

Rynek Lotniczy w Polsce

przewoźnicy, przewozy, lotniska

Wkrótce ...!



Hotel Mercure Poznań
tel.: 061 855 80 58
fax: 061 855 89 67
e-mail: mer.poznan@orbis.pl



... nowa restauracja
... nowe sale bankietowo-konferencyjne

Mercure, to co najlepsze w regionie



Europejski lider i światowy koncern
w dziedzinie Hotelarstwa i Usług



„Hotel Europejski jest jednym z najstarszych hoteli tej klasy w Europie, po raz pierwszy został otwarty w 1857 r.



Usytuowany w samym sercu Warszawy, przy jednej z najpiękniejszych ulic stolicy – Krakowskim Przedmieściu, w bezpośrednim sąsiedztwie wielu słynnych zabytków architektury (Stare Miasto, Zamek Królewski, Pałac Prezydencki).

Do dyspozycji gości pozostają 234 pokoje, a także 13 stylowych, indywidualnie umeblowanych apartamentów o niepowtarzalnej atmosferze.

Hotel posiada 780 m² powierzchni konferencyjnej zlokalizowanej na parterze Hotelu, restaurację, cukiernię CONTI, aperitif bar oraz kawiarnię, która letnią porą zaprasza do zacisznego ogródka,



Hotel Europejski
ul. Krakowskie Przedmieście 13,
00-071 Warszawa
Tel. + 48 (22) 826 50 51,
Fax + 48 (22) 826 11 11
E-Mail: europejski@orbis.pl,
www.orbis.pl

Spis treści

■ Od autorów	5
■ Transport lotniczy w polityce państwa	6
■ Porty lotnicze w Polsce	7
■ Przewozy i lotnicza komunikacja krajowa	11
■ Rynek sprzedaży agencyjnej	13
■ Regularny ruch lotniczy	15
■ Tendencje w lotnictwie pasażerskim	18
■ Alianse lotnicze na świecie	19
■ Przewoźnicy lotniczy w Polsce	22
■ Cudzoziemcy w polskich portach lotniczych	24
■ Przewozy czarterowe	26
■ Przewozy cargo w 2001	29
■ Oszacowania rynku lotniczego w Polsce	31
■ Przypisy	32



9555



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
Dyrektor Krzysztof Łopaciński
Autorzy raportu: Tomasz Dziędzic,
Krzysztof Łopaciński, Marek Więckowski,
Bożena Radkowska
Korekta: Aleksandra Kwiatkowska

**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.eurosyst.pl
Design: Impuls

656.171.338.48

Zapraszamy do hotelu...

ORBIS
HOTEL NEPTUN

Do dyspozycji gości oddajemy:

474 miejsca noclegowe w 277 komfortowych

1- i 2-osobowych pokojach, oraz 8 apartamentach.

Posiadamy pokoje dla gości niepełnosprawnych,
gości palących i niepalących.

W klimatyzowanych salach obsługujemy: kongresy,
konferencje, sympozja, imprezy okolicznościowe.
Zapewniamy naszym gościom hotelowym wstęp
gratis do: sauny, siłowni i Orbis Casino.

Hotel usytuowany w centrum
kulturalno-administracyjnym,
tuż przy starym parku.

Bądź
naszym
gościem!

Hotel ORBIS NEPTUN

70-530 Szczecin, ul. Matejki 18

Tel. (+48 91) 488-38-83, Fax (+48 91) 488-41-17

E-Mail: neptun@orbis.pl,

www.orbis.pl



GERICOM

Notebooki made in Austria
24 m-ce gwarancji

Gericom X5 Force

14.1" / 15.1" Semi - Rugged
Intel Pentium 4-Mobile 2.2 GHz
Nvidia GeForce 4 Go 64 MB DDR
GPAS. WLAN
HDD do 80 GB
DVD / Combo / DVD-R-RW
MIL Std 810E-506.3 III
MIL Std 810-514.4 I Category 10
Obudowa ze stopu
magnezu i
aluminium

WIELE INNYCH
MODELI
DOWOLNE
KONFIGURACJE



OFERTA SPECJALNA NA NOTEBOOKA
GERICOM WEBSHOX XL

Webshox XL 15.1 TFT/128 MB RAM/20 GB HDD/DVD

3790 PLN

Z TYM OGŁOSZENIEM
NOTEBOOK *150 ZŁ TANIEJ

WWW.GERICOM.COM.PL

00-871 Warszawa ul. Żelazna 67 lok. 18 tel/fax: (0-22) 654-48-23/654-48-25/654-48-26

Szanowni Państwo

Cztery lata temu, dzięki determinacji autorów, pomocy i życzliwości linii lotniczych, w szczególności PLL LOT oraz P.P. Polskie Porty Lotnicze, powstał pierwszy Raport Instytutu Turystyki poświęcony rynkowi lotniczemu w Polsce. Spotkał się on na ogół z dużym zainteresowaniem osób i instytucji związanych z obsługą ruchu podróźniczego, tj. nie tylko przewoźników, ale również biur podróży, przedstawicieli administracji państwowej odpowiedzialnych za turystykę, gospodarkę i transport, a także placówek naukowo-badawczych zajmujących się tą problematyką.

