tys. pas., w 2008 r. 6 tys.; w 2004 r. było to ponad 420 tys. pas.). Stąd, w tej kategorii przewozów lata 2005-2009 nie są porównywalne z 2004 r.*
****Wielkość ta nie uwzględnia nieregularnego ruchu wewnątrzkrajowego, o marginalnym znaczeniu.*
***** 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 – strona www.lot.com. oraz niepublikowane dane otrzymane z LOT; dane za 2008 r. w oparciu o informacje upublicznione przez PLL LOT na konferencji prasowej 12.08.2009 oraz niepublikowane do czasu tworzenia Raportu, pozyskane bezpośrednio od przewoźnika. Dane za 2009 r. uzyskane bezpośrednio od przewoźnika.

Rys. 16. Udział PLL LOT na polskim rynku w poszczególnych rodzajach działalności w latach 2007-2009 (w % przewiezionych pasażerów)/*Fig. 16. The share of LOT Polish Airlines in the Polish market in particular types of activity in 2007-2009 (in % of carried pass.)*



Źródło: obliczenia własne na podstawie materiałów ULC „Liczba odprawionych/przybyłych [...] według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2009, op. cit., raportów rocznych PLL LOT; za lata 2006-2007 op. cit. i danych niepublikowanych otrzymanych od PLL LOT o działalności w latach 2008-2009.

mencie w Polsce, choć trudno je uznać za w pełni satysfakcjonujące dla narodowego przewoźnika na macierzystym rynku [7]. Ogółem, łącznie z czarterami turystycznymi (Centralwings i LOT Charters) samoloty PLL LOT przewiozły w 2009 r. 4 169,1 tys. pasażerów [8]. Istnieją przesłanki, że przy większej stabilności organizacyjnej i elastyczności sprzętowej oraz bardziej efektywnych poczynaniach akwizycyjnych w relacji z biurami podróży, przewozy czarterowe i udziały LOT w tym segmencie wzrosną w sezonie 2010 oraz w nadchodzących latach.

W lipcu 2010 r. wydzielono ze struktury LOT bazę techniczną i stworzono wyodrębnioną spółkę zależną LOT Aircraft Maintenance Service (LOT AMS). Zgodnie z planami zarządu LOT ma to służyć szerszemu wyjściu z ofertą usług technicznych na rynek i klientów zewnętrznych (poza LOT), lepszemu wykorzystaniu istniejącego zaplecza technicznego i pozyskiwania środków na jego rozwój oraz unowocześnienie, a tym samym stworzenie lepszych warunków do obsługi technicznej dla samolotów LOT i EuroLOT.

PLL LOT w dalszym ciągu czeka na zamówione B-787 Dreamliner. Opóźnienia (o czym szerzej w rozdz. 4.2. w części I-szej opracowania Rynek światowy) spowodowały, że pierwszych maszyn tego typu dla LOT można oczekiwać w 2011 r. Do tego czasu połączenia dalekodystansowe obsługiwane będą wyłącznie przez B-767. Wymiana następować będzie sukcesywnie wraz ze stopniową realizacją całego kontraktu. Można przypomnieć, że najstarsze B-767 służą już w LOT ponad 20 lat. Nowe B-787 stworzą podstawę sprzętową do rozwinięcia siatki dalekodystansowej, a także – ze względu na istotnie mniejsze zużycie paliwa – do ograniczenia kosztów eksploatacji. Niezależnie od oczekiwania na duże samoloty dalekiego zasięgu, LOT wycofuje z użytkowania małe (niezbyt wygodne i nieekonomiczne) Embraer ERJ-145 i zastępuje je większymi modelami – E-170 i E-175. Planowane dostawy Embraer E-190 będą zastępować najstarsze Boeingi 737. W połowie 2010 r. grupa LOT dysponowała 6 samolotami B-767, 14 maszynami B-737 (w tym 5 do obsługi czarterów), 20 Embraer 170 i 175, 5 ERJ-145 oraz 10 samolotami w dyspozycji EuroLOT (ATR-72 i ATR-42). Łącznie było to 55 samolotów.

PLL LOT, będąc w bardzo trudnej sytuacji finansowej, organizacyjnej, rynkowej i przy ograniczeniach sprzętowych, podjęły konieczne – jak się wydaje – ryzyko znacznego rozwoju siatki regularnych połączeń. Od jesieni 2010 r. obsługiwać będą linie Warszawa-Hanoi. W letnim rozkładzie 2010 przywrócono istniejące wcześniej rejsy do Bratysławy, Tallina, Bejrutu (od czerwca), Kaliningradu (od lipca). Od początku lipca LOT jest na trasie do Erewania, a od połowy września latać będzie do Tbilisi. Wraz z rozkładem jesiennym będą rejsy do Kairu i Damaszku (na tych trasach LOT także już kiedyś latał). Te nowe i reaktywowane kierunki wyraźnie pokazują, że obecna ekspansja współgra z rosnącą dynamiką rynku w regionie Bliskiego i Dalekiego Wschodu, a także z możliwym wzrostem na obszarze byłego ZSRR, i wypełnieniem tam pewnych nisz rynkowych. W obu przypadkach stanowi to znaczny potencjał dla ruchu tranzytowego przez Warszawę, tak w obrębie Europy, jak i przez Atlantyk. Dokonane wybory, w ramach posiadanych możliwości sprzętowych i logistycznych wydają się w większości optymalne. Pozostaje py-

Przewoźnicy niskokosztowi

tanie, czy efekty pojawią się wystarczająco szybko, by wpłynąć na poprawę wyników eksploatacyjnych i finansowych grupy LOT?

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

Podobnie, jak linie sieciowe, tak i tzw. tani przewoźnicy zmniejszyli swoją aktywność na polskim rynku w 2009 r. Ogółem w tym segmencie obsłużono 8,4 mln pasażerów i było to nieco ponad 1 mln mniej niż rok wcześniej [9]. Względny spadek przekroczył 11% i był o 4 pkt. proc. głębszy niż wśród linii tradycyjnych. Przy ogólnym spadku popytu na przewozy LCCs istotną cechą charakterystyczną był wzrost liczby pasażerów Wizz Air i Ryanair. W pierwszym przypadku nie przekroczył on wprawdzie 2%, ale linie irlandzkie zwiększyły przewozy o prawie 250 tys., tj. 8,6% w stosunku do 2008 r. Wzrost był także udziałem Aer Lingus (o prawie 11%), choć w tym przypadku skala przewozów na polskim rynku jest ponad 10-krotnie mniejsza niż wspomnianych wcześniej liderów. Pozostałe linie segmentu LCCs odnotowały mniejszy lub większy ubytek pasażerów. Najbardziej – spośród tych, które pozostawały na rynku – odczuły to: East Jet, które straciły ponad 300 tys. pasażerów (1/3 wcześniejszych przewozów) oraz Norwegian A. S. – ponad 100 tys. mniej (tj. 16%). Wśród przewoźników o mniejszej aktywności straty były na poziomie zróżnicowanym, od prawie 90 tys. w przypadku BMI Baby do 9 tys. pas. dla Transavia.com. Na ogólne zmniejszenie się ruchu największy wpływ miało jednak wyjście z rynku Centralwings, który rok wcześniej na połączeniach regularnych przewiózł 706 tys. pasażerów. Uruchomienie w 2009 r. połączeń z i do Polski przez Air Berlin i Air Baltic (obie linie były już obecne wcześniej, w latach 2007-2008 nie prowadziły działalności) nie zrekompensowało tych ubytków. Wzrost wśród największych, przy zmniejszeniu się ogólnego poziomu aktywności w segmencie LCCs, skutkował wzrostem koncentracji. I tak, o ile w 2008 r. Wizz Air i Rayna air przewieźli łącznie 6,3 mln pasażerów, co dawało im udział w segmencie na poziomie 67%, to w 2009 r. obsłużyły 6,6 mln, skupiając 79% przewozów LCCs w Polsce. O przemianach strukturalnych, jakie zaszły w okresie kryzysu świadczy też zmniejszenie się liczby aktywnych podmiotów. W 2008 r. przewozy wykazało 15 podmiotów, w 2009 r. było takich linii 12 (w tym 2 wznawiające działalność). Ogólnie można stwierdzić, że kryzys – podobnie, jak w innych branżach i w innych okresach – przyczynił się do znacznej konsolidacji rynku przewozów w segmencie LCCs. Proces ten był także znacznie bardziej wyraźny niż w grupie przewoźników tradycyjnych. Oznacza to także, że LCC jako typ przedsiębiorstwa łatwiej poddają się presji rynku i zmianom popytu. Wynika to nie tylko z większej elastyczności, ale także z ograniczonych możliwości kapitałowych i organizacyjnych; mniejszych niż w przypadku większości linii sieciowych. Szczegółowe dane za lata 2007-2009 w tab. 11.

Obie główne linie segmentu LCCs miały też większe udziały w faktycznych przewozach w 2009 r. niż wynikało to z udziału w ofercie na okres letni. Szczególnie duża różnica in plus miała miejsce w przypadku Ryanair. Mniejsze różnice – choć także dodatnie – miały Aer Lingus i Transavia.com. Dodatnie wartości świadczą, że te linie realistycznie oceniały potencjał rynku i wykorzystywały jego możliwości. W przypadku Norwegian A. S., Germanwings i Easy Jet sytuacja była odwrotna i pojawiły się wyraźne różnice ujemne pomiędzy udziałem w ofercie, a udziałem w przewozach. Łącznie te 3 linie oferowały w 2009 r. 24,2% rejsów w segmencie, a ich rzeczywisty udział w liczbie obsłużonych pasażerów (w grupie LCCs) wyniusł 16,5%. Mamy w tym przypadku do czynienia z nadmiernie rozbudowaną ofertą w stosunku do realnych możliwości akwizycyjnych tych przewoźników. Ta nieefektywna podaż w największym stopniu dotyczyła linii Norwegian A. S., dla których ujemna różnica wyniosła 4,4 pkt. proc. Szczegółowe porównanie dla wszystkich najważniejszych przewoźników z segmentu LCCs w tab. 12.

Tab. 11. Wielkości przewozów (w tys. pas.) w latach 2007-2009 przewoźników niskokosztowych na trasach z i do Polski oraz % udziały tych linii w segmencie LCCs/*Tab. 11. Traffic of LCCs (thous. of pass.) in 2007-2009 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 2009/08/ Change 2009/08		% udział w segmencie LCCs w 2009 r./ % share in the LCCs sector in 2009
		2009	2008	2007	w tys. pasażerów	w %	
1	Wizz Air	3 489,0	3 431,6	2 764,3	57,4	1,7	41,6
2	Ryanair	3 132,6	2 884,8	2 310,4	247,8	8,6	37,3
3	Easy Jet	643,3	949,7	647,2	-306,4	-32,3	7,7
4	Norwegian Air Shuttle	564,2	671,9	545,2	-107,7	-16,0	6,7
5	Aer Lingus	258,15	233,0	165,4	25,15	10,8	3,1
6	Germanwings	180,1	204,9	203,1	-24,8	-12,1	2,1
7	Transavia.com*	42,4	51,2	4,4	-8,8	-17,2	0,5
8	Jet 2	27,6	37,0	66,9	-9,4	-25,4	0,3
9	Air Berlin	22,0	0	0	22,0	–	0,3
10	Clickair	20,0	40,3	35,7	-20,3	-50,4	0,2
11	Air Baltic	6,6	0	0	6,6	–	0,1
12	BMIBaby*	1,3	89,3	0	-88,0	-98,5	0,0
Pozostałe/Other		0	846,9	1 570,1	-846,9	-100,0	0,0
Razem/Total		8 387,25	9 440,6	8 312,7	-1053,35	-11,2	100,0

**Linie BMI Baby oraz Transavia. com w 2009 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 obie linie zostały uwzględnione wraz z uzupełnieniem danych za lata 2007-2008.*

Źródło: opracowanie IT na podstawie danych z materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2009", op. cit.

Wielkości przewozów i kierunki w 2010 r.

Tab. 12. Porównanie procentowych udziałów poszczególnych przewoźników z segmentu LCCs w ofercie letniej 2009 (liczba rejsów/tydz.) i w liczbie faktycznie przewiezionych pasażerów w całym roku 2009/*Tab. 12. The comparison of shares (in %) of low-cost carriers in the summer offer 2009 (no. of flights/week) to shares in all year traffic in 2009 (no. of pass.)*

Lp./ No.	Linie lotnicze/ Airlines	% udział w ofercie letniej 2009 (wg liczby rejsów/tydz.)/% share in the summer 2009 offer (no. of flights/week)	% udział w liczbie faktycznie przewiezionych pas. w 2009 r./ % share in no. of carried passengers in 2009	Różnica w udziałach w pkt. proc. (kol. 4-3)/difference in shares in % pts. (col. 4 -3)
1	Ryanair	30,3	37,3	7,0
2	Wizz Air	40,0	41,6	1,6
3	Aer Lingus	2,3	3,1	0,8
4	Transavia.com	0,0	0,5	0,5
5	Air Berlin	0,7	0,3	-0,4
6	Jet 2	0,7	0,3	-0,4
7	Easy Jet	9,0	7,7	-1,3
8	Germanwings	4,1	2,1	-2,0
9	Norwegian A.S.	11,1	6,7	-4,4
10	Pozostałe/Other	1,8	0,4	-1,4
	Razem/Total	100,0	100,0	0,0

Źródło: obliczenia własne autora na podstawie danych portów lotniczych w sezonie 2009 (strony internetowe portów), oraz materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2009", op. cit.

Rys. 17. Udział procentowy poszczególnych polskich portów lotniczych w zagranicznej rozkładowej ofercie przewozowej w sezonie letnim 2010 (odloty)/*Fig. 17. The % share of particular Polish airports in the international schedule traffic offer in 2010 summer season (departures)*

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2010 r. / *Offered traffic values and directions in 2010*

Szczegółowa analiza oferowanych wielkości przewozowych w rejsach regularnych w sezonie letnim 2010 uwzględnia 11 polskich portów lotniczych i dotyczy tras międzynarodowych obsługiwanych przez linie krajowe i zagraniczne, zarówno tradycyjne, jak i LCCs. Dane były zbierane w pierwszej połowie maja 2010 r., stąd niektóre zmiany wprowadzone w późniejszym czasie nie były uwzględniane w prezentowanych statystykach. Po raz pierwszy do grona portów objętych analizą dołączyło lotnisko Zielona Góra-Babimost z połączeniem do Drezna na poziomie 6 rejsów tygodniowo [10]. Tym samym uwzględniono wszystkie polskie porty posiadające komunikację regularną.

W stosunku do 2009 r. zmniejszył się nieco udział Warszawy (o 1,4 pkt. proc.), minimalnie Krakowa (o 0,2 pkt. proc.), a w znacznie większym stopniu Katowic (-1,2 pkt. proc.). O 1,1 pkt proc. zwiększył się udział Wrocławia i Gdańska, a o 0,5 pkt. proc. Poznania. Zwiększenie się udziałów lotniska gdańskiego i regres w Katowicach sprawiły, że Gdańsk wysunął się na 3. miejsce pod względem liczby oferowanych rejsów w zagranicznych połączeniach regularnych w sezonie letnim 2010 r. Może to znacząco wpłynąć na końcowe wyniki wielkości ruchu w bieżącym roku. Mimo bardzo silnej pozycji Katowic w obsłudze ruchu czarterowego może okazać się to niewystarczające dla utrzymania przewagi w liczbie pasażerów, jaką port w Katowicach miał nad portem w Gdańsku w ostatnich latach. Dane o udziałach w 2010 r. rys. 17.

Ogółem liczba oferowanych rejsów we wszystkich portach polskich wzrosła w 2010 r. o 7,4% w stosunku do 2009 r. i wyniosła 1 867; było to jednak nieco mniej niż w rekordowym 2008 r. (mniej o 47 rejsów, tj. 2,5%). Różnica wobec 2008 r. jest jednak nieznaczna i można uznać, że podaż zasadniczo wróciła do poziomu sprzed kryzysu. W stosunku do sezonu letniego 2009 r. liczba rejsów zwiększyła się we wszystkich portach z wyjątkiem Katowic (-6%) i Łodzi (-25%). Z największym wzrostem względnym mamy do czynienia we Wrocławiu (27,5%), Gdańsku (22%) i Rzeszowie (21%). Najmniejszą dynamikę względną – na poziomie 5-6% – wykazały porty w Warszawie, Krakowie i Bydgoszczy. Największy wzrost w wartościach bezwzględnych wykazała oferta lotnisk w Warszawie (40 rejsów więcej), Gdańsku (32 rejsy więcej) i Wrocławiu (28 rejsów więcej).

W stosunku do 2008 r. więcej rejsów oferowały w lecie 2010 r. porty w Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Rzeszowie; w sześciu pozostałych (poza Zieloną Górą) oferta była mniejsza, choć dla Krakowa, Katowic i Szczecina nieznacznie. Port im. Chopina w Warszawie miał spadek największy w wartościach bezwzględnych (mniej o 56 rejsów), a także ponadprzeciętny spadek procentowy (-6%). Zmniejszenie się liczby rejsów w latach 2008-2010 w Warszawie było większe niż we wszystkich pozostałych portach wykazujących spadek podaży. Tym samym, zarówno wejście w kryzys przewozowy, jak i wychodzenie z niego utrwalają trend spadkowy udziału Warszawy w ofercie regularnych połączeń zagranicznych. Szczegółowe dane w latach 2008-2010 w tab. 13.

Ogółem wszystkie polskie lotniska komunikacji pasażerskiej oferowały w lecie 2010 r. połączenia regularne do 104 portów za granicą, obsługujących 89 miast w 39 krajach. W stosunku do oferty 2009 r. było to więcej o 5

Wielkości przewozów i kierunki w 2010 r.

Tab. 13. Liczba rejsów (wylotów) z polskich portów w pasażerskim ruchu regularnym w sezonie letnim w latach 2008-2010/*Tab. 13. No. of flights (departures) from Polish airports in scheduled passenger traffic in the summer seasons of 2008-2010*

Lp./ No.	Port/Airport	Liczba rejsów tygodniowo/ Number of flights/week			Zmiana liczby rejsów/ Change in number of flights		Zmiana % 2009-2010/ % change 2009-2010
		2010	2009	2008	2008-2010	2009-2010	
1	Warszawa	933	893	989	-56	40	4,5
2	Kraków	266	251	268	-2	15	6,0
3	Gdańsk	179	147	165	14	32	21,8
4	Katowice	157	167	160	-3	-10	-6,0
5	Wrocław	130	102	128	2	28	27,5
6	Poznań	117	100	107	10	17	17,0
7	Rzeszów	29	24	14	15	5	20,8
8	Łódź	21	28	35	-14	-7	-25,0
9	Bydgoszcz	19	18	33	-14	1	5,6
10	Szczecin	10	8	15	-5	2	25,0
11	Zielona Góra	6	0	0	6	6	–
Razem/Total		1 867	1 738	1 914	-47	129	7,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 14. Liczba oferowanych tras z lotnisk polskich w zagranicznym regularnym ruchu pasażerskim w sezonie letnim 2008-2010/*Tab. 14. Number of offered routes from Polish airports in intl. scheduled traffic in summer season of 2008-2010*

Port polski/ Polish airport	Oferowane za granicą/Offered abroad								
	Porty/Airports			Miasta/Cities			Kraje/Countries		
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009	2008
Warszawa	80	76	91	73	67	80	38	34	34
Kraków	44	40	41	37	36	36	16	17	18
Gdańsk	37	24	30	31	21	26	12	9	9
Wrocław	29	20	23	26	17	20	10	8	8
Katowice	28	31	29	25	29	26	12	13	10
Poznań	21	18	19	19	16	16	10	9	8
Rzeszów	10	8	5	8	6	4	4	4	3
Łódź	7	6	9	7	6	9	4	4	6
Bydgoszcz	6	3	8	6	3	8	3	3	5
Szczecin	4	3	3	4	3	3	3	3	3
Zielona Góra	1	0	0	1	0	0	1	0	0

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

tras, 8 miast i 5 krajów. Większe zróżnicowanie oferty na poziomie krajów wiązało się głównie z uruchomieniem nowych połączeń do Libanu i Maroka oraz reaktywacją rejsów do Estonii i na Maltę. Wszystkie porty z wyjątkiem Katowic oferowały nieco więcej tras do portów zagranicznych. Największy wzrost nastąpił w Gdańsku (oferta zwiększona o 13 lotnisk za granicą) i Wrocław (o 9 lotnisk więcej). Lotniska w Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu i Rzeszowie obsługiwały więcej tras (według portów) niż w rekordowym 2008 r. Mimo większego zróżnicowania oferty w Warszawie w stosunku do 2009 r. była ona jednak skromniejsza niż 2008 r. pod względem liczby obsługiwanych portów i miast. Zwiększyła się natomiast liczba krajów. Szczegółowe dane o strukturze połączeń według kierunków w poszczególnych portach w latach 2008-2010 w tab. 14.