Od miesięcy, jakie minęły od ukazania się poprzedniego Raportu, na rynku lotniczym w Polsce i na świecie zaszły istotne zmiany. Umocniły się i poszerzyły wcześniej istniejące sojusze. W procesie tym uczestniczył także PLL LOT. Początkowy związek organizacyjno-kapitałowy z SAir Group i wejście do sojuszu Qualiflyer w wyniku bankructwa Swissaira musiały przejść do historii. Strategiczna reorientacja, podpisanie umów z Lufthansą i Austrian Airlines oraz aplikowanie o wejście do Star Alliance w istotnym stopniu zmieniły sytuację na polskim rynku. Znacząco wzrosła siatka bezpośrednich połączeń obsługiwanych z Polski, wprowadzono nowy typ sprzętu (Embraer) i przekształcono lotnisko Okęcie w hub regionalny, a zagraniczni przewoźnicy w większym stopniu zaczęli uczestniczyć w obsłudze ruchu w polskich portach regionalnych. Wszystkie te zmiany przyczyniły się do powstania nowej jakości na polskim rynku lotniczym, do lepszego dostosowania go do europejskich standardów i walki konkurencyjnej o polskiego i zagranicznego pasażera. Uzupełnieniem tych zmian był rozwój polskiego rynku przewozów czarterowych, w tym znaczący udział w tych przewozach (w latach 2001-2002) White Eagle Aviation i zwiększenie aktywności portów regionalnych w obsłudze ruchu czarterowego. W 2002 roku powołano do życia trzecią linię czarterową Air Polonia. Wzrosła też liczba i wartość sprzedawanych w Polsce biletów lotniczych.

Są również mniej jasne aspekty rozwoju sytuacji, do których zaliczyć należy bankructwo strate-

gicznych partnerów LOT: Swissaira i Sabeny w 2001 r., przeciągające się rozpoczęcie budowy nowego terminala na Okęciu, czy znaczne osłabienie koniunktury gospodarczej w Polsce i w Europie, co zaznaczyło się w wynikach przewoźników i rynku sprzedaży agencyjnej w 2001 i w 2002 roku. Oceniamy jednak, że przed polskim rynkiem lotniczym, szczególnie w aspekcie liberalizacji ruchu lotniczego i integracji Polski z Europą, rysuje się ścieżka wzrostu.

Wszystkie te, zarówno pozytywne, jak i negatywne, ale istotne elementy rozwoju rynku, skłoniły nas do sporządzenia kolejnej edycji Raportu. Tragiczny przebieg i skutki zamachu 11 września 2001 r. w sposób bezpośredni i poważnym stopniu zaważyły na światowym rynku przewozów lotniczych. Nastąpił spadek liczby pasażerów, ograniczono oferty przewozów, znacząco pogorszyła się sytuacja finansowa przewoźników, poważnie zredukowano zatrudnienie. Wojna w Iraku spowodowała pogłębienie tych zjawisk w pierwszym kwartale 2003 roku. Mimo to oceniamy, iż światowe lotnictwo dąży do restrukturyzacji, a także, co najważniejsze, podejmuje działania mające na celu lepsze dostosowanie oferty do potrzeb rynku. Rynek polski, mimo swych niewielkich rozmiarów, także, choć w mniejszym stopniu i niekiedy z opóźnieniem, dostosowuje się do trendów światowych.

Spółeczeństwa i gospodarki potrzebują samolotu do normalnego funkcjonowania. Spółeczeństwa otwarte i gospodarka globalna potrzebują go tym bardziej. Dotyczy to także polskiego społeczeństwa i polskiej gospodarki, o czym przekonani są autorzy niniejszego Raportu.

Tegoroczna edycja Raportu powstała przy współudziale i pomocy Redakcji „Wiadomości Turystycznych”, za co Autorzy składają podziękowania.

Autorzy Raportu

Transport lotniczy w polityce państwa

Podstawy polityki transportowej rządu zostały określone w Strategii Gospodarczej Rządu SLD-UP-PSL: Przedsiębiorczość-Rozwój-Praca, przyjętej przez Radę Ministrów 29 stycznia 2002 r. W rozdziale „Transport lotniczy” określono następujące **podstawowe cele w zakresie transportu lotniczego**:

- doprowadzenie do pilnego uchwalenia przez Sejm RP ustawy „Prawo lotnicze” oraz przyjęcie przez rząd aktów wykonawczych i innych dokumentów programowych; w dniu 3 lipca 2002 roku Ustawa została uchwalona przez Sejm RP i weszła w życie z dniem 17 listopada 2002 r.
- wybór dla PLL LOT nowego partnera strategicznego oraz wprowadzenie polskiego przewoźnika do jednego ze światowych aliansów strategicznych;
- zapewnienie dla lotniska Warszawa-Okęcie roli międzynarodowego centrum przesiadkowego (tzw. „hub-u”);
- zahamowanie negatywnych (spadkowych) tendencji w lotniczych przewozach pasażerskich i towarowych;
- doprowadzenie do wzrostu (ożywienia) w transporcie lotniczym, jako warunku dla dalszego rozwoju gospodarki narodowej oraz aktywności ekonomiczno-gospodarczej także w regionach;
- kontynuowanie rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów lotniczych oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych (pomocy nawigacyjnych) w celu osiągnięcia kompatybilności ze standardami NATO i EUROCONTROL;
- integracja RP z Unią Europejską w obszarze Transport Lotniczy – poprzez stopniową liberalizację transportu i usług lotniczych;

Zrealizowanie powyższych celów ma zarówno kluczowe znaczenie dla zdecydowanej poprawy sytuacji w transporcie lotniczym, jak również będzie jedną z podstaw rozwoju gospodarki w najbliższych latach.

Kontynuacja rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów lotniczych oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych (pomocy nawigacyjnych) ma na celu osiągnięcie kompatybilności ze standardami NATO i EUROCONTROL. Niezbędna jest w tym zakresie finalizacja budowy Terminala-2 MPL Warszawa Okęcie oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych realizowanych przez Agencję Ruchu Lotniczego. Rozważona zostanie zasadność podjęcia prac studyjnych nad lokalizacją nowego portu lotniczego dla aglomeracji warszawskiej.

Podmioty gospodarcze zarządzające międzynarodowymi regionalnymi portami lotniczymi będą mogły, zgodnie z przepisami projektowanej ustawy „Prawo lotnicze”, posiadać 49% własności (udziałów) kapitału zagranicznego. Stworzy to większe możliwości rozwojowe tych portów lotniczych, także w zakresie ich rozbudowy i modernizacji techniczno-infrastrukturalnej, a w konsekwencji spowoduje wzrost ich przepustowości i standardu świadczonych usług dla konsumenta.

W celu zachowania istniejącej infrastruktury lotniczej i zaprzestania jej dalszego, postępującego dewastowania, zapewni się, że zbywane przez MON lotniska wojskowe w pierwszej kolejności przekazywane będą (w wyniku zawartych porozumień) zainteresowanym podmiotom (np. Aeroklubom) będącym w stanie przy wsparciu władz regionalnych i samorządowych zachować lotniczy charakter tych obiektów.

W dokumencie Rada Ministrów podkreśla, że realizacja zadań związanych z integracją RP z Unią Europejską w obszarze transportu lotniczego wymagać będzie:

- podpisania wynegocjowanego w grudniu 2000 roku i przyjętego przez RM w lutym 2001 r. wielostronnego porozumienia w sprawie przystąpienia Polski do Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego WEOL;
- uchwalenia ustawy „Prawo lotnicze” i aktów wykonawczych do końca 2002 roku, jako warunku zakończenia negocjacji akcesyjnych do UE w obszarze „Transport” oraz członkostwo Polski we Wspólnych Władzach Lotniczych (JAA/EASA) i EUROCONTROL;
- uchwalenia ustawy o systemie poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR);
- stworzenia jednolitej „władzy lotniczej” w Polsce w celu zapewnienia jej efektywności i skuteczności w sprawowaniu nadzoru nad bezpieczeństwem w lotnictwie.

Uchwalenie ustawy „Prawo lotnicze” niezbędne jest dla zahamowania negatywnych trendów i przywrócenia zdolności rozwojowych polskiej gospodarki, gdyż w chwili obecnej brak jest podstaw do koncesjonowania działalności gospodarczej w zakresie transportu lotniczego i innych usług lotniczych. Zgodnie z zapisami projektowanej ustawy „Prawo lotnicze”, z obowiązku uzyskania koncesji zwolniony będzie podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego wykonywanego statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej poniżej 10 ton i posiadający mniej niż 20 miejsc pasażerskich. W sposób istotny ułatwi to polskim przedsiębiorcom prowadzenie działalności w tym zakresie, a w konsekwencji spowodować powinno znaczące ożywienie w obszarze „małego” transportu lotniczego i wykreowanie dodatkowych miejsc pracy.

W ramach pakietu działań ukierunkowanych na rozwój transportu lotniczego nowelizacji wymagać będzie ustawa o ochronie granicy państwowej. W celu pełnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportu lotniczego, koszty utrzymania stałych i dodatkowych lotniczych przejść granicznych spoczywać będą na władzach regionalnych (samorządowych), podmiotach zarządzających portami lotniczymi oraz zainteresowanych istnieniem przejść granicznych przedsiębiorcach, a nie – jak do tej pory – na Ministerstwie Infrastruktury.

Realizacja programu rozwoju transportu lotniczego powinna przynieść wymierne efekty dla polskiego lotnictwa.

Do najważniejszych Rada Ministrów zaliczyła:

- zapewnienie trwałych podstaw rozwoju dla narodowego przewoźnika PLL LOT;
- wzrost znaczenia lotniska Warszawa-Okęcie na rynku międzynarodowym;
- zwiększenie oferty dla konsumenta w przewozach krajowych i międzynarodowych oraz obniżenie cen na oferowane usługi (niższe ceny biletów);
- wzrost dochodów polskich portów lotniczych oraz Agencji Ruchu Lotniczego, jako konsekwencja zwiększonej liczby operacji lotniczych;
- bardziej dynamiczny rozwój połączeń z portów regionalnych do państw UE, co wpłynie stymulująco na rozwój kontaktów gospodarczo-ekonomicznych stwarzając lepsze, bardziej dogodne warunki dla inwestycji zagranicznych w regionach;
- ożywienie w obszarze „małego” transportu lotniczego i wykreowanie dodatkowych miejsc pracy;
- pobudzenie koniunktury gospodarczej w regionach i zmniejszenie bezrobocia wywołane inwestycjami w infrastrukturę portów lotniczych.