Po znacznym spadku w 2009 r. w ofercie 2010 r. zwiększył się o 3,4 pkt. proc. udział rejsów obsługiwanych przez LCCs. Oznacza to, że przewoźnicy niskokosztowi elastycznie zareagowali nie tylko na spadek popytu w okresie głębokiego kryzysu, ale także bardziej – niż linie tradycyjne – ofensywnie zwiększyli podaż w sytuacji oczekiwanej poprawy koniunktury. Największy wzrost udziałów LCCs w 2010 r. nastąpił we Wrocławiu (o prawie 16 pkt. proc.), co powoduje, że struktura przewozowa w tym porcie ulega istotnej modyfikacji w stosunku do lat poprzednich. O kilka punktów procentowych wzrosły też udziały LCCs w ofercie portów w Krakowie, Poznaniu i Gdańsku; minimalnie w Katowicach. Z kolei w Warszawie udział LCCs zmniejszył się o 1,6 pkt proc., co wyniknęło z nieznacznego spadku oferty LCCs (o 9 rejsów/tydz.) oraz ze wzrostu oferty przewoźników sieciowych o 6,5%. Oznacza to, że tradycyjne linie, dla których Warszawa pozostaje najważniejszym polskim portem także dostrzegły potencjał odbudowującego się rynku i swojego segmentu. Szczegółowe dane o udziale LCCs w całej ofercie w latach 2008-2010 w tab. 15.

Uwzględniając kierunkową segmentację połączeń na poziomie krajów, w 2010 r. – podobnie, jak w latach poprzednich – główną rolę odgrywają rejsy do Niemiec i Wielkiej Brytanii, na które przypada ponad 42% wszystkich połączeń. W stosunku do 2009 r. na obu tych kierunkach nastąpił niewielki wzrost liczby rejsów, natomiast w porównaniu do 2008 r. na trasach brytyjskich w dalszym ciągu było to o ok. 1/4 mniej, natomiast w przypadku tras niemieckich więcej o 6,5%. Oznacza to umocnienie Niemiec jako wiodącego kierunku podróży lotniczych z i do Polski i powiększenie przewagi nad większością krajów. Do wyjątków należą połączenia z Włochami. Wprawdzie także w 2009 r. kraj ten zajmował 3. miejsce pod względem liczby rejsów to w 2010 r. podaż zwiększyła się o 35 rejsów tygodniowo (wzrost o 39%), a Włochy stały się jedynym obok Niemiec i Wielkiej Brytanii krajem, do których liczba rejsów przekracza 100. Znaczący wzrost względny miał także w 2010 r. miejsce dla tras do Norwegii. Hiszpanii i Rosji, choć w tym ostatnim przypadku należy pamiętać o stosunkowo niskim wolumenie podaży. Wzrosła także liczba rejsów

Wielkości przewozów i kierunki w 2010 r.

Tab. 15. Udział procentowy rejsów LCCs w sezonie letnim 2008-2010 w polskich portach lotniczych o największym ruchu pasażerskim/*Tab. 15. % share of LCC flights in summer seasons of 2008-2010 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. 2010-2009/ change 2010-2009 in % pts.
	2010	2009	2008	
Warszawa	14,3	15,9	21,4	-1,6
Kraków	58,3	55,0	59,3	3,3
Gdańsk	62,0	56,5	56,4	5,5
Katowice	71,3	70,7	68,1	0,6
Wrocław	63,8	48,0	50,0	15,8
Poznań	50,4	46,0	49,5	4,4
Wszystkie porty polskie/ All Polish airports	38,7	35,3	39,4	3,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 16. Liczba rejsów w ruchu rozkładowym oferowanych z Polski według krajów w latach 2008-2010 (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/*Tab. 16. Number of flights per destination country in scheduled traffic offered from Poland in 2008-2010 (flights/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
		2010	2009	2008	2010/08	2010/09	10/09
1	Niemcy	489	470	459	30	19	4,0
2	Wlk. Brytania	304	295	410	-106	9	3,1
3	Włochy	125	90	82	43	35	38,9
4	Francja	86	84	95	-9	2	2,4
5	Norwegia	66	52	57	9	14	26,9
6	Hiszpania	63	46	39	24	17	37,0
7	Irlandia	61	57	74	-13	4	7,0
8	Dania	55	70	86	-31	-15	-21,4
9	Szwecja	55	58	64	-9	-3	-5,2
10	Austria	54	73	81	-27	-19	-26,0
11	Belgia	53	46	48	5	7	15,2
12	Holandia	51	43	49	2	8	18,6
13	Szwajcaria	44	44	45	-1	0	0
14	Czechy	43	44	43	0	-1	-2,3
15	Ukraina	36	34	26	10	2	5,9
16	Rosja	34	27	34	0	7	25,9
17	Finlandia	33	32	41	-8	1	3,1
18	USA	31	32	38	-7	-1	-3,1
19	Węgry	25	25	25	0	0	0
20	Grecja	15	17	20	-5	-2	-11,8
Pozostałe kierunki/ Other destinations		144	99	98	46	45	45,5
Razem/Total		1 867	1 738	1 914	-37	129	7,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

do Belgii i Holandii. Największy spadek liczby połączeń dotknął Danię i Austrię. W pozostałych przypadkach zmiany były nieznaczne lub żadne. Do kierunków wyjątkowo stabilnych od kilku lat należą Czechy, Węgry i Szwajcaria, gdzie zmian praktycznie nie ma. W stosunku do okresu przedkryzysowego (tj. 2008 r.) liczba rejsów na 20 najważniejszych kierunkach w 2010 r. była niższa w przypadku 10 krajów, dla 3 taka sama, a dla 7 podaż zwiększyła się. Można powiedzieć, ze pod tym względem polski rynek lotniczy znalazł się w połowie drogi wychodzenia z kryzysu. Szczegółowe dane za lata 2008-2010 w tab. 16.

Zróżnicowane tempo zmian podaży kierunkowej przełożyło się na zmiany udziałów poszczególnych krajów w całości oferty (rys. 18). Między innymi zwiększyły się udziały Włoch (1,5 pkt. proc.), Hiszpanii (0,8 pkt. proc.) i Norwegii (0,5 pkt proc.). Mimo wzrostu wartości bezwzględnych spadły udziały Niemiec (-0,8 pkt. proc.), Wielkiej Brytanii (-0,7 pkt. poc.). Mniejszy był także udział Austrii (-1,9 pkt proc.), Danii (-1,1 pkt. proc.) i Szwecji (-0,4 pkt proc.).

W segmencie LCCs w 2010 r. zdecydowana przewaga w podaży należała – podobnie, jak w poprzednich latach – do kierunków brytyjskich; było to nieco ponad 1/3 ogólnej liczby rejsów w tym segmencie. Liczba połączeń do portów brytyjskich była nieco większa (o 3,5%) niż w 2009 r., niemniej było to znacznie poniżej poziomu z 2008 r. (o prawie 1/4). Do rekordowego poziomu wzrosła liczba rejsów LCCs na kierunku niemieckim. W czołówce znalazły się także Włochy, Irlandia i Norwegia. W wartościach bezwzględnych największy wzrost w stosunku do 2009 r. wystąpił w przypadku Włoch, Hiszpanii, Norwegii i Niemiec, a w ujęciu procentowym na kierunku holenderskim, fińskim, hiszpańskim i włoskim. Liczba połączeń do Włoch, Hiszpanii, Norwegii, Niemiec, Belgii, Holandii i Bułgarii była w sezonie 2010 wyższa niż w 2008 r. Na pozostałych najważniejszych dla LCCs kierunkach pozostawała niższa. Szczegółowe dane w tab. 17.

Podobnie jak w latach wcześniejszych zróżnicowane było znaczenie oferty LCCs w całości podaży na poszczególnych kierunkach. Linie niskokosztowe utrzymały monopol (100% udziałów) na połączeniach z Polski do Irlandii oraz bardzo wysokie udziały w przypadku Norwegii (ponad 92% udziału) i W. Brytanii (ponad 86%). Ponad połowa oferowanych rejsów obsługiwana była przez LCCs na trasach do Hiszpanii, Włoch, Bułgarii i Szwecji. Stosunkowo słaba (mniej niż 1/4 ogólnej liczby rejsów) była pozycja przewoźników tego segmentu w ofercie do portów francuskich, holenderskich, fińskich

Wielkości przewozów i kierunki w 2010 r.

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

Rys. 18. Udział procentowy rejsów do wybranych krajów w 2010 i 2009 r. w całej ofercie międzynarodowych rejsów regularnych/*Fig. 18. % share of flights to selected countries in 2010 and 2009 in the whole offer of intl. scheduled flights*

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Tab. 17. Liczba rejsów oferowanych z Polski przez LCCs w latach 2008-2010 według krajów (wyloty na tydzień, wszystkie porty polskie)/*Tab. 17. Number of flights by destination country offered from Poland by LCCs in 2008-2010 (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
		2010	2009	2008	2010/08	2010/09	10/09
1	Wlk. Brytania	263	254	349	-86	9	3,5
2	Niemcy	99	89	82	17	10	11,2
3	Włochy	74	43	49	25	31	72,1
4	Irlandia	61	57	74	-13	4	7,0
5	Norwegia	61	49	51	10	12	24,5
6	Hiszpania	44	24	15	29	20	83,3
7	Szwecja	30	40	46	-16	-10	-25,0
8	Francja	20	15	28	-8	5	33,3
9	Belgia	17	12	9	8	5	41,7
10	Holandia	11	3	8	3	8	256,7
11	Bułgaria	9	8	2	7	1	12,5
12	Finlandia	7	3	8	-1	4	133,3
Razem wymienione kraje/ Subtotal		696	597	721	-25	99	16,6
Pozostałe kraje/ Other countries		26	16	33	-7	10	62,5
Razem/Total		722	613	754	-32	109	17,8

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

i niemieckich. W stosunku do 2009 r. proporcje te nie uległy zasadniczym zmianom. W największym stopniu LCCs umocniły się na kierunku hiszpańskim (wzrost udziałów o 18 pkt. proc.) i włoskim (wzrost o 11 pkt. proc.), natomiast osłabiły swoją pozycję w rejsach do Szwecji (-14,5 pkt. proc.) i Grecji (-22 pkt. proc.). W tym ostatnim przypadku możemy mówić o zaniku oferty LCCs, gdyż ograniczyła się ona do zaledwie do 2 (z 6 w 2009 r.) rejsów tygodniowo. Dane o udziale LCCs w połączeniach na głównych kierunkach w 2010 r. na rys. 19.

Uwzględniając kierunki rejsów z Polski według miast (i wszystkie lotniska obsługujące daną aglomerację) można stwierdzić, że w ścisłej czołówce nie zaszły duże zmiany. Podobnie, jak w latach 2008-2009, tylko w przypadku Londynu, Frankfurtu i Monachium tygodniowa liczba rejsów przekraczała 100, a Londyn z 4 lotniskami zachował przewagę nad miastami niemieckimi. W stosunku do 2009 r. wzrosła liczba rejsów m.in. do Mediolanu (2 lotniska), Düsseldorfu (2 lotniska), Rzymu (2 lotniska) i Brukseli (2 lotniska), a także do Oslo i Dublina. Zmniejszyła się oferta do Kopenhagi, Wiednia i Sztokholmu. Wobec sytuacji jaka istniała przed kryzysem (2008 r.) znacznie mniej rejsów w 2010 r. oferowano do Londynu, Kopenhagi, Wiednia i Dublina, więcej natomiast do Frankfurtu, Düsseldorfu, Mediolanu i Rzymu. Monachium, które miało w 2008 r. ponad 30 rejsów więcej niż Frankfurt w sezonie 2010 zajmuje 3. pozycję (analogicznie, jak w 2009 r.), a oferta pozostaje na poziomie 2009 r. Tym samym udział stolicy Bawarii w ofercie 2010 r. był nieco mniejszy niż w latach 2008-2009 r. (tab. 18).

Wiodąca pozycja Londynu jako destynacji rejsów z Polski była szczególnie widoczna w połączeniach LCCs. Tak jak w latach poprzednich, na to miasto przypadało w 2010 r. ponad 20% ogółu połączeń „tanich przewoźników". Przy czym, liczba ta nie zmieniła się zasadniczo w stosunku do 2009 r. i była o prawie 18% mniejsza niż w 2008 r. W stosunku do 2009 r. najbardziej zwiększyła się liczba połączeń LCCs do Düsseldorfu, Mediolanu, Barcelony i Dublina; zmniejszyła do Sztokholmu, Kolonii i Paryża. Wobec 2008 r. największe skurczenie oferty dotknęło Londyn, Dublin, Bristol i Sztokholm, to jest te kierunki, które w bardzo dużym stopniu wiązały się z podróżami emigrantów zarobkowych. Uwaga ta nie dotyczy jednak wszystkich miast „emigracyjnych", gdyż np. liczba rejsów do Liverpoolu, Oslo, Doncaster-Sheffield nie była w 2010 r. mniejsza niż w 2008 r. (dane w tab. 19).

Struktura podaży w segmencie LCCs wskazuje na coraz bardziej wyraźnie rysujący się model duopolu. Udział Wizz Air i Ryanair przekroczył w sezonie 2010 poziom 80%, marginalizując w zasadzie pozostałych przewoźników. Zdecydowanie słabnie pozycja Norwegian i Easy Jet, a udziały pozostałych zasadniczo nie przekraczają 2%, stanowią tym samym raczej ozdobnik niż istotny element rynku. Udziały firm wiodących (tj. Wizz Air i Ryanair) wzrosły w stosunku do 2009 r. o 10 pkt. proc.; udziały Norwegian spadły o 6 pkt. proc., a Easy Jet o 3,5%. Tym samym, w sezonie 2010 mamy do czynienia z kontynuacją trendu – obserwowanego

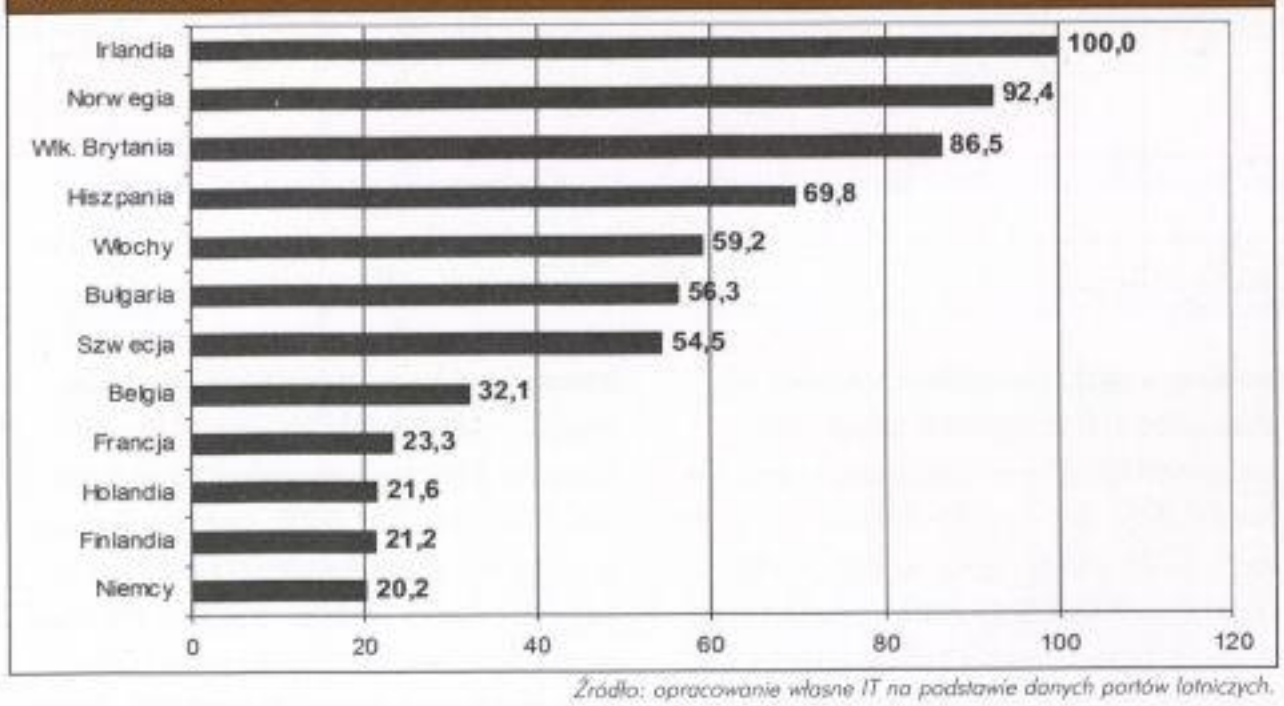
Ruch czarterowy

Tab. 18. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski według miast w sezonie letnim 2010 i porównanie do lat 2008-2009/*Tab. 18. Number of flights per city offered weekly from Poland in 2010 summer season and vs. years 2008-2009*

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 %/ % change
		2010	2009	2008	2010/08	2010/09	10/09
1	Londyn (4)	188	187	240	-52	1	0,5
2	Frankfurt (2)	164	156	128	36	8	5,1
3	Monachium	153	152	162	-9	1	0,7
4	Paryż (2)	79	78	84	-5	1	1,3
5	Düsseldorf (2)	67	52	56	11	15	28,8
6	Kopenhaga	55	70	86	-31	-15	-21,4
7	Mediolan (2)	55	40	39	16	15	37,5
8	Wiedeń	54	73	81	-27	-19	-26,0
9	Bruksela (2)	53	46	48	5	7	15,2
10	Oslo (3)	51	44	47	4	7	15,9
11	Dublin	46	40	60	-14	6	15,0
12	Praga	43	44	43	0	-1	-2,3
13	Rzym (2)	41	34	27	14	7	20,6
14	Amsterdam	40	40	46	-6	0	0
15	Sztokholm (2)	37	44	45	-8	-7	-15,9
Razem wymienione miasta/ Subtotal		1 126	1 100	1 192	-66	26	2,4
Pozostałe miasta/ Other cities		741	638	722	19	103	16,1
Razem/Total		1 867	1 738	1 914	-47	129	7,4

Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 19. Udział procentowy oferty LCCs w ogólnej liczbie rejsów z Polski na kierunkach o największej liczbie połączeń w sezonie letnim 2010/*Fig. 19. % share of LCCs offer in the total number of flights from Poland to destinations with the highest number of routes in 2010 summer season*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

w latach wcześniej – silnej koncentracji oferty w rękach zaledwie dwóch linii i słabnącej dywersyfikacji rynku po stronie dostawców usług przewozowych w segmencie LCCs. Zwiększenie opłat lotniskowych i trasowych, podatków i kosztów ekologicznych będzie sprzyjało intensyfikacji tych procesów i pogłębianiu się monopolistycznych tendencji na rynku. Udziały procentowe głównych przewoźników segmentu LCCs w 2010 r. przedstawiono na rys. 20, a zmiany w stosunku do 2009 r. na rys. 21.