Należy podkreślić, że w ramach realizowanej strategii w pierwszym roku swego funkcjonowania Rząd RP podjął różnorodne działania mające na celu:

- dostosowanie polskiego prawa lotniczego do standardów unijnych i do wymagań międzynarodowych,
- unormowanie zagadnień związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed atakami terrorystycznymi,
- reformę administracji polskiego lotnictwa cywilnego,
- uregulowanie kwestii gwarancji Skarbu Państwa dla przewoźników lotniczych,
- wspieranie starań PLL „LOT” S.A. o zawarcie porozumienia z „LUFTHANSA” i wejście do aliansu lotniczego STAR,
- rozbudowę i modernizację portów lotniczych.

Podstawowym dokumentem formułującym politykę gospodarczą rządu jest Narodowy Plan Rozwoju na lata

2004-2006. Częścią NPR jest Strategia rozwoju sektora transportu w latach 2004-2006 dla wykorzystania środków z Funduszu Spójności UE. Przyjęto w niej założenie, że środki finansowe pochodzące z Funduszu Spójności służyć będą realizacji celów wynikających ze Strategii Gospodarczej Rządu. Jednocześnie przyjęto, że cele te będą realizowane w horyzoncie czasowym dłuższym od objętego Strategią Gospodarczą Rządu.

Strategia rozwoju sektora transportu w latach 2004-2006 określa, że podstawowym zadaniem w zakresie transportu lotniczego będzie kontynuacja rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów lotniczych oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych (pomocy nawigacyjnych) mająca na celu osiągnięcie kompatybilności ze standardami NATO i EUROCONTROL. Niezbędna jest w tym zakresie finalizacja budowy Terminala-2 MPL Warszawa Okęcie oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych realizowanych przez Agencję Ruchu Lotniczego. Podjęte będą prace studyjne nad lokalizacją nowego portu lotniczego dla aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

Do najważniejszych celów rozwoju transportu lotniczego należą: zapewnienie trwałych podstaw rozwoju dla narodowego przewoźnika PLL LOT, wzrost znaczenia lotniska Warszawa-Okęcie na rynku międzynarodowym, wzrost dochodów polskich portów lotniczych i Agencji Ruchu Lotniczego jako konsekwencja zwiększonej liczby operacji lotniczych oraz rozwój połączeń z portów regionalnych do państw UE.

Ponadto, celem jest ożywienie w obszarze „małego” transportu lotniczego i wykreowanie dodatkowych miejsc pracy, pobudzenie koniunktury gospodarczej w regionach, zmniejszenie bezrobocia wywołane inwestycjami w infrastrukturę portów lotniczych.

Porty lotnicze w Polsce

Porty lotnicze stanowią kluczowy element infrastruktury w transporcie lotniczym. Ich istnienie i funkcjonowanie, zdolności przeładunkowe, wyposażenie techniczne służące ruchowi naziemnemu (pasy startowe, drogi kołowania, stanowiska parkowania itp.) oraz powietrznemu (sterowanie i kontrola ruchu w przestrzeni powietrznej wokół lotniska) stanowią warunek niezbędny, acz niewystarczający, organizacji przewozów lotniczych.

Z drugiej strony, współczesne lotniska stanowią istotny element wpisujący się w ogólny obraz infrastruktury transportowej kraju, regionu lub miasta (aglomeracji), tworząc wraz z punktami i szlakami innych gałęzi transportu wielogałęziowe węzły odgrywające kluczową rolę w gospodarce. Ze względu na wielość funkcji spełnianych przez porty lotnicze w zakresie obsługi transportu lotniczego (odprawy pasażerów i ładunków, usługi towarzy-

szące przed i po podróży, usługi techniczne itp.) porty lotnicze tworzą liczący się w skali miasta i regionu zespół przedsiębiorstw generujących miejsca pracy i oferujący usługi wykraczające poza gałąź transportu lotniczego, przyciągając kolejnych inwestorów. Szacunkowo przyjmuje się, iż 1 mln obsługiwanych pasażerów na lotnisku wymusza zatrudnienie ok. 1 tys. osób w porcie lotniczym oraz daje pracę ok. 4 tys. osób poza nim¹. Z tych powodów można uznać, iż koniunktura w transporcie lotniczym (wyrażająca się wielkością ruchu pasażerskiego i przeładunków cargo) rzutuje na sytuację gospodarczo-społeczną miasta lub regionu. Mamy też, co oczywiste, do czynienia z zależnością odwrotną. Oceniając sytuację polskich portów lotniczych warto rozważać ją w szerszym kontekście – wyników uzyskiwanych przez porty lotnicze na świecie.

Największe porty lotnicze na świecie

Oslabienie światowej koniunktury, a przede wszystkim kryzys światowego lotnictwa pasażerskiego po zamachach terrorystycznych 11 września spowodował znaczne zmniejszenie pracy portów lotniczych w 2001 roku. W największym stopniu dotknęło to porty USA oraz główne lotniska Europy Zachodniej. Selektywne wychodzenie

amerykańskie (San Francisco, Los Angeles i Newark), które łącznie straciły prawie 10 mln pasażerów w stosunku do 2001 r. Pierwszą dwudziestkę największych lotnisk prezentuje tab. 1.