5. Ruch czarterowy / *Charter traffic*

Wbrew obawom wyrażanym przed sezonem letnim 2009 zagraniczny ruch czarterowy w Polsce nie uległ – jako całość – wpływom kryzysu ekonomicznego. W odróżnieniu od ruchu krajowego i regularnego międzynarodowego w segmencie czarterowym nastąpił niewielki wzrost. W efekcie zwiększył się też udział ruchu czarterowego w całości ruchu zagranicznego na polskich lotniskach osiągając 16,9% (15,4% ruchu ogółem) i była to najwyższa wartość od 2003, tj. w „epoce low costów" (dane za lata 2000-2009 na rys. 22). W sytuacji ograniczenia ruchu regularnego ruch i pasażer czarterowy stały się jeszcze bardziej wartościowym i docenianym źródłem przychodów dla polskich portów lotniczych.

W 2009 r. liczba pasażerów zagranicznych czarterów turystycznych obsługiwanych na naszych lotniskach wyniosła 2 947,5 tys. [11] Stanowiło to wzrost o 3,7% w stosunku do roku poprzedniego. Dynamika ta wprawdzie zdecydowanie odbiegała od tempa wzrostu w latach wcześniejszych (2004-2008), ale na tle ogólnej sytuacji w polskim lotniczym ruchu pasażerskim oraz w polskiej turystyce zagranicznej (przyjazdy i wyjazdy) była jedynym jaśniejszym symptomem koniunktury na rynku podróży. Utrzymanie w sytuacji kryzysowej poziomu 3 mln pasażerów (po okresie bardzo dużych wzrostów) świadczyć może o umocnieniu się tego segmentu nie tylko jako części aktywności branży lotniczej, ale także w ofercie biur podróży i wyborach klientów. Stanowi to przesłankę do oczekiwania, że także w najbliższych latach zagraniczne wyjazdy zorganizowane w oparciu o czartery lotnicze będą stanowiły znaczący fragment rynku i mogą być polem zainteresowania przedsiębiorstw już funkcjonujących lub rozpatrujących ten rodzaj aktywności. Dane w tab. 20 o wielkości ruchu czarterowego w latach 2000-2009 potwierdzają opinię przedstawioną w naszym raporcie Rynek lotniczy 2007 [12] o dobrych perspektywach dalszego rozwoju ruchu czarterowego w Polsce jako pochodnej

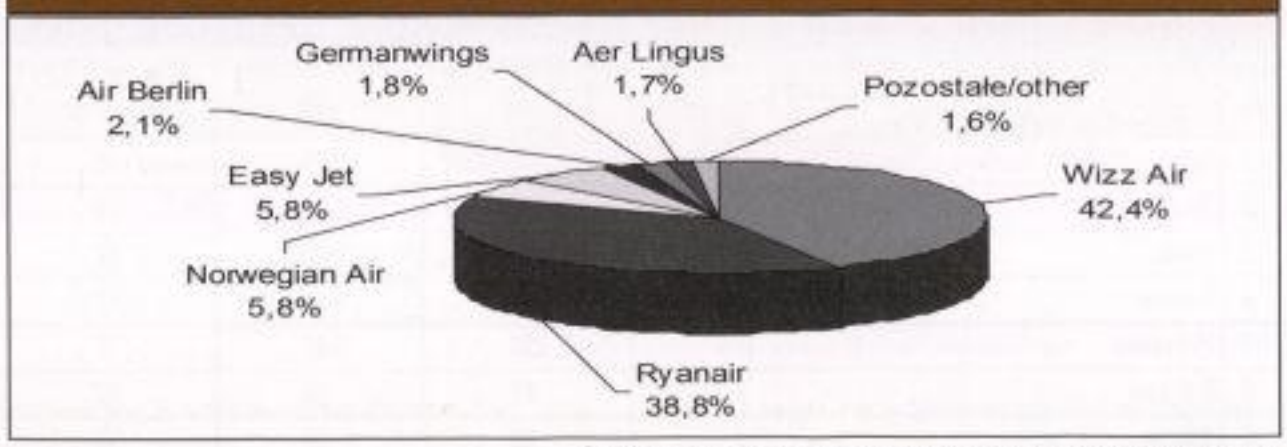
Ruch czarterowy

Tab. 19. Liczba rejsów oferowanych tygodniowo z Polski przez LCCs według miast w sezonie letnim 2010 i porównanie do lata 2008-2009/*Tab. 19. Number of flights per city offered weekly from Poland by LCCs in 2010 summer season vs. years 2008-2009*

Lp./ No.	Miasto/City	Liczba rejsów oferowanych/tydzień/ Number of flights offered weekly			Zmiana 1. rejsów/ Change in number of flights		% udziału LCCs w ofercie w 2010/% share of LCCs in the 2010 offer
		2010	2009	2008	2010/08	2010/09	
1	Londyn LGW/LTN/STN	147	146	179	-32	1	20,4
2	Oslo OSL/RYG/TRF	46	41	41	5	5	6,4
3	Dublin	46	40	60	-14	6	6,4
4	Dortmund	34	31	37	-3	3	4,7
5	Liverpool	33	26	33	0	7	4,6
6	Mediolan BGY	27	13	25	2	14	3,7
7	Rzym FCO/CIA	24	20	14	10	4	3,3
8	Paryż CDG/BVA	20	15	24	5	-4	2,8
9	Düsseldorf DUS/NRN	20	5	5	15	15	2,8
10	Barcelona BCN/GRO/REU	20	12	10	10	8	2,8
11	Sztokholm ARN/NYO	19	26	24	-5	-7	2,6
12	Bruksela CRL	17	12	9	8	5	2,4
13	Kolonia/Bonn	16	22	18	-2	-6	2,2
14	Bristol	16	16	23	-7	0	2,2
15	Edynburg	15	13	18	-3	2	2,1
16	Doncaster Sheffield DSA	15	13	15	0	2	2,1
Razem wymienione miasta/ Subtotal		515	451	535	-20	64	71,3
Pozostałe miasta/Other cities		207	162	219	-12	45	28,7
Razem/Total		722	613	754	-32	109	100,0

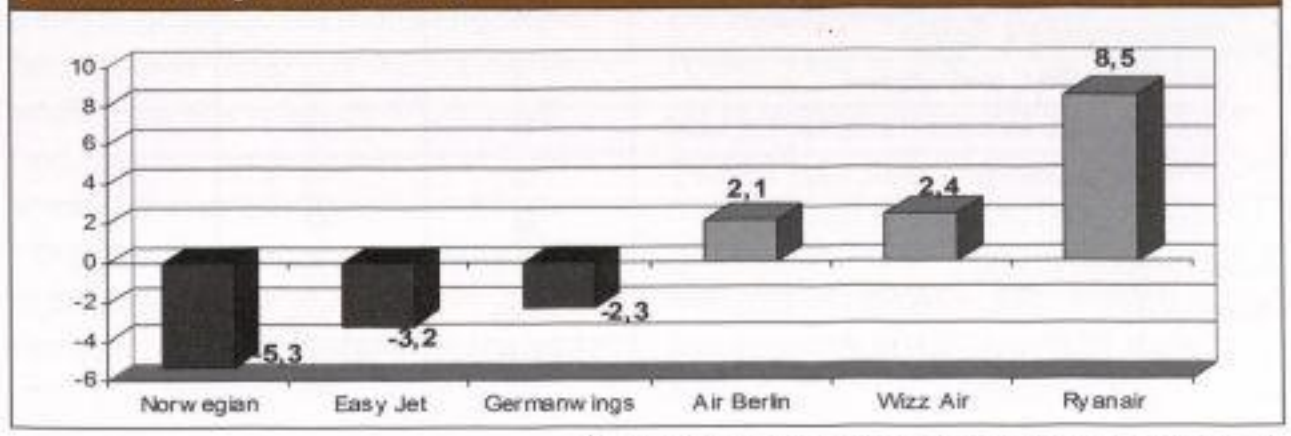
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 20. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCCs w ofercie na sezon letni 2010 (wg liczby rejsów z Polski)/*Fig. 20. % share of each carrier of the LCCs segment in the offer for 2010 summer season (acc. to no. of flights from Poland)*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

Rys. 21. Zmiany udziału procentowego (w pkt. proc.) w ofercie letniej 2010 i 2009 wybranych przewoźników z segmentu LCCs (wg liczby rejsów z Polski)/*Fig. 21. The change % share (in % pcts.) of selected carriers of the LCCs segment for summer season 2010 and 2009 (acc. to no. of flights from Poland)*



Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych portów lotniczych.

wzrostu gospodarczego i wzrostu dochodów polskich konsumentów.

Analogicznie do lat poprzednich w 2009 r. polski ruch czarterowy zdominowany był przez urlopowe wyjazdy Polaków. Czartery obsługujące ruch przyjazdowy ograniczały się w zasadzie wyłącznie do przewozów turystów izraelskich. Według szacunków Instytutu Turystyki pasażerów takich było w 2009 r. ok. 60 tys.; nie było czarterów obsługujących ruch z Japonii, a liczba pasażerów na połączeniach czarterowych do Ameryki Północnej nie przekroczyła 1 tys. W dalszym ciągu nie odgrywają w polskich ruchu nieregularnym większej roli czartery na imprezy sportowe (wyjazdowe i przyjazdowe). Wprawdzie nie można uznać, że był on na poziomie zerowym, ale wobec milionów pasażerów „wakacyjnych" statystycznie zjawisko to jest marginalne.

Destynacją cieszącą się największym zainteresowaniem wyjeżdżających z Polski, tak jak w poprzednich sezonach, był Egipt (779 tys. pas.), na drugim miejscu znajdowała się Turcja (587 tys. pas.). Przy czym, o ile liczba pasażerów na kierunkach tureckich wzrosła w stosunku do poprzedniego roku o 12%, to na loty do Egiptu popyt był mniejszy o 16%. W efekcie różnica miedzy oboma krajami wynosząca w 2008 r. ok. 400 tys. pasażerów, zmniejszyła się do ok. 200 tys. Za utrzymaniem wiodącej pozycji Egiptu przemawia dostępność cenowa i całoroczna atrakcyjność klimatyczna. Osłabiać ją może utracenie cechy rynkowej nowości, znużenie turystów dość jednorodną tematycznie ofertą, a niekiedy niższy od oczekiwanych standard usług na lądzie. W 2009 r. nastąpił bardzo duży wzrost przewozów czarterowych na trasach greckich (z 290 tys. do 470 tys. tj. o 62%). Grecja stała się kierunkiem znacznie bardziej popularnym niż Tunezja, choć w 2008 r. sytuacja była odwrotna. W przypadku Tunezji nastąpił spadek przewozów o 13%. W wartościach względnych większe spadki miały miejsce w przypadku Cypru (-26%) i kierunków dalekich bądź rzadziej odwiedzanych po-

Ruch czarterowy

za Europą (-37%). Osłabienie pozycji Cypru można tłumaczyć stosunkowo wysokim poziomem cen usług turystycznych na tej wyspie. Podobnie, jak mniejsze zainteresowanie lotami do destynacji dalekich, gdzie cena pakietu (tj. przelotu i pobytu) znacznie – często kilkukrotnie – przekracza standardowe koszty wyjazdu do Tunezji, Egiptu lub Turcji.

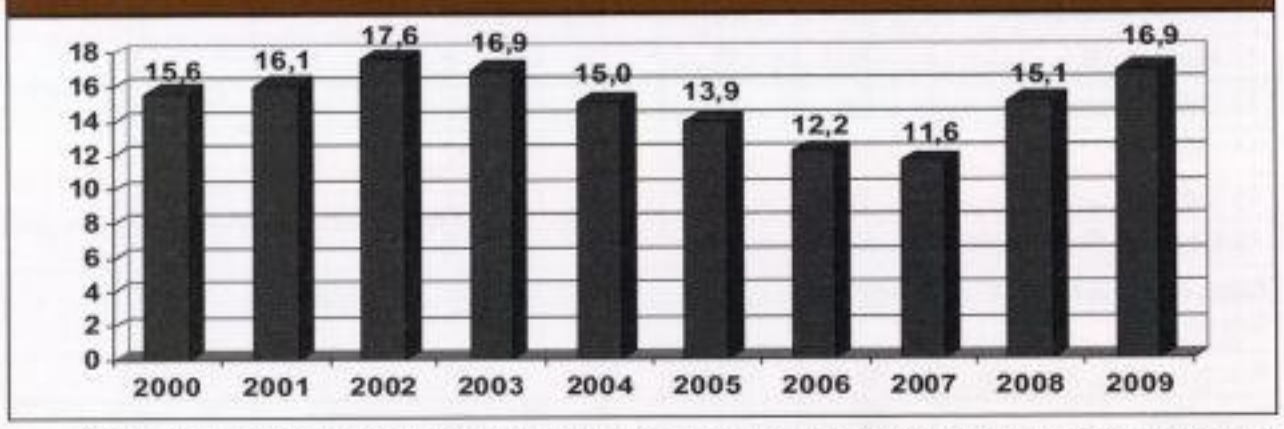
Warszawa w 2009 r. pozostawała największym centrum obsługi pasażerów lotów czarterowych (1,3 mln pas.) posiadając 44% udział w tym segmencie ruchu. Znacząca była też dodatnia dynamika na warszawskim lotnisku (11%), a większe względne wzrosty były tylko w mniejszych portach regionalnych. Ruch czarterowy w Katowicach utrzymał się na tym samym poziomie co w 2008 r., a śląski port zachował drugą pozycję pod względem wielkości ruchu czarterowego i pierwszą wśród portów regionalnych. Wzrost ruchu nastąpił w Poznaniu, natomiast spadek w Krakowie, Wrocławiu i Gdańsku. Z kolei wszystkie porty mniejsze obsłużyły więcej pasażerów czarterowych niż rok wcześniej. W przypadku Szczecina, Rzeszowa i Bydgoszczy były to wzrosty o kilkudziesiąt procent. Dodać jednak trzeba, że ruch czarterowy we wszystkich portach regionalnych był nieco mniejszy niż w 2008 r. (spadek o ok. 1,6%). Można zatem stwierdzić, że wobec kryzysu nastąpiła znaczna konsolidacja ruchu w głównych punktach (Warszawa, Katowice, Poznań), spadek w pozostałych większych portach regionalnych i wzrost w mniejszych. W tym ostatnim przypadku mogło to wynikać bardziej z przesunięcia popytu (wcześniej pasażerowie ci latali z portów większych) niż z kreowania

Tab. 20. Liczba pasażerów rejsów czarterowych (ruch międzynarodowy) w polskich portach lotniczych w latach 2000-2009 i zmiany procentowe rok do roku/*Tab. 20. Passengers of charter flights (international traffic) at Polish airports in 2000-2009 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	1 371,0*	27,8
2006	1 647,3*	20,2
2007	1 950,0	18,4
2008	2 842,6**	45,8
2009	2 947,5**	3,7

**Według Raportu PP Porty Lotnicze w 2005 ruch czarterowy wyniósł 1 207,3 tys pas., przy czym statystyka ta nie obejmowała lotniska Łódź Lublinek, w którym PP PL nie ma udziałów. 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.*
***ULC w swoich statystykach („Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych według krajów w ruchu oznaczonym jako czarterowy w latach 2008-2009", strona internetowa Urzędu ulc.gov.pl) podaje za 2009 r. 2 988 tys. pas. i 2884,2 tys. pas. w 2008 r. Ta nieznaczna różnica wynika z uwzględniania przez ULC także ruchu krajowego. Różnice – statystycznie nie istotne – nie wpływają na globalne wielkości, dynamikę zmian i ocenę zjawisk.*
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.

Rys. 22. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem w latach 2000-2009/*Fig. 22. % share of passengers of charter flights in the total international traffic in 2000-2009*



Źródło: opracowanie i obliczenia własne IT na podstawie raportów rocznych PP Porty Lotnicze za lata 2000-2004 i danych portów lotniczych za lata 2005-2009. Por. także raport Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27, Rynek lotniczy 2007, op. cit., s. 25, Rynek Lotniczy 2008, op. cit., s. 29-32, Rynek Lotniczy 2009, op. cit., s.. 32-33.

Tab. 21. Liczba pasażerów na poszczególnych kierunkach (wg krajów) w ruchu czarterowym z i do Polski w latach 2008-2009/*Tab. 21. Passengers on particular routes (by country) in charter traffic to/from Poland in 2008-2009*

Lp./ No.	Kraj docelowy/Destination country	Pasażerowie w tys./Passengers in thous.		Zmiana w %/ % change
		2009	2008	
1	Egipt	779	927	-16
2	Turcja	587	523	12
3	Grecja	470	290	62
4	Tunezja	350	404	-13
5	Hiszpania	250	245	2
6	Bułgaria	91	58	57
7	Włochy	55	36	53
8	Maroko	44	42	5
9	Portugalia	40	32	25
10	Cypr	31	42	-26
11	**Kierunki egzotyczne, w tym:**	52	82	-37
	Ameryka Łacińska i Karaiby (Kuba, Wenezuela, Meksyk, Dominikana, Brazylia)	17	27	-37
	Bliski Wschód (ZEA, Liban, Jordania)	12	24	-50
	Azja Płd. i Daleki Wschód (Sri Lanka, Tajlandia, Indie)	10	15	-33
	Afryka (Wyspy Zielonego Przylądka, Kenia, Mauritius)	13	16	-19
12	Izrael – turystyka przyjazdowa do Polski	60	47	28
Razem wymienione/Subtotal		2 809	2 728	3,0
Pozostałe/Other		138,5	114,6	21
Razem/Total		2 947,5	2 842,6	3,7

Źródło: na podstawie danych ULC oraz oszacowania własne IT na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych i linii lotniczych o kierunkach wyjazdów czarterowych w 2009 r.