W okresie styczeń-maj 2002 r. port JFK w Nowym Jorku odnotował spadek o 19%, SFO w San Francisco o 17,3%, a EWR Newark/Nowy Jork o 16,5%, natomiast rozwijające się w 2001 r. porty azjatyckie kontynuowały wzrost: Pekin o 19,6%, Tokio (HND) o 4,8%, Bangkok o 2,8%.

Na większości największych lotnisk świata, tak w 2002 r., jak i w pierwszych miesiącach 2003 r., odnotowano zmniejszenie się ruchu samolotów, przy czym znacznie częściej w obu okresach wystąpiły silniejsze dynamiki spadku w ruchu pasażerów niż w ruchu samolotów.

Polskie porty lotnicze

Poziom ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych, mimo dynamicznego wzrostu w ostatnich latach, znacznie odbiega od światowej czołówki. W krajach kandydujących do Unii Europejskiej największym portem w 2001 r. pozostawała Praga, wyprzedzając Larnacę na Cyprze i Budapeszt. Warszawa zajmowała 4. pozycję. Większy ruch na lotnisku praskim i budapesztańskim, mimo znacznie mniejszego potencjału demograficznego na rynku wewnętrznego i mniejszego obszaru, świadczy o relatywnie silnej (w skali naszej części Europy) pozycji pasażerskiego transportu lotniczego w obu tych krajach. Oceny tej nie zmienia udział w obsłudze ruchu pozostałych polskich portów lotniczych. Dane o polskich portach przedstawione w tab. 2. wskazują na utrzymywanie się dominującej pozycji CPL Warszawa-Okęcie w strukturze całego pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce, jak i na bardzo zróżnicowaną dynamikę wzrostu całości ruchu w kolejnych latach oraz w poszczególnych portach.

Z ogólnego wzrostu o 1 265,9 tys. pasażerów, jaki nastąpił na wszystkich polskich lotniskach w latach 1999-2002, 940 tys. (tj. 74,2%) przypada na Warszawę, a 81,4 tys. na Kraków (tj. 6,4%). Oznacza to, iż wszystkie pozostałe lotniska partycypowały w tym wzroście w niespełna 20%. Porównanie udziału poszczególnych portów w całości ru-

Tab. 1. Największe lotniska pod względem liczby pasażerów w 2002 r.

	Port lotniczy	Miasto/kraj	Liczba pasażerów w tys. w 2002 r.	Zmiana do 2001 r. w %
1	ATL	Atlanta/USA	76 876,1	+1,3
2	ORD	Chicago/USA	66 501,5	-1,3
3	LHR	Londyn/Wlk. Brytania	63 338,6	+4,3
4	HND	Tokio/Japonia	61 079,5	+4,7
5	LAX	Los Angeles/USA	56 198,4	-8,8
6	DFW	Dallas/USA	52 826,3	-4,2
7	FRA	Frankfurt/RFN	48 303,4	-0,2
8	CDG	Paryż/Francja	48 303,4	+0,6
9	AMS	Amsterdam/Holandia	40 736,0	+3,0
10	DEN	Denver/USA	35 651,1	-1,2
11	PHX	Phoenix/USA	35 534,5	+1,2
12	LAS	Las Vegas/USA	35 009,0	-0,5
13	IAH	Houston/USA	33 946,5	-2,2
14	MAD	Madryt/Hiszpania	33 903,6	-0,4
15	HKG	Hongkong	33 876,0	+4,1
16	MSP	Minneapolis/USA	32 630,2	-3,3
17	DTW	Detroit/USA	32 437,0	-0,5
18	BKK	Bangkok/Tajlandia	2 177,2	+5,1
19	SFO	S. Francisco/USA	31 447,8	-9,2
20	MIA	Miami/USA	30 060,2	+5,1

Źródło: ACI, www.airports.org, Passenger Traffic, January-December 2002 (Preliminary).

z kryzysu azjatyckich tygrysów uwidoczniło się wzrostem w niektórych portach lotniczych Dalekiego Wschodu, a największą dodatnią dynamiką wykazał się Pekin. Po złym 2001 roku wstępne informacje o wynikach w 2002 roku wskazują na dalszą stagnację. Z 30 największych pod względem ruchu pasażerskiego lotnisk na świecie wzrost zanotowano zaledwie w 12 (z czego 6 leży w regionie Azji i Pacyfiku, 4 – w Europie, 2 – w USA). Do najbardziej „poszkodowanych” zaliczyć trzeba trzy lotniska

Tab. 2. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 1999-2002

Port lotniczy	Liczba pasaż. w tys.	Zmiana 1999/98 w %	Liczba pasaż. w tys.	Zmiana 2000/99 w %	Liczba pasaż. w tys.	Zmiana 2001/00 w %	Liczba pasaż. w tys.	Zmiana 2002/01 w %	Zmiana 2002/1999 w %
	1999		2000		2001		2002		
Warszawa	3 997,5	+4,8	4 325,8	+8,2	4 713,6	+9,0	4 937,0	+4,7	+23,8%
Kraków	419,5	+18,7	517,0	+23,2	549,3	+6,2	500,9	-8,8	+19,4
Gdańsk	249,9	+8,5	261,0	+4,4	319,2	+22,3	317,9	-0,4	+27,2
Wrocław	191,5	+9,9	210,9	+10,1	237,7	12,7	243,0	+2,2	+26,9
Poznań	208,4	+8,3	227,9	+9,4	227,9	0,0	227,0	-0,4	+8,9
Katowice	170,2	+12,3	168,1	-1,2	178,9	+6,4	200,0	+11,8	+17,5
Szczecin	48,6	+7,8	56,6	+16,5	68,8	+21,6	76,8	+11,6	+58,0
Rzeszów	11,5	+22,3	8,8	-23,5	28,0	+218,2	54,0	+92,9	+369,6
Pozostałe*	10,5	+81,0	17,0	+61,9	17,1	+0,6	17,0	-0,6	+61,9
Razem	5 307,7	+6,6	5 793,1	+9,1	6 340,7	+9,5	6 573,6	+3,7	+23,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Biuletyn GILC nr 2/2002 (130), s. 5-6 oraz „Rzeczpospolita” 17.01.2003 i 8.04.2003.
* do pozostałych portów w tej i pozostałych tabelach, o ile nie jest zaznaczone inaczej, zaliczono: Bydgoszcz, Łódź, Zieloną Górę i Szczelno-Szymany

chu wskazuje na niewielki spadek w przypadku Warszawy i zróżnicowane tendencje w przypadku pozostałych portów, co obrazuje tab. 3.

W przypadku Katowic trudno przewidzieć, czy wzrost odnotowany w ostatnim roku okaże się zjawiskiem trwałym, co będzie warunkowane poprawą ogólnego klimatu w śląskiej gospodarce. Dla lotniska w Poznaniu stymulatorem wzrostu może okazać się oddanie w 2001 r. nowego terminala o przepustowości około 1 mln pasażerów rocznie.

Wzrost o ponad 9% (tj. o ponad 500 tys. pasażerów) ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2001 r. i o prawie 4% (tj. o ponad 230 tys. pasażerów) w 2002 r. wyraźnie kontrastuje ze zjawiskiem silnego spadku, jaki dominował na największych lotniskach świata. Świadczy to, iż mimo znacznego osłabienia tempa wzrostu w gospodarce polskiej i kryzysu w światowym lotnictwie, wewnętrzna dynamika pasażerskich lotniczych potrzeb przewozowych w podróżach z i do Polski okazała się znacznie silniejsza niż czynniki jej niesprzyjające. Może świadczyć to o możliwej dynamice wzrostu tego obszaru działalności z chwilą osłabienia lub zaniku czynników negatywnych.

Tab. 3. Udział poszczególnych polskich portów lotniczych w całości obsługiwanego ruchu pasażerskiego w latach 1998 i 2002

Port	Udział w % w 1998	Udział w % w 2002	Tendencja
Warszawa	76,7	75,1	spadkowa
Kraków	7,1	7,6	wzrostowa
Gdańsk	4,6	4,8	wzrostowa
Wrocław	3,5	3,7	wzrostowa
Poznań	3,9	3,5	spadkowa
Katowice	3,0	3,0	bez zmian
Szczecin	0,9	1,2	wzrostowa
Rzeszów	0,2	0,8	wzrostowa
Pozostałe porty	0,1	0,3	wzrostowa
Razem	100,0	100,0	

Źródło: opracowanie własne.

Nieco inaczej ma się rzecz z przeładunkiem na polskich lotniskach przesyłek towarowych. We wszystkich krajowych portach lotniczych w 1998 r. przeładowano 59,5 tys. ton. Po wzroście w 2000 r. do 61,7 tys. ton, w 2001 r. nastąpił spadek do 53,9 tys. ton, tj. do najniższego poziomu w ostatnich 5 latach. Brak jest jeszcze wyników za 2002 r. Wielkości przeładunku w poszczególnych portach i dynamikę zmian przedstawia tab. 4.

Dane z tab. 4. wskazują na większą koncentrację aktywności w Warszawie w zakresie cargo niż ma to miejsce w ruchu pasażerskim, a także na to, iż drastyczne zmniejszenie tempa wzrostu polskiego PKB w 2001 r. (do 1,0%³) znalazło odbicie w zmniejszeniu aktywności nadawców przesyłek, mimo zwiększenia się wartości obrotów handlu zagranicznego (o 14% w eksporcie i 2,7% w imporcie³). Wskazuje to, iż lotniczy transport towarowy w dalszym ciągu stanowi nieistotny margines w obsłudze wymiany z zagranicą, a ogólna koniunktura gospodarcza kraju w znaczący sposób wpływa na wielkości cargo w polskich

Tab. 4. Przeładunki towarów w polskich portach lotniczych w 1998 r. i w 2001 r. oraz udział poszczególnych portów w tej działalności

Port	Przesyłki obsługiwane w tys. ton		Zmiana 2001/1998 w %	Udział portu w przeładunkach ogółem w 2001 r.
	1998	2001		
Warszawa	49,7	44,1	-11,3	81,9
Katowice	1,3	2,2	+69,2	4,1
Kraków	1,5	2,2	+46,7	4,1
Gdańsk	1,3	1,95	+50,0	3,6
Poznań	0,8	1,3	+62,5	2,4
Wrocław	0,9	1,2	+33,3	2,2
Rzeszów	3,1	0,6	-80,6	1,1
Szczecin	0,8	0,3	-62,5	0,6
Pozostałe porty	0,1	0,0	-100,0	0,0
Razem	59,5	53,85	-9,5	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Biuletyn Informacyjny GILC, op. cit. s. 5-6.