Ruch czarterowy

Tab. 22. Zagraniczny ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2005-2009*/ *Tab. 22. International charter traffic at Polish airports in 2005-2009*

Port/Airport	Liczba pas. w tys./Thous. of pass.					Zmiana/ Change 2008-2009	
	2005**	2006	2007	2008	2009	w tys./ in thous.	w/in %
Warszawa	554,9	574,4	828,4	1 172,5	**1 302,05**	129,55	11,0
Katowice	258,8	294,6	432,8	601,9	**603,75**	1,85	0,3
Poznań	146,7	169,8	226,2	315,3	**342,0**	26,7	8,5
Wrocław	65,4	78,6	133,8	235,1	**216,0**	-19,1	-8,1
Kraków	128,3	96,9	168,1	229,2	**185,1**	-44,1	-19,2
Gdańsk	40,0	57,6	110,1	164,7	**142,1**	-22,6	-13,7
Szczecin	8,4	16,7	18,5	40,1	**62,4**	22,3	55,6
Łódź	4,3	4,9	5,5	44,5	**50,5**	6,0	13,5
Rzeszów	1,8	6,2	8,5	20,8	**28,6**	7,8	37,5
Bydgoszcz	2,5	2,6	3,9	17,8	**23,0**	5,2	29,2
Zielona G.	0,4	0,0	0,2	0,5	**0**	-0,5	-100,0
Razem/Total	1 211,5	1 302,3	1 936,0	2 842,6	**2 947,5**	104,9	3,7

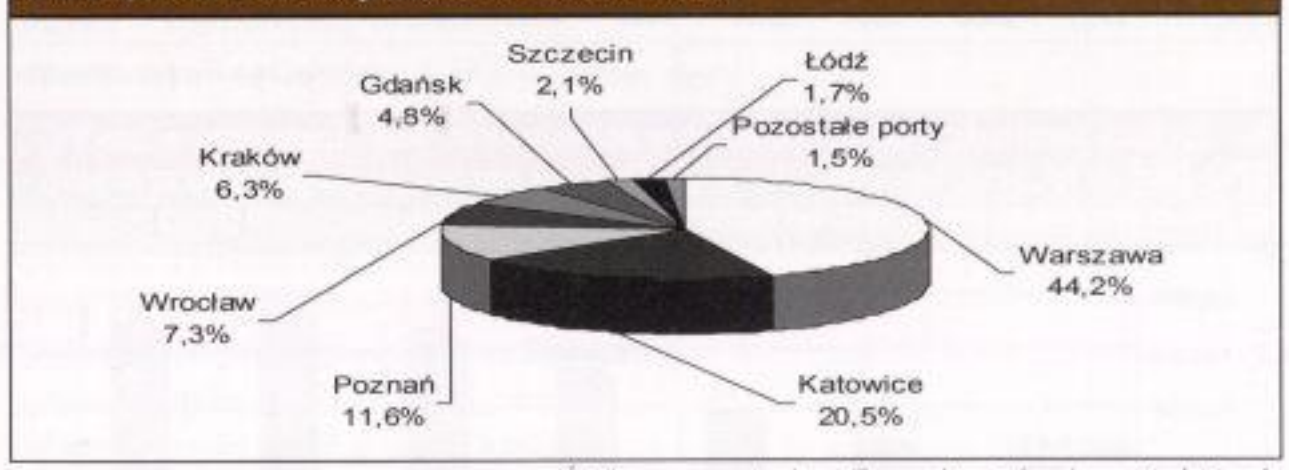
**Dane za lata 2000-2004 we wcześniejszym wydaniu raportu Rynek lotniczy 2007 (s. 28). Instytut Turystyki nie posiada danych o całym ruchu czarterowym w latach 2005-2006 w poszczególnych portach, lecz tylko o tej części, która przez statystyki lotniskowe została tak oznaczona. Stąd, sumy wielkości ujętych w takim podziale w tab. 22 są 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 zgodnie.*
***Za 2005 r. dane skorygowane w stosunku do opublikowanych w raporcie Rynek Lotniczej 2006 zgodnie z podanym źródłem.*
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie: za 2005 r. – raportu rocznego PP Porty Lotnicze 2005, dla lotniska w Łodzi 2005 r. informacje z portu lotniczego, za lata 2005-2009 na podstawie informacji zebranych w portach lotniczych.

Tab. 23. Wybrane linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów lotniczych w 2009 r./ *Tab. 23. Selected foreign airlines operating charter fights from Polish airports in 2009*

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

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

Rys. 23. Udział procentowy poszczególnych portów w ruchu czarterowym w 2009 r. według liczby pasażerów (wg danych tab. 22)/ *Fig. 23. % share of particular airports in charter traffic in 2009 per no. of passengers (acc. to data in Tab. 22)*



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

nowego. A oferowanie czarterów z miejsc „bliżej klienta" wynikało ze wspólnego działania lotnisk, przewoźników i biur podróży na rzecz poprawy atrakcyjności oferty urlopowej. W czasie narastającego kryzysu wydaje się to trafnym posunięciem marketingowym. Szczegółowe dane o ruchu czarterowym według portów w latach 2005-2009 i udziałach w tym segmencie w 2009 r. w tab. 22 i na rys. 23.

Dość ważkie zmiany nastąpiły w 2009 r. w przewozowej obsłudze ruchu czarterowego. W II-giej połowie roku z operacji wycofany został Centralwings, a operacje te przejął bezpośrednio PLL LOT i jego reaktywowany dział czarterów (marka rynkowa LOT Charters). W efekcie polski przewoźnik flagowy stał się największym operatorem czarterowym w naszym kraju. Liczącym się udziałowcem pozostawały także inne linie zarejestrowane w Polsce – Air Italy Polska. Linie te dysponując sprzętem do przelotów dalekodystansowych rozwijały aktywność na trasach do Azji Południowej, w region Karaibów i do Kenii. Dodać jednak trzeba, że zarówno wielkość przewozów, jak i udziały w całym segmencie AIP były dużo mniejsze niż w 2008 r. Za bardzo istotną zmianę należy uznać wejście na polski rynek firm Travel Service i Aurela. Obie mające jako państwo macierzyste (rejestrujące) inne kraje UE zgodnie z przepisami mogą wykonywać bez ograniczeń przewozy wewnątrz Unii. Stąd bogata siatka połączeń obsługiwanych przez te linie, m.in. do Grecji, Włoch, Hiszpanii. Według danych zebranych przez ULC obie te linie łącznie przewiozły w 2009 r. ponad 460 tys. pasażerów, a każda z nich miała większy udział w segmencie czarterowym niż przewoźnicy egipscy, tureccy bądź tunezyjscy. Ogółem – według danych ULC – przewoźnicy czarterowi zarejestrowani w Polsce przewieźli 623 tys. pas., co stanowiło 21% tego ruchu. Prócz Travel Service i Aurela do największych przewoźników zagranicznych należały: Eurocypria, AMC Airlies, Sun Express, Sky Airlines, Lotus Air, Air Memphis i Tunis Air; każda z nich miała przewozy powyżej 100 tys. pasażerów czarterowych na trasach z i do Polski [13]. Dane te świadczą, że mimo posunięć organizacyjnych i marketingowych, jakie zaszły na polskim rynku czarterowym, jego

Polskie porty lotnicze

cechą charakterystyczną pozostała słabość przewoźników rodzimych. Obecnie brak jest podstaw do oczekiwania bardziej zasadniczych zmian w tym zakresie w najbliższym czasie.

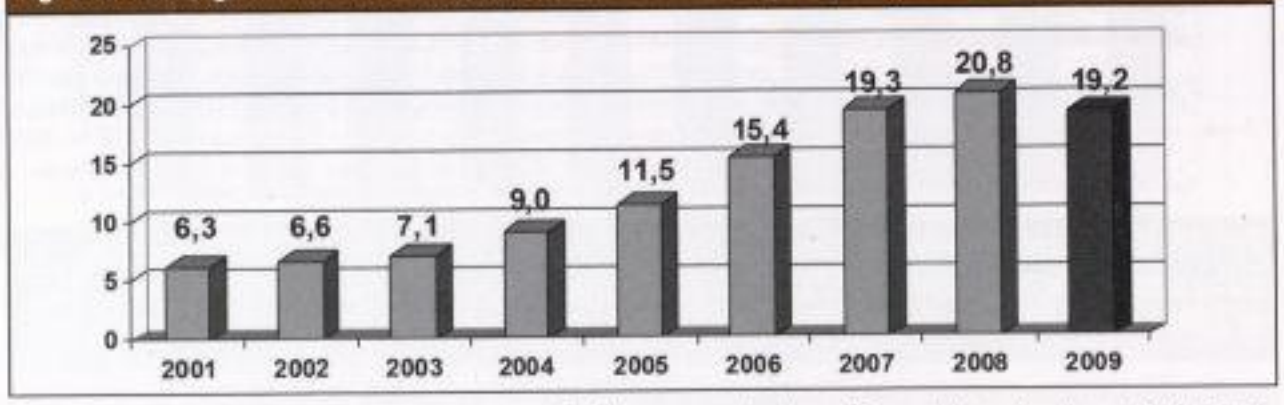
6. Polskie porty lotnicze / *Polish airports*

Polskie porty lotnicze w 2009 r. wyraźnie odczuły skutki kryzysu w gospodarce światowej. Ogółem ruch pasażerski na lotniskach zmniejszył się z 20,8 mln pasażerów w 2008 r. do 19,2 mln w 2009 r. (o 1,6 mln, tj. 7,7%). Dynamika tego spadku była znacznie większa niż na świecie i w Europie. Wzrostowe tendencje w polskiej gospodarce nie zapobiegły ograniczeniom tak w ruchu krajowym, jak i w międzynarodowym. Można zakładać, że w największym stopniu zmniejszenie ruchu wystąpiło w segmencie podróży służbowych (w wyjazdach Polaków za granicę i w przyjazdach cudzoziemców do Polski) oraz w obsłudze podróży emigrantów zarobkowych. Regres w podróżach Polaków pracujących za granicą wynikał z ograniczeń budżetowych osób przebywających w innych krajach, gdzie w wyniku kryzysu mocno wzrosło bezrobocie i zagrożenie utratą pracy. Wynikał on także z niepodejmowania decyzji o wyjeździe zarobkowym przez nowe grupy potencjalnych emigrantów. Zmniejszyła się także liczba przyjazdów turystycznych do Polski. W pewnym zakresie przełożyło się to również na podróże podejmowane drogą lotniczą, a więc i ruch na lotniskach. Zjawiska kryzysowe nie rozkładały się równomiernie w czasie. Największe spadki wystąpiły w I kwartale 2009, kiedy to tempo spadku wyniosło 13,5% (wobec I kw. 2008 r.). W ostatnim kwartale 2009 r. zmniejszenie ruchu wobec analogicznego okresu 2008 r. nie przekraczało 2% [14].

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

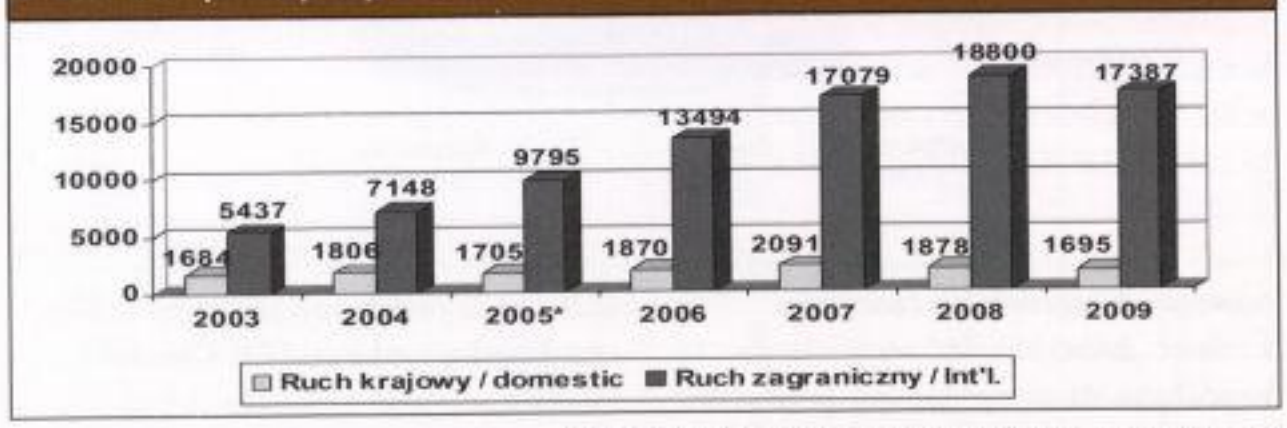
W większym stopniu niż ogólna liczba pasażerów na lotniskach zmniejszyła się liczba pasażerów w ruchu krajowym (o 9,4%). Zmniejszył się tez nieznacznie (z 9,0% do 8,8%) udział pasażerów tego segmentu w ogólnej wielkości ruchu. Tym samym utrwalił się trend marginalizacji przelotów krajowych. Nie zmienił się też zasadniczo model przewozów krajowych opierający się na hubie w Warszawie. Po wycofaniu się z obsługi w tym segmencie Direct Fly, prócz PLL LOT w 2009 działały linie Jet Air i Sky Express, ale ich aktywność nie wpłynęła w sposób widoczny na zmianę modelu. Rejsy bezpośrednie w portach regionalnych, z pominięciem Warszawy w dalszym ciągu pozostają – jako liczące się zjawisko rynkowe – w sferze planów. W ruchu międzynarodowym spadek ruchu wyniósł 7,5%. Jak wspomniano w rozdz. 5. jedynym segmentem, który nie uległ kryzysowi były zagraniczne czartery turystyczne. Mimo spadku bezwzględnej liczby pasażerów przewoźników sieciowych na trasach międzynarodowych wzrósł nieco (w porównaniu do 2008 r.) udział tego segmentu podróżnych (z 31,0% do 32,7%). Zmniejszył się natomiast udział pasażerów LCCs z 45,4% do 42,5% w 2009 r. Jednakże LCCs utrzymały swoją silną pozycję i znaczną przewagę nad liniami tradycyjnymi. Udział ruchu czarterowego przekroczył 15% i było to 1,7 pkt. proc. więcej niż w 2008 r. Wielkości i struktura ruchu w polskich portach na rys. 25 i 26.

Rys. 24. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2001-2009 (w mln pas.)/ *Fig. 24. Passenger traffic at Polish airports in 2001-2009 (mil pass.)*



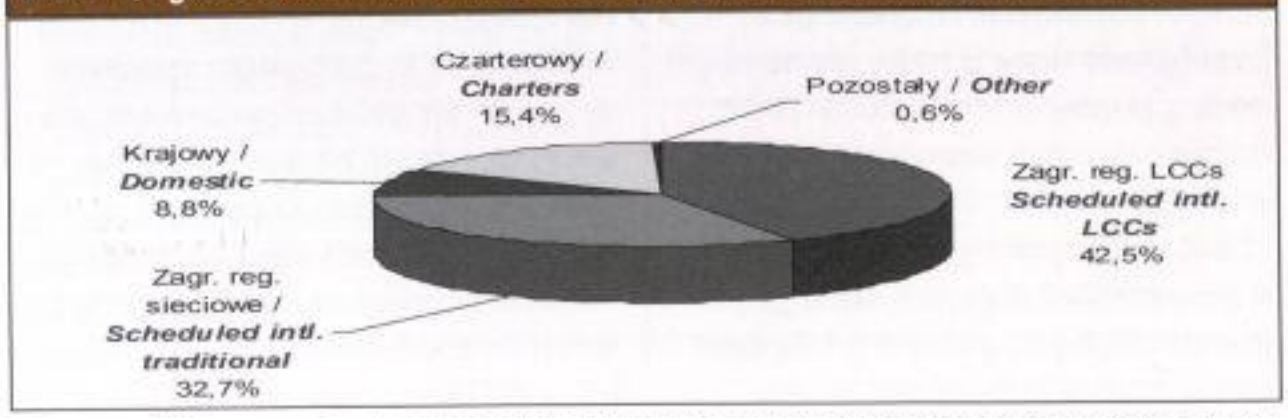
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych z portów lotniczych.

Rys. 25. Ruch pasażerski w portach lotniczych w podziale na krajowy i zagraniczny w latach 2003-2009 (w tys. pas.), bez ruchu GA/ *Fig. 25. Domestic and intl. passenger traffic at airports in 2003-2009 (thous. pass.), excl. GA traffic*



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

Rys. 26. Procentowa struktura ruchu w polskich portach lotniczych według głównych segmentów w 2009 r./ *Fig. 26. % structure of traffic at Polish airports acc. to main segments in 2009*



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

Polskie porty lotnicze

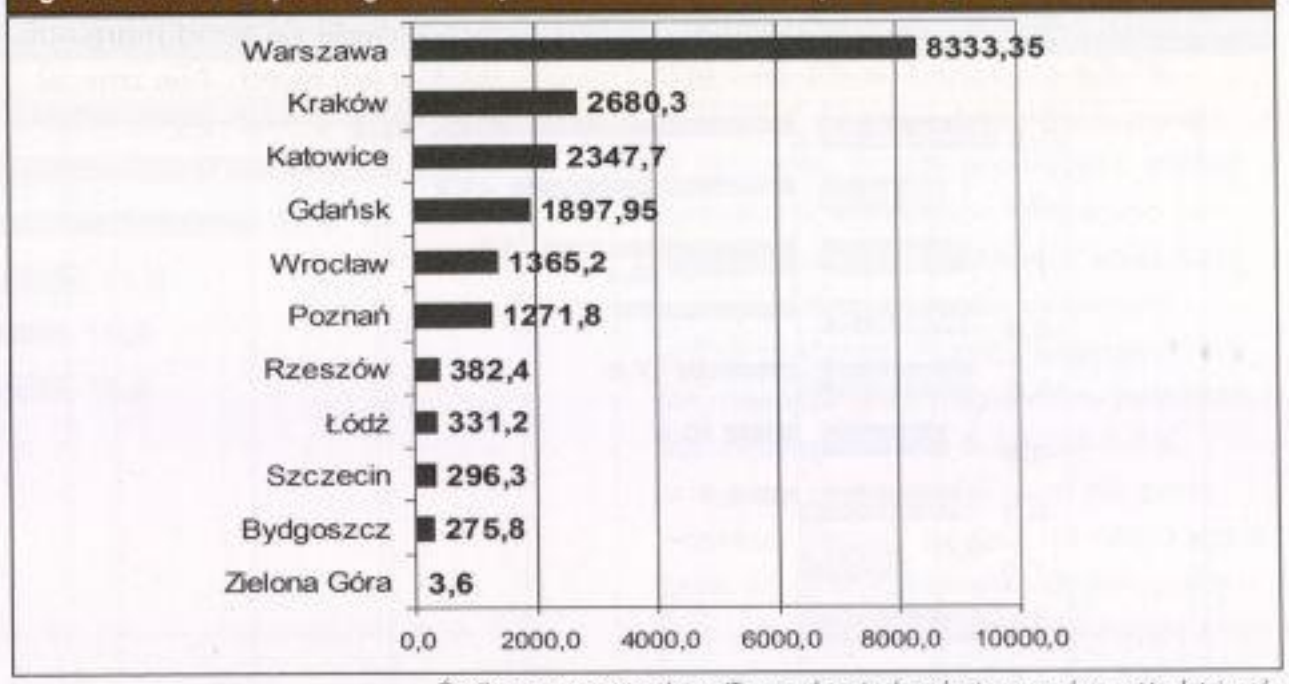
6.2. Ruch według portów / *Traffic at airports*

Z ogólnej liczby 1,6 mln pasażerów, o którą zmniejszył się ruch w 2009 r. na polskich lotniskach prawie 90% przypadało na porty największe, tj. Warszawę i Kraków. Ruch w Warszawie wyniósł 8,3 mln pas. i w wartościach bezwzględnych był to spadek znacznie większy niż w innych stolicach krajów „Nowej Unii". W Krakowie, gdzie obsłużono 2,7 mln pasażerów także spadek w wartościach względnych i bezwzględnych był znaczący, a dodać należy, że był to spadek drugi rok z rzędu i lotnisko w Balicach straciło w 2009 r. w stosunku do 2007 r. prawie 400 tys. pasażerów. W Katowicach zmniejszenie ruchu w 2009 r. było niewielkie, a w 2008 r. był pokaźny wzrost. Tym samym, istotnie zmniejszyła się różnica w liczbie obsłużonych pasażerów: w 2007 r. Kraków miał ich o 1 072 tys. więcej, w 2009 r. tylko 333 tys. W zasadzie na niezmienionym poziomie w 2009 r. (w stosunku do 2008 r.) kształtował się ruch na lotnisku w Poznaniu – 1,3 mln pas. W niewielkim stopniu spadł w Gdańsku (-3%), w większym we Wrocławiu (-8%). Tym samym zwiększyła się różnica w wielkości ruchu pomiędzy Gdańskiem i Wrocławiem, a zmniejszyła między Wrocławiem i Poznaniem. Kolejność wśród większych portów regionalnych w 2009 r. pozostała taka sama co rok wcześniej. W stosunku do 2007 r. prócz lotniska warszawskiego i krakowskiego tylko – pomijając Zielona Górę – port w Łodzi miał ruch nieznacznie mniejszy. W pozostałych przypadkach liczba pasażerów była większa od kilkudziesięciu (Wrocław, Szczecin, Bydgoszcz) do kilkuset tysięcy (Katowice, Gdańsk, Poznań).

Na tle ogólnego spadku zarówno na lotniskach o mniejszym, jak i większym ruchu na podkreślenie zasługuje wzrost liczby pasażerów w Rzeszowie. W stosunku do 2008 r. wzrost wyniósł prawie 60 tys. pas., tj. 18%. W ten sposób, przy kilkuprocentowym spadku ruchu w Łodzi lotnisko w stolicy Podkarpacia wysunęło się na czoło grupy mniejszych portów regionalnych. Poza lotniskiem w Zielonej Górze tylko port Szczecin-Goleniów i Bydgoszcz miały ruch mniejszy niż 300 tys. pasażerów. Szczegółowe dane o wielkości ruchu w 2009 r., zmianach w wartościach bezwzględnych i procentowych w latach 2007-2009 przedstawiono na rys. 27-29.

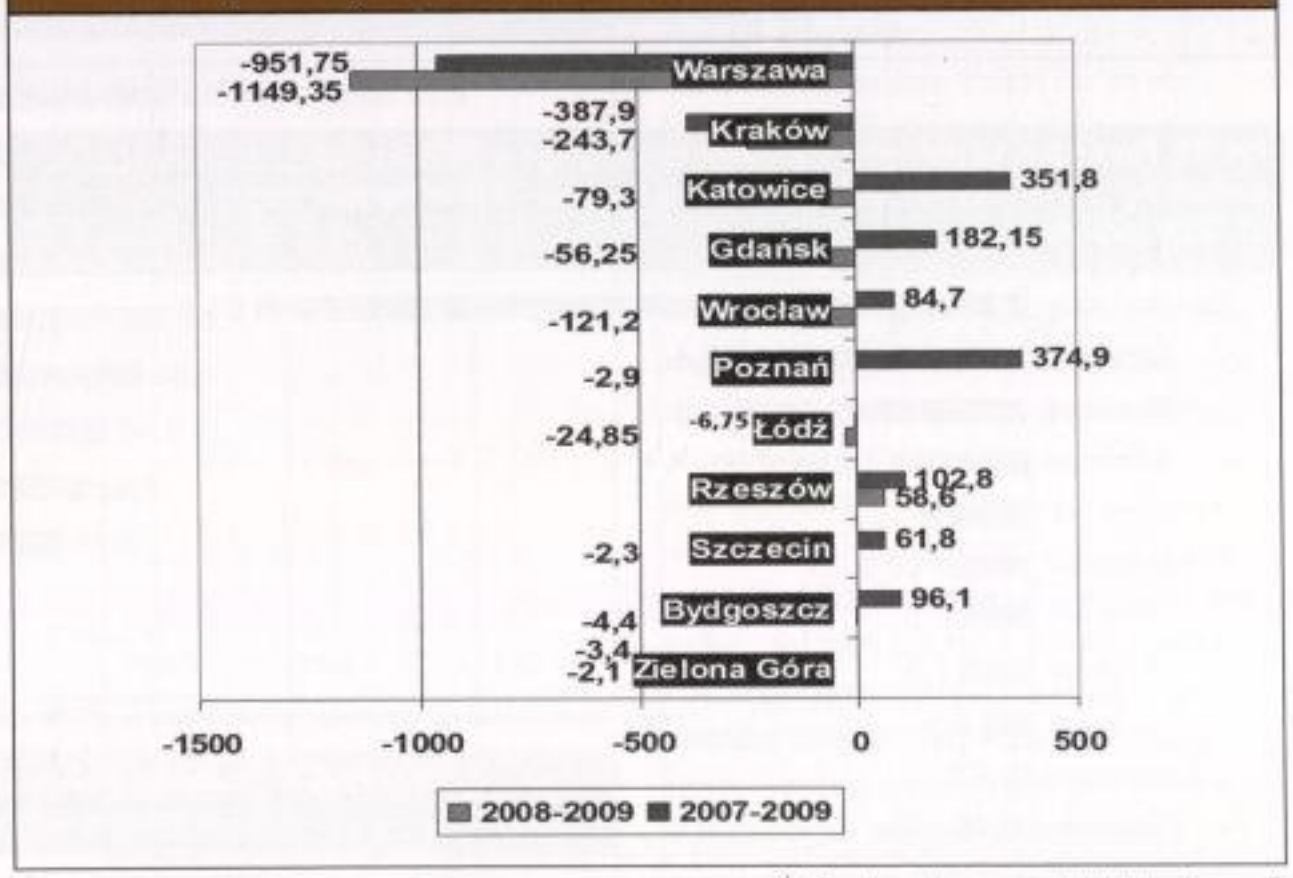
Podobnie, jak w latach ubiegłych silnie zróżnicowana była w 2009 r. struktura ruchu pod względem głównych jego rodzajów (rys. 30-32). I tak, ruch krajowy decydującą rolę odgrywał w Zielonej Górze – ponad 83% udziału w całkowitej liczbie pasażerów. Duże znaczenie miał także dla lotniska w Szczecinie-Goleniowie (prawie 1/3 udziału) oraz w Rzeszowie (ponad 1/5 udziału). Z kolei dla lotnisk w Katowicach, Bydgoszczy i Łodzi miał on znaczenie marginalne (mniej niż 5%), a dla Krakowa i Poznania niewielkie (poniżej średniej dla wszystkich polskich lotnisk). Warszawa z udziałem ruchu krajowego na poziomie 10% przekraczała nieco

Rys. 27. Liczba pasażerów na lotniskach komunikacyjnych w Polsce w 2009 r. (w tys. pas.)/ *Fig. 27. Number of passengers at airports in Poland in 2009 (in thous. pass)*



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

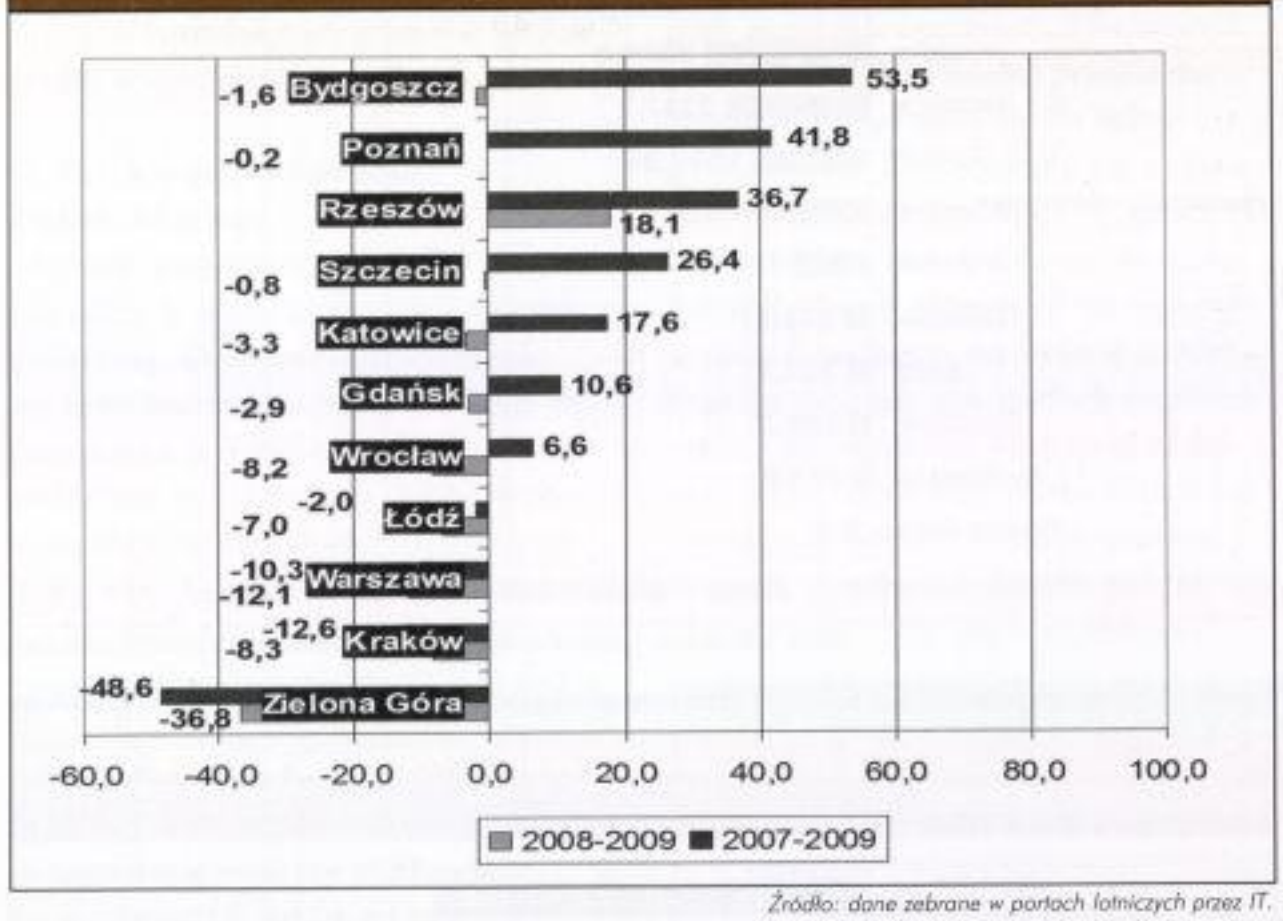
Rys. 28. Zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2008-2009 i 2007-2009 (w tys. pas.)/ *Fig. 28. Changes in the number of passengers at Polish airports in 2008-2009 and 2007-2009 (in thous.)*



Źródło: dane zebrane w portach lotniczych przez IT.

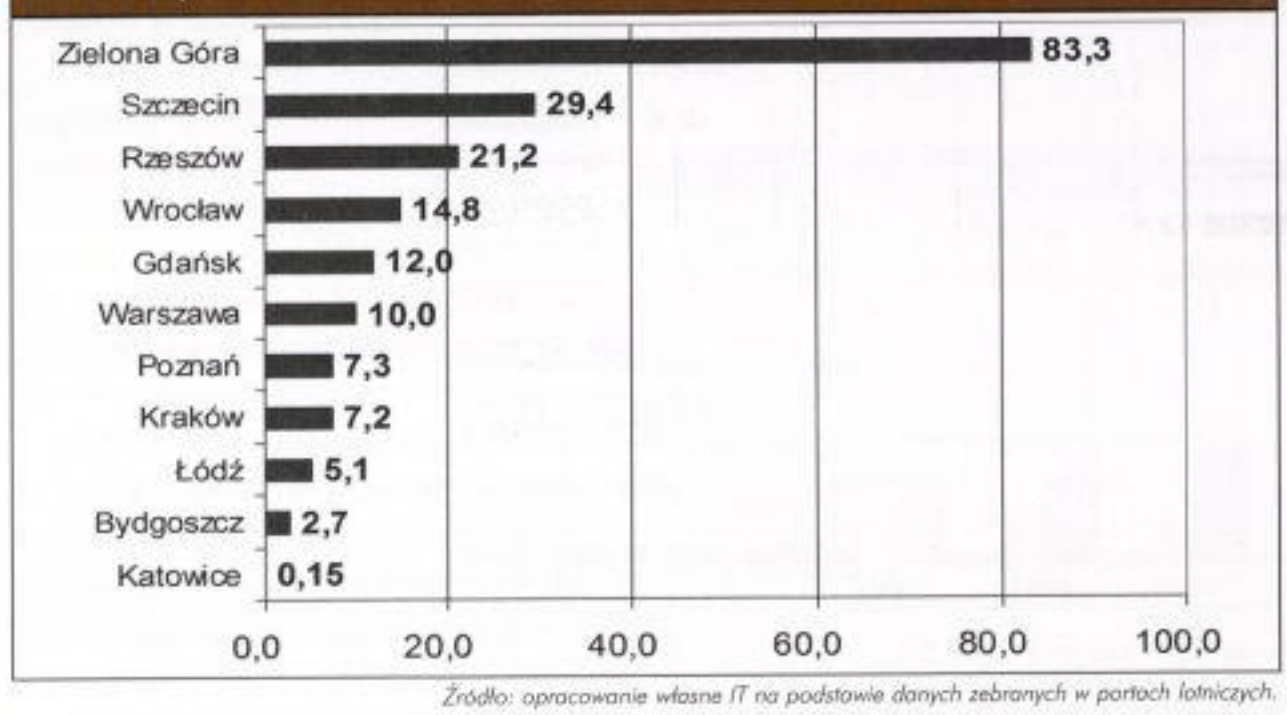
Polskie porty lotnicze

Rys. 29. Procentowe zmiany w liczbie pasażerów na polskich lotniskach w latach 2008-2009 i 2007-2009/*Fig. 29. % changes in the number of passengers at Polish airports in 2008-2009 and 2007-2009*



Źródło: dane zebrane w portach lotniczych przez IT.

Rys. 30. Procentowy udział ruchu krajowego regularnego w 2009 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 30. % share of schedule domestic traffic in 2009 in the total traffic at Polish airports*



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

średnią ogólnopolską, natomiast wyraźnie większe udziały tego segmentu miały lotniska w Gdańsku (12%) i Wrocławiu (15%).

Zagraniczny ruch czarterowy największe znaczenie miał dla portów w Poznaniu (27% udziałów), Katowicach (26%) i Szczecinie (21%). Udziały ruchu czarterowego w Warszawie, Łodzi i Wrocławiu oscylowały wokół wartości ogólnopolskiej. Istotnie mniejsze znaczenie ruch czarterowy miał dla lotnisk w Bydgoszczy, Gdańsku, Rzeszowie i Krakowie. W stosunku do 2008 r. najbardziej wzrosło znaczenie tego segmentu dla lotniska w Szczecinie (o prawie 8 pkt. proc.), a w mniejszym stopniu w Łodzi i Warszawie (po ok. 3 pkt. proc.). W pozostałych przypadkach zmiany nie przekraczały 1-2 pkt. proc.

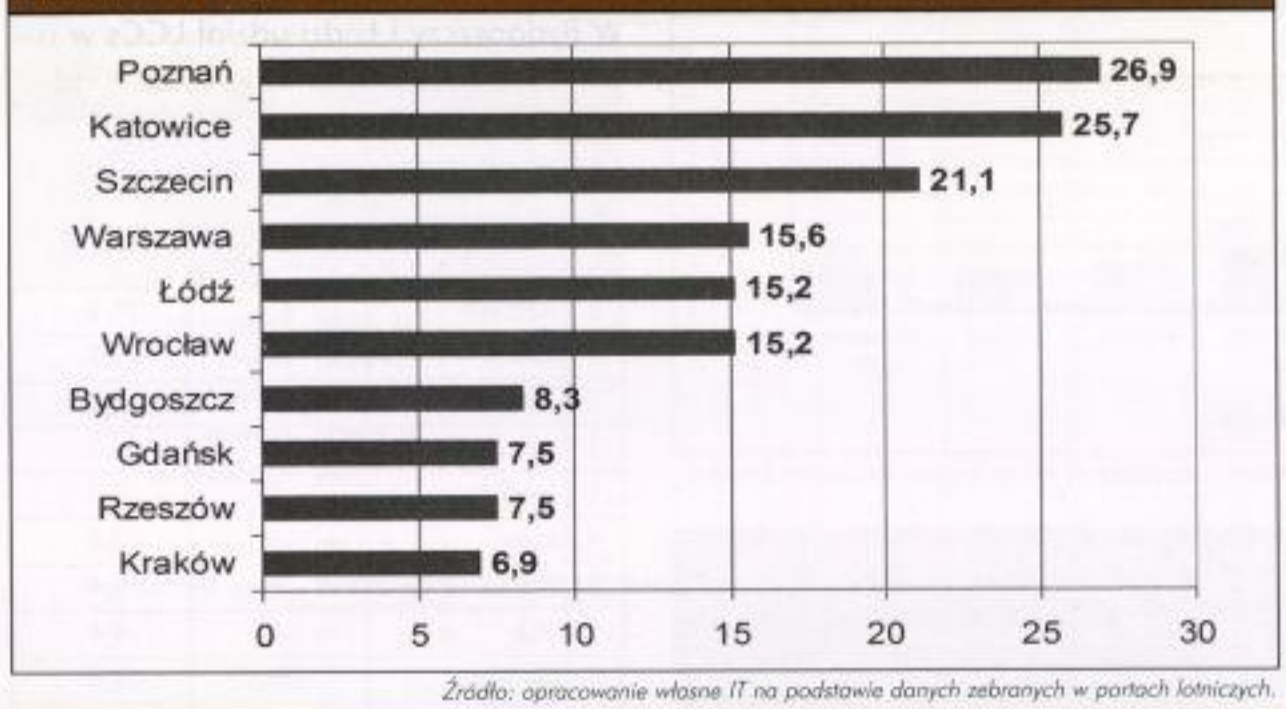
Przy średnim udziale ruchu obsługiwanego przez LCCs na poziomie 42,5% wszystkie porty regionalne miały w 2009 r. ten udział wyższy. W Warszawie, tak jak w latach poprzednich był on najniższy i nie sięgnął nawet 20% (w 2008 r. było 25%). W Bydgoszczy i Łodzi udział LCCs w ruchu przekraczał 75%, a w 2008 r. odsetek ten był jeszcze wyższy o kilka punktów procentowych. W przypadku Katowic, Rzeszowa i Gdańsk stanowił on ok. 2/3 całości Stosunkowo najmniej LCCs miały udziałów w Poznaniu i Szczecinie (ok. połowy ruchu pasażerskiego). W stosunku do 2008 r. udziały LCCs najbardziej zmniejszyły się w Szczecinie (-7,7 pkt. proc.) oraz w Warszawie (-6,2 pkt. proc.) i Łodzi (-4,6 pkt. proc.), wzrosły natomiast w Katowicach (o 2,7 pkt. proc.) i w Rzeszowie (o 2,5 pkt. proc.). W przypadku pozostałych lotnisk zmiana udziałów (tak na plus, jak i na minus) nie przekraczała 2 pkt. proc.

Wartość wskaźnika sezonowości [15] (tj. stosunku wielkości w miesiącach o najmniejszym i największym ruchu) najwyższa była w Zielonej Górze. Poza tym stosunkowo wysokie wartości osiągnęła też w Poznaniu, Łodzi i Katowicach (wszędzie powyżej 2 pkt.). Wpływ na to miał względny poziom (udział) ruchu czarterowego. Dla pozostałych portów wskaźnik sezonowości pozostawał w przedziale 1,65-1,85. Dla większości portów wartość wskaźnika sezonowości zwiększyła się. Szczególnie dotyczy to Zielonej Góry, Łodzi, ale także w mniejszym stopniu Poznania. Rzeszowa i Warszawy. W przypadku Gdańska utrzymana została wartość taka, jak w 2008 r. Wrocław i Kraków zmniejszyły wartość tego wskaźnika, jednak przy zmniejszonym ruchu trudno oceniać ten fakt jednoznacznie pozytywnie. Na generalne podwyższenie wartości wskaźnika sezonowości wynikającego z mniej równomiernego rozłożenia ruchu w poszczególnych miesiącach wpływ miała szczególnie kryzysowa sytuacja w I kwartale 2009 r., która dopiero w ostatnich miesiącach roku zaczęła ulegać stopniowej – lecz widocznej – poprawie.