portach lotniczych. Mamy tu do czynienia z większą podatnością na wpływ czynników negatywnych niż ma to miejsce w przypadku ruchu pasażerskiego. Biorąc pod uwagę wielkość Polski, przeciętne dystanse do pokonania i alternatywne środki transportu, trudno oczekiwać, by wraz z poprawą koniunktury nastąpił istotny wzrost przewozów cargo na terenie kraju. Spodziewać się tego można jedynie w przewozach zagranicznych. Aby był to jednak wzrost znaczący, wymaga to bądź istotnej zmiany struktury asortymentowej (a także geograficznej) eksportu (zwiększenia udziału drogich, wysoko przetworzonych i małowagarytowych towarów sprzedawanych najlepiej na odległe rynki), bądź silnego wzrostu importu, a najlepiej jednego i drugiego.

Ruch krajowy i zagraniczny

Zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, w polskich portach lotniczych dominuje ruch zagraniczny. Z ogólnej wielkości 6 340,7 pasażerów w 2001 r. w ruchu krajowym obsługiwano 1 347,6 pasażerów, tj. ok. 21%, a w ruchu zagranicznym 4 993,1, tj. 79%, przy czym dla ruchu zagranicznego dynamika w latach 1998-2001 wyniosła ogółem 22% (4 095,6 tys. pasażerów w 1998 r.), natomiast w ruchu krajowym prawie 53% (881,4 tys. pasażerów w 1998 r.). Z uwagi na układ siatki połączeń wewnętrznych (przewozy odbywają się głównie pomiędzy Warszawą a portami regionalnymi), ruch krajowy w połowie obsługiwany jest przez CPL Warszawa i w połowie przez pozostałe ośrodki (Warszawa 659,7 tys. pasażerów, tj. 49%, pozostałe porty 687,9 tys., tj. 51%). Ruch krajowy wykazał się w 2001 znaczną dynamiką, która w CPL Warszawa wyniosła 30,5% (w 2000 r. ruch w Warszawie 505,5 tys. pas.), a w portach regionalnych 25,2% (w 2000 r. ruch w tych portach wyniósł 549,6 tys. pas.). Gdańsk, Wrocław i Kraków w 2001 r. miały największy, i na podobnym poziomie, udział w krajowym ruchu pasażerskim. Ogółem na te trzy porty przypadało około 2/3 (65,4%) całego ruchu krajowego obsługiwanego przez porty regionalne. Z pośród około 4 993,1 pasażerów w ruchu zagranicznym na CPL Warszawa przypadło 4 053,9 tys. pasażerów

(tj. 82%), a na porty regionalne 939,2 tys. (18%). W tym segmencie ruchu ponad 1/3 obsługiwana była przez port w Krakowie, a porty w Gdańsku, Katowicach i Poznaniu miały udziały kilkunastoprocentowe. Wielkości ruchu krajowego i zagranicznego w poszczególnych portach przedstawia tab. 5.

Dynamika wzrostu ruchu krajowego we wszystkich portach (poza Wrocławiem) znacznie przewyższała dynamikę wzrostu w ruchu zagranicznym. Dla lotnisk Poznania, Katowic i Szczecina odnotowany został spadek ruchu zagranicznego, a w przypadku Krakowa wzrost okazał się niewielki. Tylko dla Gdańska i Wrocławia wzrost ruchu zagranicznego można uznać za znaczący. Wskazywać to może na osłabienie trendu wzrostowego w segmencie ruchu zagranicznego i zmniejszenie jego roli w całości ruchu na polskich lotniskach.

Liczba 1 347,6 tys. (lub wg PPL 1 333,1 tys.) pasażerów obsługiwanych przez lotniska w ruchu krajowym nie oznacza iż wszyscy ci pasażerowie odbywali podróż wyłącznie po Polsce. Znaczny odsetek stanowiły osoby, dla których lot krajowy stanowił część podróży zagranicznej, a odcinek krajowy stanowił dojazd do miejsca startu rejsu za granicę. Porównując dane dotyczące ruchu krajowego na lotniskach z danymi o podróżach rozpoczynających się kończących w kraju można stwierdzić, iż podróże ograniczające się wyłącznie do kraju stanowiły w 2001 r. około 47%, natomiast około 53% to pasażerowie udający się za granicę lub przylatujący z zagranicy odbywający część podróży lotniczą komunikacją krajową⁴. Oznacza to tym samym, iż zjawisko osłabienia dynamiki i znaczenia segmentu zagranicznego, o którym wspomniano wyżej, nie musi być tak znaczące, jak wynika to z danych w tab. 5. i przynajmniej część z ponad 230 tys. pasażerów, o których wzrósł ruch zagraniczny w Warszawie w 2001 r., wiązało się z ru-

chem generowanym w portach regionalnych, określanym nominalnie, jako ruch krajowy.