Wielkość spadku (1,1 mln pas. mniej) i jego tempo (-12%) w Warszawie przy znacznie mniejszej skali negatyw-

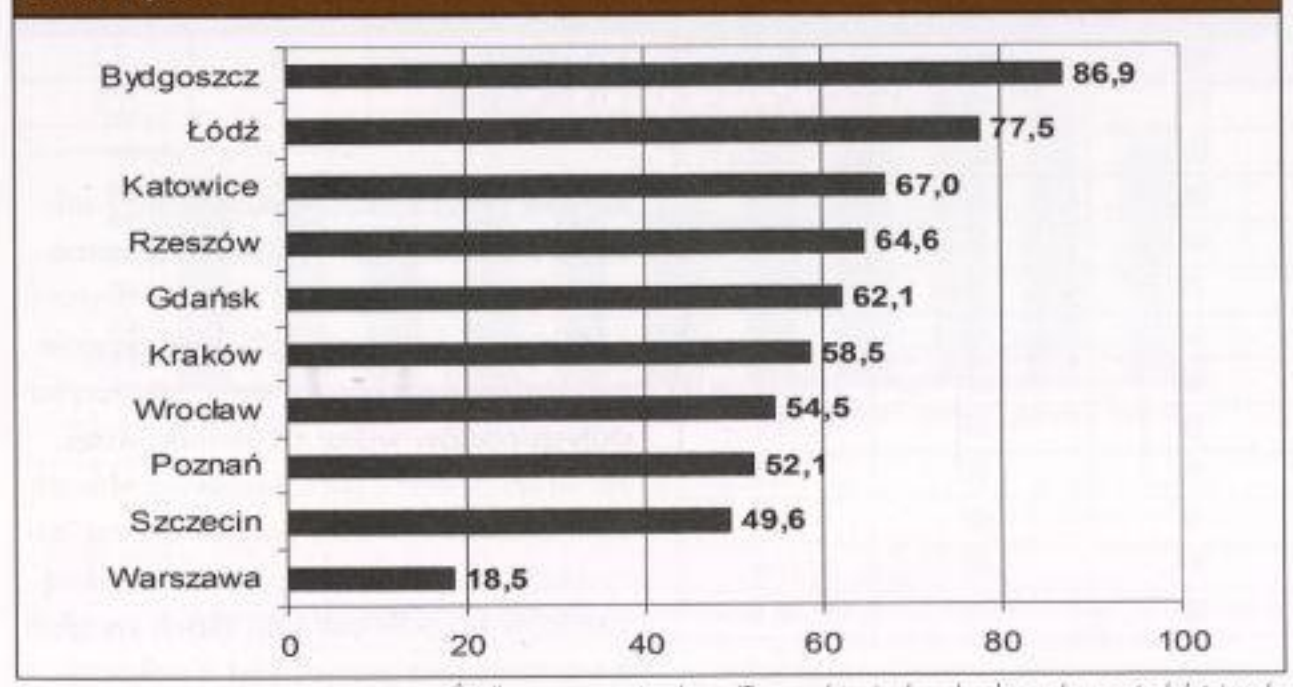
Polskie porty lotnicze

Rys. 31. Procentowy udział zagranicznego ruchu czarterowego w 2009 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 31. % share of international charter traffic in 2009 in the total traffic at Polish airports*



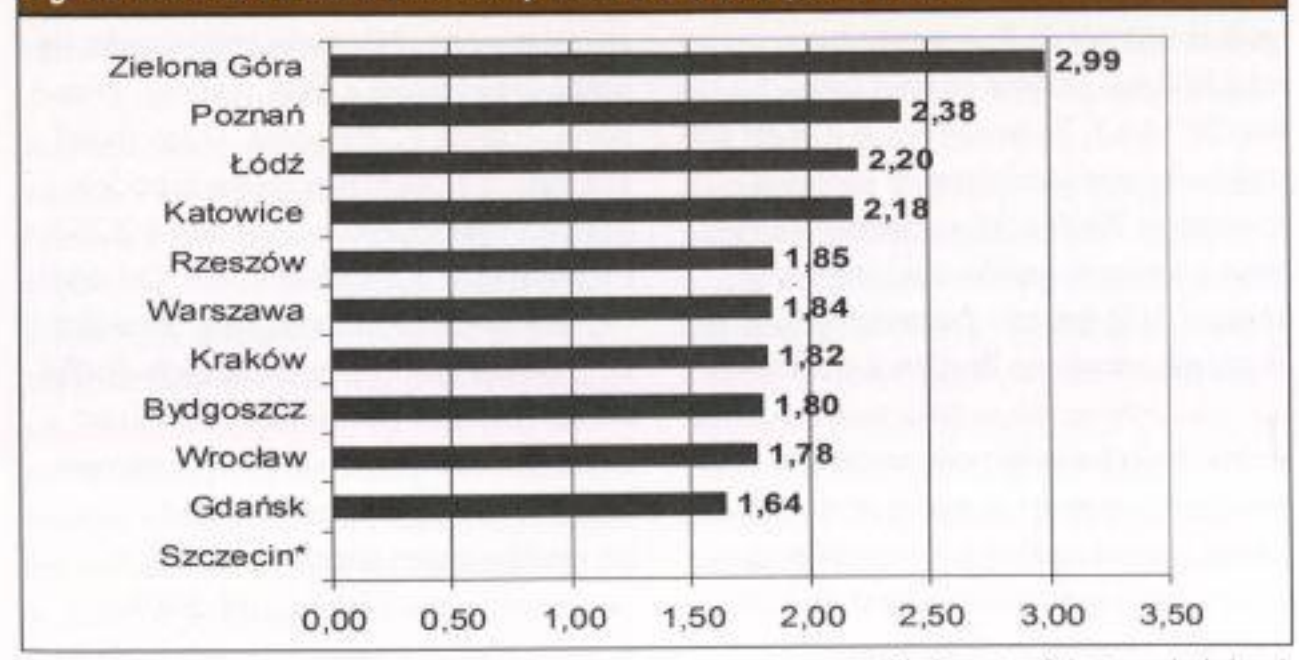
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

Rys. 32. Procentowy udział ruchu obsługiwanego przez LCCs w 2009 r. w całości ruchu w polskich portach/*Fig. 32. % share of traffic operated by LCCs in 2009 in the total traffic at Polish airports*



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

Rys. 33. Wartość wskaźnika sezonowości ruchu na polskich lotniskach w 2009 r./ *Fig. 33. Value of the traffic seasonality factor at Polish airports in 2009*



**Dla Szczecina-Goleniowa – brak danych*
Źródło: opracowanie własne IT na podstawie danych zebranych w portach lotniczych.

nych zmian w innych portach spowodowały, że port na Okęciu po raz kolejny zmniejszył swoje udziały w całości ruchu z 45,6% w 2008 r. do 43,4% w 2009 r. Spadek udziałów o ponad 2 pkt. proc. należy ocenić jako istotny. Lotniska w Krakowie i Wrocławiu nie zmieniły swoich udziałów, z kolei Katowice, Gdańsk i Poznań zwiększyły o 0,5 pkt. proc. Pozycję poprawiły także mniejsze porty regionalne zwiększając swoje udziały z 6,1% do 6,8%, a więc w stopniu większym niż porty większe. Rozwój sytuacji na rynku wskazuje, że w krótkookresowej perspektywie udziały Warszawy powinny się nieco zwiększyć (w stosunku do 2009 r.). Dane za lata 2008-2009 na rys. 34.

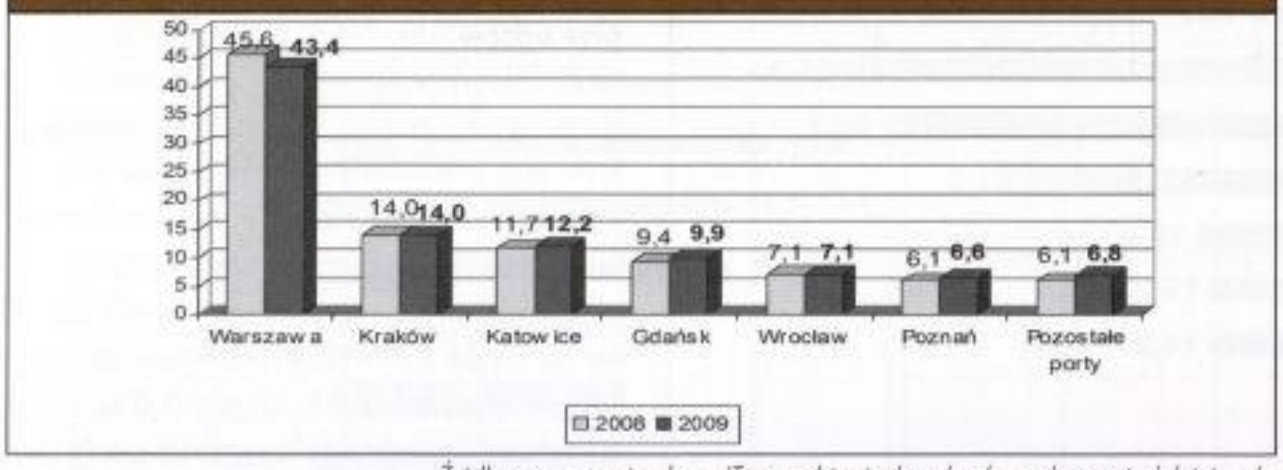
6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach / *Foreign passengers at Polish airports*

Od czasu wejścia Polski do strefy Schengen i zlikwidowania wewnętrznych granic UE Straż Graniczna – w tym także na lotniskach – nie prowadzi ewidencji osób w ruchu międzynarodowym. Stąd miejsce szczegółowych statystyk dotyczących kraju pochodzenia cudzoziemców, jakimi dysponowaliśmy w poprzednich latach, od 2008 r. muszą zajmować wielkości szacunkowe wynikające z badań prowadzonych przez Instytut Turystyki. Z uwagi na metodologię tych badań i charakterystykę ruchu przyjazdowego do Polski nie pozwalają one na szczegółową dezagregację według poszczególnych lotnisk, a jedynie na wyliczenie orientacyjnych wielkości dla wybranych krajów oraz ogólnych danych dotyczących liczby turystów zagranicznych na polskich lotniskach.

Instytut Turystyki szacuje, że w 2009 r. cudzoziemców przekraczających granicę na lotniskach w ruchu przyjazdowym było 2 650 tys. W stosunku do roku poprzedniego nastąpił spadek o ok. 150 tys. osób, tj. o 5,4%. Był to spadek drugi rok z rzędu jednak jego tempo było mniejsze niż spadek całego ruchu turystycznego do Polski, który zmniejszył się w 2009 r. o 8%, a także spadek całego ruchu pasażerskiego

Polskie porty lotnicze

Rys. 34. Udział wybranych portów w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w 2009 r. i w 2008 r. w %/*Fig. 34. Share of selected airports in operating passenger traffic in Poland in 2009 and in 2008 (in %)*



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

Tab. 24. Liczba turystów przyjeżdżających do Polski i liczba przekroczeń granicy na lotniskach (przyjazdy) w latach 2008-2009; wybrane kraje/*Tab. 24. Number of tourists coming to Poland and no. of inbound border crossings at airports in 2008-2009; 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 2009 r./% share of airports in 2009
		2009	2008	2009	2008	
1	Niemcy	4 560	4 780	406	440	8,9
2	W. Brytania	450	495	328	415	72,8
3	USA	215	254	197	206	91,4
4	Włochy	245	260	178	204	72,7
5	Francja	215	215	157	166	73,0
6	Hiszpania	110	110	106	107	96,5
7	Austria	280	270	101	90	36,0
8	Holandia	300	315	72	41	24,0
9	Norwegia	115	145	67	77	57,9
10	Izrael	60	65	60	65	100,0
11	Irlandia	65	90	59	84	91,1
12	Belgia	85	110	50	66	58,8
13	Szwajcaria	60	65	45	48	75,0
14	Rosja	320	410	40	46	12,4
15	Dania	100	130	30	55	30,4

Źródło: wyniki badań IT i szacunki Instytutu dokonywane na ich podstawie.

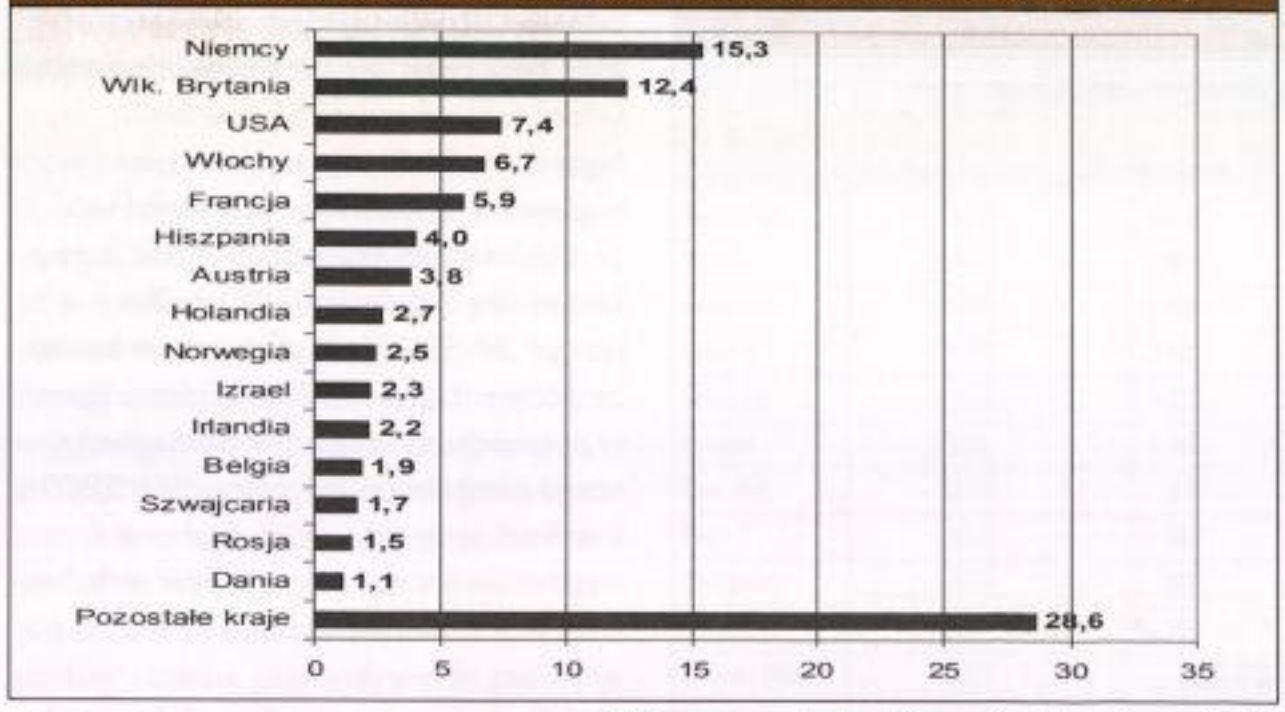
Tab. 25. Zmiana liczby cudzoziemców przekraczających granicę na polskich lotniskach w ruchu przyjazdowym w latach 2008-2009*/*Tab. 25. The change of number of foreigners crossing the border at Polish airports in inbound traffic in 2008-2009*

Lp/ No.	Kraj pochodzenia/ Country of origin	Zmiana w latach/ The change in 2008-2009	
		w tys. pas./ in thous. pass.	w/in %
1	Holandia	31	75,6
2	Austria	11	12,2
3	Hiszpania	-1	-0,9
4	Szwajcaria	-3	-6,3
5	Izrael	-5	-7,7
6	Rosja	-6	-13,0
7	Francja	-9	-5,4
8	USA	-9	-4,4
9	Norwegia	-10	-13,0
10	Belgia	-16	-24,2
11	Dania	-25	-45,5
12	Irlandia	-25	-29,8
13	Włochy	-26	-12,7
14	Niemcy	-34	-7,7
15	W. Brytania	-87	-21,0

Źródło: badania i oszacowania IT.

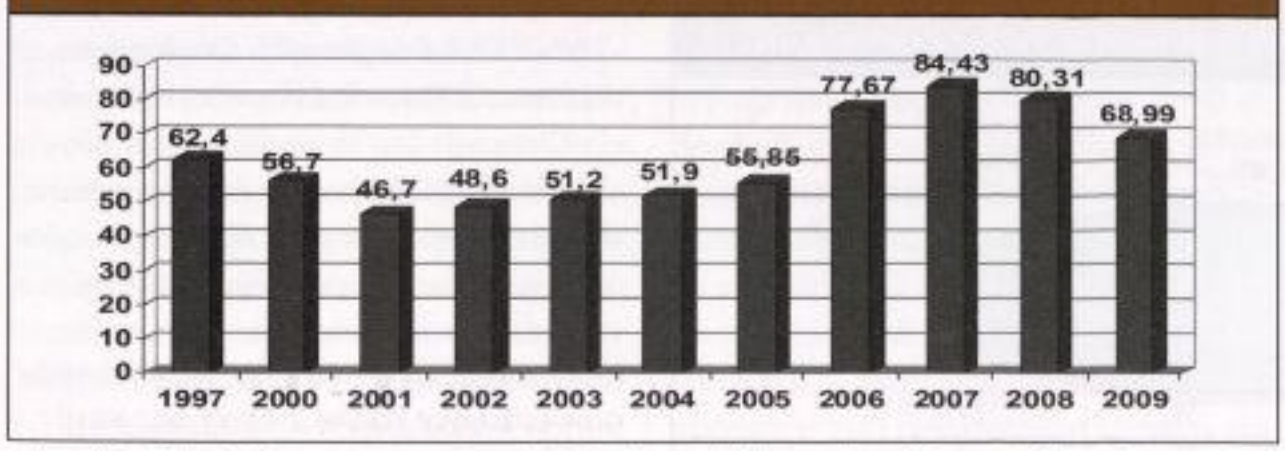
na polskich lotniskach (-7,8%). Oznacza to, że ruch obywateli polskich zmniejszył się w większym stopniu niż cudzoziemców. Spowodowało to także zwiększenie udziału tego ostatniego segmentu w całości ruchu. Instytut szacuje, że obcokrajowcy w ruchu międzynarodowym w 2009 r. stanowili 27,6% ogółu pasażerów; w 2008 r. było to 26,9%. Mimo, że nie była to istotna zmiana strukturalna stanowiła odwrócenie trendu z lat wcześniejszych (2004-2008), kiedy to w wyniku gwałtownie rosnącej liczby Polaków podróżujących za granicę samolotami, udział segmentu cudzoziemców sukcesywnie i zdecydowanie malał. Grupą najczęściej przekraczającą granicę na lotniskach byli Niemcy (nieco ponad 400 tys.), a następnie Brytyjczycy (ponad 300 tys.) i Amerykanie (prawie 200 tys.). Te same nacje (i w tej samej kolejności) zajmowały czołowe miejsca w 2008 r. W przypadku turystów z siedmiu krajów ruch ten przekraczał 100 tys. dla pozostałych był znacznie mniejszy. Bardzo zróżnicowana – podobnie jak w poprzednich latach – była popularność samolotu jako środka transportu w podróży do Polski wśród poszczególnych nacji. W przypadku obywateli Izraela było to 100%, niewiele mniej wśród Hiszpanów (96,5%), Amerykanów (91,4%) i Irlandczyków (91,1%). Stosunkowo duży odsetek pasażerów przylatywał też samolotem z Włoch, Francji, Wielkiej Brytanii i Szwajcarii (powyżej 70%). Tradycyjnie najrzadziej korzystali z samolotu turyści odwiedzający Polskę z Niemiec, Rosji, Holandii i Austrii (dot. krajów, z których pochodziło najwięcej pasażerów na lotniskach). Ogólny spadek ruchu cudzoziemców na polskich lotniskach wynikał z ograniczenia przyjazdów z poszczególnych krajów. Dla większości najważniejszych krajów były to liczby mniejsze niż w 2008 r., choć tempo spadku było zróżnicowane. Niewiele zmniejszyła się liczba pasażerów z USA, Francji, Hiszpanii, Izraela i Szwajcarii. Dużo mniejsza była grupa Brytyjczyków (spadek o 21%), Irlandczyków (spadek o 30%) i Duńczyków (spadek o 45%). Od ogólnej tendencji spadkowej były też wyjątki, wzrosła liczba przylatujących do Polski samolotem Austriaków i bardzo znacząco Holendrów. W tym ostatnim przypadku silny wzrost nastąpił po gwałtownym spadku w 2008 r. (w stosunku do 2007 r.). W 2009 r. w wartościach bezwzględnych najbardziej zmalał ruch Brytyjczyków (o 87 tys.

Rys. 35. Udziały (w %) przekraczających granicę na lotniskach cudzoziemców w 2008 r. według krajów/*Fig. 35. Share of foreigners crossing the border at airports in 2008 by country (%)*



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

Rys. 36. Wielkości przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w 1997 r. oraz w latach 2000-2009* w tys. ton/*Fig. 36. Cargo traffic at Polish airports in 1997 and in 2000-2009 in thous. of tons*



**Dane ULC i PPL za 2004 różnią się nieco. 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 2006-2009 na podstawie informacji otrzymanych z portów lotniczych. Dane za lata 2006-2009 różnią się nieznacznie od wielkości opublikowanych przez ULC w statystyce „Ilość obsłużonych przesyłek w polskich portach lotniczych w latach 2004-2009" opublikowanej w 2010 r. na stronie internetowej Urzędu; w 2007 r. wg ULC było 86 tys. t., w 2007 r. 83 tys. t., w 2009 70 tys. t.

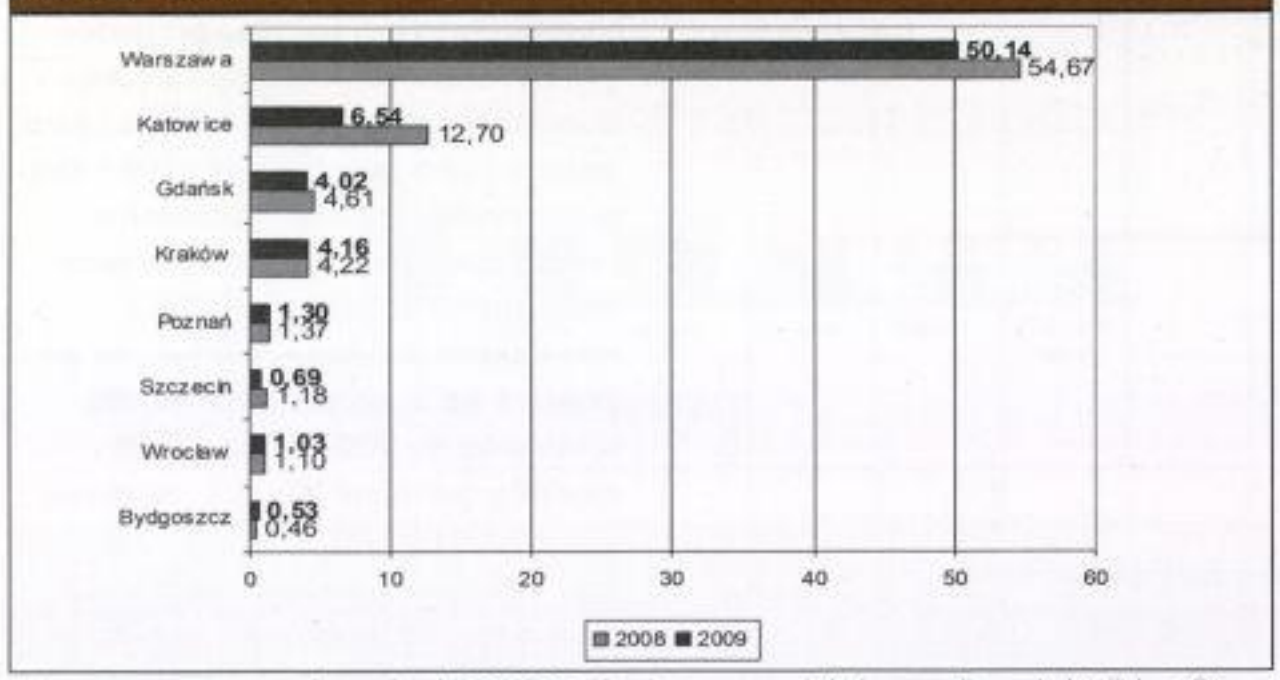
os.) Dynamika zmian 2009 r. do 2008 r. dla wybranych krajów w tab. 25 Zróżnicowanie ruchu według krajów jest dość silne. Ruch kierunkowo jest rozproszony, a koncentracja relatywnie niewielka. Największy udział (15%) mają Niemcy i Brytyjczycy (12%). Na pierwsze pięć krajów o największym ruchu przypada 48% udziału i tylko pięć pierwszych krajów ma udziały przekraczające 5%. Obywatele z krajów, które nie przekraczają 1% stanowią prawie 29% całego ruchu cudzoziemców na polskich lotniskach i jest to udział większy niż w 2008 r. Oznacza to, że zmniejszenie ruchu w 2009 r. dotknęło w większym stopniu główne kierunki przyjazdów obcokrajowców do Polski, w mniejszym – kraje egzotyczne i o małym ruchu (dane o udziałach procentowych wybranych krajów na rys. 35). Należy zakładać, że wraz z odbudową popytu turystycznego na przyjazdy do Polski w najbliższych latach wzrastać będzie także liczba cudzoziemców w polskich portach lotniczych i dotyczyć to będzie zarówno krajów o podstawowym znaczeniu dla naszego rynku (Niemcy, W. Brytania, USA, Włochy, Francja), jak i kierunków dalekich (Chiny, Brazylia, Indie, Japonia, Meksyk).

7. Cargo / *Cargo*

Mimo że Polska nie odgrywa istotnej roli na światowym i europejskim rynku przewozów air cargo światowy kryzys gospodarczy i katastrofalny spadek przewozów (a tym samym i przeładunków) towarowych w transporcie lotniczym także odczuły nasze lotniska i przewoźnicy z nich operujący. W 2009 r. drugi rok z rzędu przeładunki towarów i poczty były niższe niż w okresie wcześniejszym. O ile jednak w 2008 r. zmniejszenie przeładunków było na poziomie 4 tys. t., co stanowiło ok. 5% w stosunku do 2007 r., to w 2009 r. spadek przekroczył 10 tys. t., co stanowiło 14,1% (rys. 36). Dla słabo rozwiniętego sektora działalności, jakim w dalszym ciągu jest towarowy transport lotniczy, tak duże zmniejszenie aktywności skutkuje bardziej groźnymi rezultatami niż klikunasto procentowy spadek przewozów cargo na świecie. Odbija się na zapleczu logistycznym tej sfery transportu, sieci handlowej (agenci cargo), sieci serwisowej, pozycji w strukturze zarządzania portami lotniczymi, działalności promocyjnej i szeregu innych aspektach rynku lotniczego. Przekłada się także na konieczność podwyższania stawek frachtowych, o ile przewoźnicy chcą kompensować sobie wyższe koszty jednostkowe lub/i generowanie strat przez linie, jeśli nie chcą w obliczu walki z konkurencją podwyższać stawek. Wszystkie te negatywne aspekty skutecznie niweczą warunki, które są niezbędne aby rynek air cargo w Polsce wyszedł z fazy „raczkującej".

Istniejące wcześniej w Polsce gospodarcze uwarunkowania strukturalne i formalne pozostały nie zmienione. Szerzej zagadnienia te były prezentowane w naszym raporcie „Rynek lotniczy 2007". Nałożenie się na to czynników koniunkturalnych spowodowało, że znacznie lotniczego cargo jeszcze bardziej zmalało. Pogorszyła się po raz kolejny relacja pomiędzy wartością PKB, a wielkością tych przeładunków (i przewozów). W 2007 r. na każdy 1 mld USD PKB przypadało w Polsce 0,20 tys. t. przeładunku towarów i poczty na lotniskach. W 2008 r. wskaźnik ten obniżył się do 0,15 tys. t., a w 2009 r. wyniósł 0,16 tys. t., tylko w wyniku silnej aprecjacji dolara US

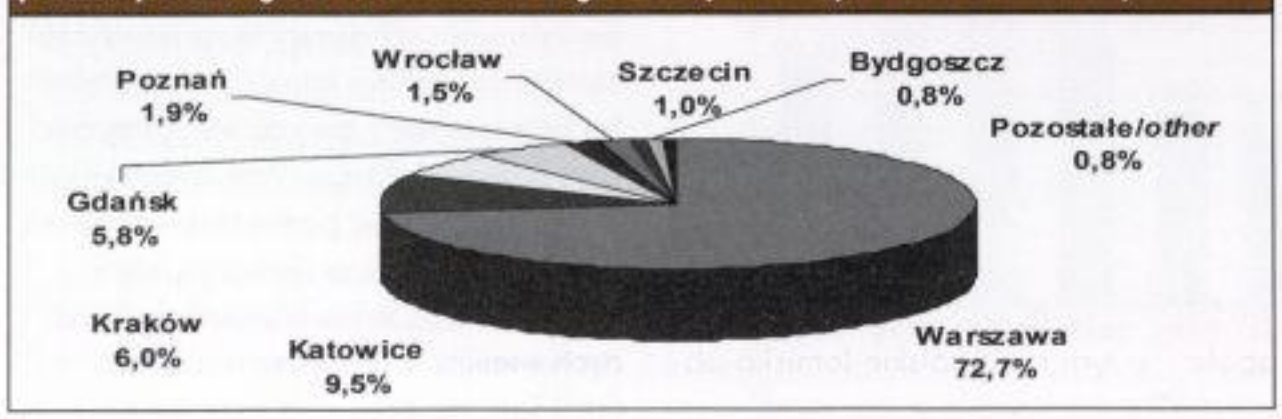
Rys. 37. Wielkość przeładunków cargo (towary i poczta) w polskich portach lotniczych w latach 2008-2009, w tys. t./*Fig. 37. Cargo traffic (with mail) at Polish airports in 2008-2009 in thous. of tons*



*W zestawieniu ujęto te porty, które w latach 2008-2009 wykazały operacje przeładunku cargo. Porty w Łodzi i Zielonej Górze dopiero w 2009 r. rozpoczęły działalność w tej sferze.

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

Rys. 38. Procentowa struktura przeładunków cargo (łącznie z pocztą) w 2009 r., według polskich portów/*Fig. 38. % structure of cargo traffic (with mail) in 2009 at Polish airports*



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

w stosunku do PLN i obniżenia się PKB Polski liczonego w tej walucie [17]. Przy PKB liczonym w PLN na każdy 1 mld przypadało w 2007 r. 72 t., w 2008 r. 63 t., a w 2009 r. 51 t. [18]. Dla porównania przeładunki cargo na lotnisku w Budapeszcie w 2009 r. spadły o ok. 14% w stosunku do 2008 r. i wyniosły 62,9 tys. t., lecz wskaźnik w stosunku do PKB utrzymał się na poziomie poprzedniego roku i wyniósł 0,48 tys. t. na 1 mld USD dochodu krajowego brutto. Z kolei w Pradze przeładunki zmniejszyły się o 11,3% i wynosiły 42,5 tys. t.; tu także wskaźnik był taki, jak w 2008 r. (0,22). Natomiast dla rozwiniętego i kluczowego w światowym lotniczym transporcie towarowym rynku Wielkiej Brytanii spadek przeładunków w 2009 r. wyniósł 10% przy wolumenie 2 047,9 tys. t., co sprawiło, że na każdy miliard USD PKB przypadało 0,94 tys. t. air cargo (prawie sześć razy więcej niż w Polsce) [19].

Przy ogólnym spadku przeładunków w Polsce w 2009 r. zwiększył się udział poczty. O ile w 2008 r. stanowiła ona ok. 1/5 całości, to w 2009 r. odsetek ten zwiększył się do 1/3. Wynika to z utrzymania się przeładunków poczty na prawie niezmienionym poziomie (spadek o zaledwie 0,8%) w stosunku do 2008 r. Tym samym regres odnosi się w całości do przeładunków towarowych, a tempo tego spadku – jeśli wyodrębni się tę grupę przeładunków – sięgnęło aż 31%. Oznacza to silne załamanie tego segmentu działalności lotniczej w Polsce.

Lotnisko warszawskie pozostawało w 2009 r. główną bazą dla przeładunków air cargo, tak w zakresie towarów, jak i poczty. Ogółem miało prawie 73% udziału wśród wszystkich polskich lotnisk, przy czym w przeładunkach poczty udział ten wynosił 72%, a w ładunkach 85%. Wskazuje to, że w portach regionalnych podstawowa działalność przeładunkowa obejmuje przede wszystkim pocztę (wielkości i udziały % na rys. 37-38). Podkreślić jednak trzeba, że porty w Łodzi i Zielonej Górze, które w poprzednich latach nie obsługiwały cargo w ogóle po raz pierwszy w 2009 r. wykazują tę aktywność. Jest ona wprawdzie jeszcze na poziomie zaledwie kilku ton, niemniej wypada ocenić to pozytywnie.

Ważną zmianą jakościową jaka zaszła na polskim rynku było uruchomienie 8 listopada 2009 r. pierwszego bezpośredniego połączenia z Polski przez Atlantyk samolotem typu all cargo (B-767-200ER Frieghter)[20]. Obsługiwana trasa to Katowice-Hamilton (prowincja Ontario). Jest to wspólne przedsięwzięcie PLL LOT i kanadyjskiego przewoźnika cargo Cargojet. Takie rozwiązanie organizacyjne daje możliwość dostarczania przesyłek przez partnera kanadyjskiego bezpośrednio do 20 innych portów kanadyjskich i kilkudziesięciu w innych krajach Ameryki Północnej i Środkowej. Cargojet ma też porozumienie interlinie z innymi przewoźnikami na tym kontynencie Wprawdzie przewozy jednego samolotu (nawet o możliwości ładunków do 45 t.) nie są wstanie zmienić mizerii polskiego rynku air cargo, ale wprowadzenie all cargo między Polską i Kanadą jest krokiem sprzyjającym rozwojowi połączeń i przewozów, a także udziałowi w tym segmencie PLL LOT, poprzez wzmocnienie jego pozycji. W latach poprzednich (2004-2009) przewozy LOT cargo praktycznie pozostawały na niezmienionym poziomie i wahały się w przedziale 20-22 tys. t.[21].

8. Perspektywy i prognozy / *Perspectives and forecasts*

8.1. Wzrost ruchu / *Increase in traffic*

W zamieszczonej w naszym ubiegło-

Perspektywy i prognozy

rocznym raporcie długoterminowej prognozie do 2020 r. uwzględnione były także przewidywania na 2010 r. Zakładały one, że w bieżącym roku wielkość ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych osiągnie 20,1 mln i będzie to około 5% więcej niż w kryzysowym 2009 r. Na podstawie wyników za 6 miesięcy 2010 r., zmian wielkości oferowania w ruchu regularnym, tendencji w ruchu czarterowym, trendów walutowych i cen paliwa, prognoza na 2010 r. dla wszystkich polskich lotnisk sporządzona w sierpniu br. różni się od poprzednie nieznacznie i wynosi 20,25 mln pasażerów. Dla większości portów obecne przewidywania są znacznie bardziej optymistyczne niż rok temu, mimo że na wyniki wpłynęło czasowe zamykanie przestrzeni powietrznej nad Europą (w tym Polską) w skutek wybuchu islandzkiego wulkanu. Po dobrym początku roku, w kwietniu ruch w polskich portach był o 10,6% mniejszy niż rok wcześniej [22]. Nie wszystkie lotniska odczuły ograniczenie ruchu w takim samym stopniu. W wartościach względnych największe spadki w kwietniu były w Warszawie i Katowicach (-16%) i Krakowie (-12,5%); w Gdańsku spadek był niewielki (-2%), w Poznaniu umiarkowany (-7%). Lotniska we Wrocławiu i Bydgoszczy miały niewielkie wzrosty ruchu, a Łódź i Szczecin bardzo znaczące (choć przy niewielkich wolumenach). Łącznie w feralnym kwietniu 2010 r. na lotniskach było o 150 tys. mniej niż rok wcześniej.

Jak zaznaczono wyżej globalna prognoza na 2010 r. Instytutu Turystyki pozostaje bez zasadniczych zmian. Dość istotnie różnią się przewidywane wielkości dla poszczególnych portów. I tak, szacujemy, że w przypadku Gdańska, Poznania, Wrocławia i Rzeszowa uzyskane w 2010 r. wyniki będą znacząco lepsze od zakładanych wcześniej, w mniejszym stopniu dotyczyć to będzie także Krakowa i Łodzi. Natomiast w przypadku Warszawy i Katowic nie uda się osiągnąć prognozowanych wielkości. Dotyczy to także Bydgoszczy i Szczecina, choć ze względu na skalę ruchu ma to mały wpływ na ocenę sytuacji ogólnej. Prognozowane na 2010 r. dane dla poszczególnych portów znajdują się w tab. 26. Dla pełniejszego obrazu prezentujemy też dane wyliczone w 2009 r. O ile zaktualizowana przez Instytut Turystyki w sierpniu 2010 r. prognoza sprawdzi się, ogółem w tym roku polskie lotniska obsłużą 20,25 mln pasażerów, co stanowić będzie wzrost o 5,6% (o 1.1 mln pas.). Największą dynamikę wzrostu przewidujemy dla lotnisk w Rzeszowie, Gdańsku i Wrocławiu, najmniejszą zaś – ale dodatnią – dla Bydgoszczy, Katowic, Warszawy i Krakowa. Dla portu Szczecin-Goleniów przewidujemy 15% spadek ruchu.

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

Port lotniczy/ Airport	Prognozowany ruch pasażerski (w tys.)/Forecasted passanger traffic (in thous.)				
	2010		Zmiana/the change		Zmiana 10/09 w %/ the change 10/09 in %
	poprzednio/previous*	obecnie/updated**	w tys. pas./in thous. pass.	w %/in %	
Warszawa	9 000	8 600	-400	-4,4	3,4
Kraków	2 700	2 800	100	3,7	4,5
Katowice	2 600	2 400	-200	-7,7	2,2
Gdańsk	1 800	2 180	380	21,1	14,9
Wrocław	1 500	1 550	50	3,3	13,5
Poznań	1 200	1 380	180	15,0	8,5
Rzeszów	300	450	150	50,0	17,7
Łódź	350	360	10	2,9	8,4
Bydgoszcz	320	280	-40	-12,5	1,5
Szczecin	300	250	-50	-16,7	-15,6
Zielona Góra	10	4	-6	-60,0	11,1
Inne porty	0	0	0	0	0
Razem	20 080	20 254	174	0,9	5,6

**prognoza poprzednia utworzona była w maju 2009 r. [F]/previous forecast made in May 2009.*
***prognoza obecna utworzona w sierpniu 2010 r./forecast updated in Aug 2010.*
Źródło: opracowanie własne IT.

Ocena sytuacji na rynku lotniczym i wpływ czynników o istotnym znaczeniu dla rozwoju transportu lotniczego w Polsce nie skłaniają Instytutu Turystyki do zmian w zakładanych prognozach długookresowych. Poza kosmetyczną korektą przewidywań dotyczących 2010 r. wielkości dla 2015 r. i 2020 r. w naszej prognozie pozostają niezmienione. Pewne zmiany zaszły natomiast w corocznie publikowanej i aktualizowanej prognozie ULC. W tab. 27 przedstawiono szacunki ruchu sporządzone przez obie instytucje w ubiegłym roku i w roku bieżącym. Brak różnic w prognozach IT oraz stosunkowo niewielkie korekty w prognozie ULC pomiędzy 2009 i 2010 r. świadczą, że zasadnicza ocena czynników sprawczych i sytuacji na rynku lotniczym w ostatnim roku nie uległa istotnej zmianie. Utrzymuje się natomiast rozbieżność w prognozowanych wielkościach ruchu w 2015 i 2020 r.

8.2. Plany rozwoju / *Plans for development*

Rozwijający się kryzys gospodarczy, który w mniejszym lub większym stopniu odczuwa także Polska i zahamowanie ruchu lotniczego nie zmieniły istotnie planów inwestycyjnych w sferze infrastruktury lotniczej, ani przygotowania i realizacji inwestycji w istniejących portach oraz w infrastrukturę nawigacyjną poza portami. W znacznym stopniu natomiast osłabła presja na tworzenie nowych lotnisk komunikacyjnych, zarówno tych planowanych na bazie dawnych lotnisk wojskowych, jak i na tzw. green field. Władze regionalne uświadomiły sobie, że nie jest to wyłącznie kwestia bardzo dużych nakładów na uruchomienie, niezwykle uciążliwych procedur inwestycyjnych, ale także kosztów utrzymywania. Zdano sobie sprawę, że lot-

Perspektywy i prognozy

Tab. 27. Prognozowane wielkości pasażerskiego ruchu lotniczego w 2010, 2015 i 2020 r. na lotniskach w Polsce (w mln pas.) przez ULC i IT/*Tab. 27. Forecasted passenger air traffic in 2010, 2015 and 2020 at Polish airports (in mil. pass.) 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.	
	Lip/Jul 2009	Sie/Aug 2010	Kwi/Apr 2009	Kwi/Apr 2010
2010	20,1	20,2	20,4	20,3
2015	34,4	34,4	31,7	31,1
2020	49,4	49,4	41,0	40,2

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

nisko to nie cudowna „maszynka do robienia pieniędzy", jak niektórzy sądzili w okresie wielkiego boomu w latach 2005-2007. Nie oznacza to, że mamy obecnie całkowity brak inicjatyw regionalnych służących rewitalizacji dawnych lotnisk wojskowych. Przykładem może być uzyskane przez samorząd zezwolenie Prezesa ULC w sprawie założenia lotniska w Bagiczu pod Kołobrzegiem. Na terenie dawnej bazy lotniczej Armii Czerwonej będą mogły operować samoloty turystyczne i biznesowe [24]. Uwzględniając rosnące i wielorakie znaczenie Kołobrzegu można oczekiwać, że będzie to udane biznesowo zamierzenie.

Z przedsięwzięć inwestycyjnych, na które wypada zwrócić uwagę warto wymienić:

– kontynuowanie rozbudowy terminala pasażerskiego na lotnisku im. Chopina w Warszawie i realizowanie tzw. pirsu południowego, co zakończy etap (przynajmniej w perspektywie najbliższych lat) powiększania części pasażerskiej; budowa jest znacznie zawansowana i jeśli nie będzie problemów z odbiorem technicznym, jakie były przy pirsie północnym, w I połowie 2011 r. ta część także będzie służyć pasażerom. Inwestycje powstają także w najbliższym sąsiedztwie terminalu: budowa łącznika kolejowego integrującego port lotniczy z warszawską siecią kolejową, budowa trasy ekspresowej wiążącej południową obwodnicę autostrady z centrum oraz powstanie nowego hotelu pięciogwiazdkowego (prawdopodobnie będzie operował pod marką Marriotta). Pracom remontowym i modernizacyjnym podlegają też części air side (oświetlenie, drogi kołowania i tzw. szybkiego zejścia, płyty postojowe i drogi startowe). Warszawski port lotniczy podpisał też umowę na wykonanie opracowania „Strategia PPL na lata 2010-2020" oraz „Planu Generalnego rozwoju Lotniska Chopina na lata 2010-2020", a koszty obu dokumentów będą częściowo finansowane z funduszy europejskich. Przyjęto też wstępne założenia do projektu Chopin Airport City; więcej na temat tego projektu na stronie internetowej lotniska.

– W Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach nie udało się w tym roku rozstrzygnąć przetargów (musiały zostać unieważnione) na 2 istotne przedsięwzięcia, tj. budowę nowego hangaru technicznego oraz rozbudowę płyty postojowej dla samolotów wraz z modernizacją dróg kołowania. Można mieć nadzieję, że przetargi zostaną ponownie ogłoszone i rozstrzygnięte w niedługim czasie, co pozwoli na rozpoczęcie obu bardzo ważnych dla portu inwestycji. W MPL Katowice planowana jest też modernizacja systemu odwaniającego.

W Krakowie, Gdańsku i Wrocławiu kontynuowane były prace nad nowymi terminalami (szerzej na ten temat w poprzednich wydaniach Raportu).

W porcie Szczecin-Goleniów rozpoczęto trzyetapową inwestycję, której koszt wyliczono na 100 mln PLN. Przewidziane zadania to m. in.: budowa równoległej drogi kołowania, remont i rozbudowa płyty postojowej, budowa dróg szybkiego zejścia, remont i modernizacja drogi startowej. Te największe inwestycje na szczecińskim lotnisku (od chwili jego powstania) w połowie finansowane są z funduszy UE.

W Łodzi i Rzeszowie kontynuowane są prace nad rozbudową i modernizacją terminali pasażerskich (w Łodzi – terminal III, w Rzeszowie – nowa hala przylotów).

W odniesieniu do strategicznych planów rozwoju odnotować należy, że zakończono opracowanie oceniające zasadność budowy nowego, centralnego portu lotniczego wraz z prognozą ruchu lotniczego do 2035 r. Ogłoszony przez Ministerstwo Infrastruktury w październiku 2008 r. przetarg wygrało konsorcjum firm (z wiodącą rolą PWC).

Po proceduralnych perturbacjach związanych z odwołaniami zwycięskie konsorcjum w 2009 r. mogło podjąć pracę. W I połowie 2010 r. wyniki przedstawiono Ministerstwu Infrastruktury. Mimo że opracowania do tej pory nie upubliczniono i nie wiadomo czy, kiedy i w jakim zakresie to nastąpi, z medialnych przecieków wynika, że – generalnie – autorzy opracowania uznają powstanie nowego lotniska w centralnej Polsce (między Łodzią a Warszawą) o dużej przepustowości za wskazane i korzystne dla polskiej gospodarki i polskiego transportu lotniczego. Konkluzja taka – co naturalne – obwarowana jest wieloma warunkami i założeniami, a niektóre kwestie potraktowane są wariantowo. Oczywiście to opracowanie (tak, jak jemu podobne) nie przesądza sprawy i nie uruchamia automatycznie procesu decyzyjnego; w najlepszym razie – bardziej wnikliwe prace studialne. Do decyzji o charakterze strategicznym – a w tych ramach mieści się budowa transkontynentalnego lotniska – wymagana jest wielka determinacja i umiejętność wyobrażenia sobie świata za 40-50 lat, wsparta zgodą kreatorów opinii publicznej (w tym: polityków i dziennikarzy) oraz dobrym klimatem gospodarczym. Zdaniem autora Raportu, mimo konieczności takich rozwiązań – o ile Polska nie chce pozostawać obszarem peryferyjnym i zaściankowym dla światowego układu transportowego i przepływów interkontynentalnych – obecnie i w najbliższych latach prawdopodobieństwo wystąpienia tych niezbędnych i korzystnych elementów, o których mowa wyżej wydaje się nikłe. W przypadku działań na lotniskach, które do tej pory nie były włączone do systemu lotnisk komunikacyjnych tzn. Modlina, Sochaczewa i Świdnika, prace nad ich przystosowaniem do funkcji lotnisk pasażerskich były

Perspektywy i prognozy

kontynuowane, choć na różnym etapie zaawansowania, w różnym zakresie i z różną intensywnością. Porty na Mazowszu oprócz działań wynikających z koniecznych procedur inwestycyjnych (czasochłonnych, kosztownych i obarczonych ryzykiem protestów) znalazły się w polu nie zawsze spójnych poczynań różnych organów władz samorządowych. W 2010 r. priorytetem dla Sejmiku Mazowsza jest lotnisko w Modlinie, wcześniej w planie finansowym Marszałek Województwa doprowadził do budżetowego wsparcia Sochaczewa. Czy zbliżający się termin Euro 2012 wymusi przyspieszenie działań w Modlinie, skoro to lotnisko przewidziane jest w schemacie obsługi transportowej Mistrzostw Europy w piłce nożnej? Można mieć taką nadzieję, choć aktywność „obrońców wszystkiego", niefunkcjonalność przepisów i niesprawność urzędnicza nieco tę szansę osłabiają.

Realizacja inwestycji w Świdniku osiągnęła istotny punkt: w końcu lipca 2010 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska podtrzymał pozytywną decyzję Dyrekcji Regionalnej (tzw. decyzja środowiskowa), co umożliwia wystąpienie do Wojewody Lubelskiego o pozwolenie na budowę. Wojewoda na wydanie pozwolenia ma 90 dni (do końca października 2010 r.). Jeśli decyzja będzie pozytywna, a dalszy proces inwestycyjny nie zostanie zakłócony przewiduje się uruchomienie lotniska w 2012 r. [25]. Znaczenie tego lotniska w aktywizacji Polski Wschodniej oraz perspektywy ruchu szerzej omówiono w raporcie Rynek lotniczy 2009 (s. 43).

INSTYTUT TURYSTYKI SP. ZOO BIBLIOTEKA WARSZAWA

1. *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 (przykładem Majorka i kraje o dużym ruchu recepcyjnym). Niemniej, ilorazy tych wielkości są istotną informacją relatywizującą ruch lotniczy do populacji.*
2. *Dane w tym podrozdziale na podstawie: materiałów ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2009", luty 2010, www.ulc.gov.pl.*
3. *Dane na podstawie ATW Jule 2010 op. cit. s. 43-44.*
4. *Przewozy europejskich linii sieciowych zrzeszonych w AEA w 2009 r. nad Północnym Atlantykiem zmniejszyły się o 5,7%. Dane na podstawie: Traffic Update January-December 2009, strona internetowa AEA op. cit., opublikowano w 5.02.2010.*
5. *Na podstawie badań Instytutu Turystyki w 2008 r. odwiedziło Polskę 254 tys. Amerykanów, w 2009 r. było to 215 tys. Por. strona internetowa IT, statystyka, przyjazdy do Polski; www it. com. pl*
6. *Dane finansowe na podstawie informacji otrzymanych z Biura PR Komunikacji Korporacyjnej i Spraw Społecznych PLL LOT.*
7. *Dane o przewozach czarterowych na podstawie informacji otrzymanej z działu LOT Charters PLL LOT.*
8. *Wielkość ta nie uwzględnia marginalnej działalności na krajowych połączeniach nieregularnych, która – podobnie, jak w poprzednich latach – ograniczoła się do kilku tysięcy pasażerów.*
9. *Dane w tym podrozdziale na podstawie: materiału ULC „Liczba odprawionych/przybyłych pasażerów [...] w latach 2005-2009", op. cit.*
10. *Por. T. Dziedzic, Rynek lotniczy 2006, op. cit., s. 27.*
11. *Analogicznie do raportów z lat poprzednich przyjęto liczbę rejsów wylotowych w module tygodniowym na połączeniach regularnych.*
12. *Dane na podstawie informacji zebranych przez IT w portach lotniczych.*
13. *Por. T. Dziedzic, Rynek Lotniczy 2007, op. cit., s. 26-27.*
14. *Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie zestawienia „Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu czarterowym według przewoźnika faktycznego w roku 2009". Opublikowane w lutym 2010, strona internetowa ULC ulc.gov.pl.*
15. *Dane kwartalne na podstawie statystyk ULC „Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu regularnym oraz czarterowym w polskich portach lotniczych w okresie styczeń-grudzień 2008 oraz 2009 roku – ujęcie kwartalne, strona internetowa ULC, op. cit., opublikowano styczeń 2010.*
16. *Więcej o wskaźniku sezonowości i jego funkcji poznawczej w ocenie działalności portu lotniczego w wydaniach raportu Rynek Lotniczy z latach 2008-2009.*
17. *Wg danych Banku Światowego PKB w cenach bieżących liczone w USD w 2009 r. wyniosło w Polsce 430,1 mld, a w 2008 r. było to 527 mld. Na podstawie Gross domestic product 2009, data worldbank, catalogs, tabels, strona www http //data.worldsbank.org/data-catalog#tables, statystykę pobrano 15.07.2010.*
18. *Dane o PKB Polski w PLN w latach 2007-2009 na podstawie: Informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie zaktualizowania szacunku PKB za 2009, zał. „PKB niewyrównany sezonowo w latach 2006-2009 (ceny bieżące w mln zł". Opublikowano na stronie GUS 22.04.2010, www stat. gov. pl.*
19. *Dane o przeładunkach na podstawie stron www portów w Pradze i Budapeszcie, dla portów brytyjskich airportwatch. Wielkość PKB – dane World Bank, strona www worldbank. org.*
20. *Samoloty all cargo, w przeciwieństwie do samolotów pasażerskich, które mają tylko wydzielone przestrzenie do przewozu ładunków, w całości przystosowane są do transportu towarowego. Pozwala to nie tylko na przewiezienie większej masy towarowej, ale także ładunków o dużych gabarytach (np. B-767 all cargo daje możliwość przyjęcia ładunku 3,14x2,44x2,44 m) oraz przewożenia ładunków niebezpiecznych, które nie mogą być wożone samolotami pasażerskimi.*
21. *W okresie 2004-2009 PLL LOT przewiózł najwięcej w 2007 r. – 22,6 tys. t., najmniej w 2009 r. – 20,25 tys. t.. Dane na podstawie: Cargo w Polsce, prezentacja PLL LOT, podczas konferencji 2-3. 03.2010 „Lotnisko w systemie transportowym kraju i regionu". Materiały pokonferencyjne, s. 58. Konferencja pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury.*
22. *Na podstawie danych zebranych przez IT w portach lotniczych. Wielkość ta nie uwzględnia lotniska Szczecin-Goleniów, dla którego brak danych.*
23. *Por. T. Dziedzic, Rynek Lotniczy 2006, Warszawa, wrzesień 2006, raport Instytutu Turystyki i Wiadomości Turystycznych, tab. 22, s. 34.*
24. *Na podstawie komunikatu ULC z 4.08.2010, strona ULC, op. cit.*
25. *Informacja na podstawie oświadczenia Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, 26.07.2010 dla radia Lublin; na podstawie strony www.radio.lublin. pl/index.php? site=news_details &id=79379.*

LOT Charters!

Wakacje przez cały rok!

lot.com

LOT Charters

WYŻSZA SZKOŁA INFORMATYKI i ZARZĄDZANIA
z siedzibą w Rzeszowie

AM
Aviation Management

Chcesz dołączyć do studentów na elitarnej, jedynej w Polsce specjalności, która zapewni Ci ciekawy zawód z przyszłością?

Wybierz bezpłatne studia Aviation Management

Dlaczego Aviation Management?
Unikatowe, bezpłatne studia Aviation Management profesjonalnie przygotują Cię do pracy w branży lotniczej w Polsce i na świecie. Dają gwarancję, że jako absolwent znajdziesz ciekawą pracę w przedstawicielstwach linii lotniczych. Gwarantują też zatrudnienie na stanowiskach związanych z zarządzaniem w portach lotniczych, biurach turystycznych i w firmach, które czarterują samoloty lub zajmują się przewozem lotniczym towarów na całym świecie.

Aviation Management – kierunek przyszłości
Branża lotnicza w Polsce i na świecie rozwija się coraz bardziej dynamicznie.
W najbliższych latach w Polsce zabraknie 25 tysięcy specjalistów do obsługi lotnisk!
W ciągu 20 lat linie lotnicze na świecie kupią nawet 25 tysięcy nowych samolotów!
W Polsce liczba samolotów zwiększy się o 300 procent!
Wymusi to zatrudnienie tysięcy nowych, dobrze wyszkolonych pracowników sektora lotniczego.

Studiując Aviation Management masz szansę:
- Dołączyć do elitarnego grona studentów – jesteśmy czwartą uczelnią w Europie, a jedyną w kraju oferującą taką specjalność.
- Rozpocząć karierę zawodową w branży lotniczej o międzynarodowym wymiarze.
- Odbywać praktyki zawodowe na międzynarodowych lotniskach (np. Frankfurt, Warszawa).
- Kształcić się pod okiem międzynarodowych ekspertów z branży lotniczej (np. z Lufthansy).
- Testować swoje umiejętności na unikalnym oprogramowaniu symulacyjnym, w pierwszej w Polsce specjalnej sali lotniczej do prowadzenia zajęć na tej specjalności.
- Nawiązać międzynarodowe kontakty, które pomogą Ci we właściwym kształtowaniu Twojej ścieżki kariery (międzynarodowe obozy szkoleniowe).
- Studiować w wielokulturowym gronie.

Studia na specjalności Aviation Management są bezpłatne!
Trwają 6 semestrów.
Wszystkie przedmioty prowadzone są w języku angielskim.
Zajęcia specjalnościowe rozpoczynają się od 3 semestru na studiach stacjonarnych I stopnia, na kierunku Ekonomia będą poprowadzone przez międzynarodowychi ekspertów z branży lotniczej.
Po zaliczeniu 4 semestrów studenci będą odbywać praktyki zawodowe na międzynarodowych lotniskach, w czołowych liniach lotniczych Unii Europejskiej i Azji! Dzięki temu będą się uczyć zarządzania liniami i portami lotniczymi od najlepszych.

W programie studiów m. in.:
- Aviation Management and Policy
- Aviation Law and Organization
- Airline Network Management
- Airport Management
- Airline Sales and Yield Management
- Ground Service
- Air Navigation and Aircraft Operation
- Cargo Management
- Aviation Marketing

Szczegółowe informacje znajdziesz na **www.aviation.edu.pl**

Projekt „Do kariery na skrzydłach – studiuj Aviation Management" jest współfinansowany przez Unię Europejską, w ramach europejskiego Funduszu Społecznego, w konkursie ogłoszonym przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego (program operacyjny Kapitał Ludzki – Działanie IV). Zajął trzecią lokatę na liście rankingowej pośród ponad 300 projektów złożonych przez uczelnie wyższe z całej Polski. Doceniono innowacyjność projektu, który odpowiada wyzwaniom gospodarki opartej na wiedzy.

KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

10528

Warsaw Chopin Airport **VIP Lounge**

Very Impressive Place

VIP Lounge

★★★★★

Lotnisko Chopina w Warszawie
Warsaw Chopin Airport

Business Services

Perfect place for perfect beginning of **your journey**

Szczegóły oferty na www.lotnisko-chopina.pl/vip