Operacje lotnicze w polskich portach

Ogółem w 2001 roku na dwunastu podstawowych lotniskach w Polsce odnotowano 169,8 tys. lotniczych operacji komunikacyjnych. Oznaczało to wzrost o 8,6% w stosunku do 2000 r. i o 55,6% w stosunku do 1998 r. Można uznać, że wzrost ten korespondował z dynamiką zmian w ruchu pasażerskim w 2000 r., natomiast znacznie odbiegał od skali wzrostu w stosunku do 1998 r. (porównaj tab. 2.) Konfrontacja tych liczb dowodzi istotnego zmniejszenia się liczby pasażerów przypadających na 1 operację (z 45,6 w 1998 r. do 37,3 w 2001 r.). Dokładna interpretacja tej zmiany wymagałaby bardziej wszechstronnej analizy. Możemy jednak domniemywać, iż spadek wskaźnika pasażerów przypadających na jedną operację wiąże się ze wzrostem udziału ruchu krajowego wykorzystującego samoloty o małej pojemności oraz wprowadzeniem do eksploatacji przez PLL LOT 13 samolotów ERJ-145, także o pojemności poniżej 50 miejsc. Szczegółowe dane dotyczące liczby operacji lotniczych w poszczególnych portach w latach 1998-2001 przedstawia tab. 6.

Dane w tab. 6. potwierdzają zasadniczo sformułowane wyżej przypuszczenie o wpływie zmiany proporcji pomiędzy ruchem krajowym i zagranicznym oraz zmiany struktury środków transportu na zmianę wskaźnika efektywności operacji (liczba pasażerów na 1 operację). Wzrost tej efektywności w przypadku Krakowa wiązał się z udziałem rejsów atlantyckich (w 2000 r. wskaźnik wynosił nawet 39,5 pas./operację), a we Wrocławiu ze znacznym wzrostem segmentu ruchu zagranicznego.

Mimo znacznego wzrostu operacji lotniczych na polskich lotniskach komunikacyjnych w latach 1998-2001, w dalszym ciągu ich wykorzystanie należy ocenić jako słabe. Wskaźnik średniej liczby dziennych operacji dla wszystkich lotnisk w 2001 r. wyniósł 465. Dla największego lotniska w kraju, tj. CPL Warszawa, były to 263 operacje dziennie, dla Krakowa 39 operacji, dla Gdańska 35 operacji, dla Wrocławia 20 operacji, dla Poznania 42 operacje, dla Katowic 26 operacji, dla Szczecina niecałe 18 operacji, dla Rzeszowa 10 operacji, a dla pozostałych 4 lotnisk łącznie – 13 operacji. Poza Warszawą, gdzie uzyskano prawie 15 operacji na godzinę (przy założeniu funkcjonowania portu 18 godzin na dobę), pozostałe wskaźniki trudno uznać za imponujące, gdyż nawet dla największych portów nie przekraczają generalnie 2 operacji na godzinę. Świadczy to o słabym wykorzystaniu zainwestowanych środków w lotniska komunikacyjne. Można przypuszczać, iż poza CPL Warszawa, podstawową

Tab. 5. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w 2001 r. w podziale na krajowy i zagraniczny

Port	Ruch krajowy	Udział % w segmencie	Ruch zagraniczny	Udział % w segmencie	Zmiana do 2000 r. w % kraj	zagr.
Warszawa	659,7	49,5	4053,9	81,2	+30,5	+6,1
Kraków	147,3	11,0	386,4	7,7	+24,8	+2,6
Gdańsk	151,3	11,3	167,0	3,3	+26,5	+16,4
Wrocław	153,6	11,5	84,2	1,7	+10,2	+17,8
Poznań	93,3	7,0	120,8	2,4	+15,3	-2,0
Katowice	29,8	2,2	142,2	2,8	+97,4	-2,5
Szczecin	57,4	4,3	11,5	0,2	+44,6	-31,5
Rzeszów	26,8*	2,0	1,2	0,02	+467,3	-70,8
Zielona Góra**	5,5	0,4	0	0	+15,7	0
Pozostałe	8,4	0,6	3,1	0,06	+52,7	+3,3
Razem	1 333,1	100,0	4 970,3	100,0		
Ruch ogółem wg GILC***	1 347,6		4 993,1		+27,7	+5,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Biuletyn GILC, op. cit. s. 3., Biuletyn GILC nr 1/2002 (129), s. 8., Biuletyn GILC 1/2001 (127), s. 10. oraz Raport Roczny PPL 2001 s. 17 i 27.

* dane dla ruchu krajowego w Rzeszowie obliczono na podstawie różnicy pomiędzy całkowitym ruchem podanym przez GILC a ruchem czarterowym publikowanym przez PP PPL w tym porcie, który obejmuje ruch zagraniczny.

** dane dla Zielonej Góry na podstawie Raportu Roczno 2001 PPL

*** minimalna różnica w wielkościach ruchu całkowitego (ujętego w tab. 2.) i w ruchu w rozbiórce na krajowy i zagraniczny wynika z nieco różnej agregacji danych w obu statystykach GILC, przy czym w odniesieniu do poszczególnych portów różnice te można uznać za statystycznie mało znaczące.

Tab. 6. Liczba operacji lotniczych komunikacyjnych w polskich portach w latach 1998 i 2001

Port	L. operacji w tys.		Zmiana w %	L. pasażerów na 1 operację	
	1998	2001		1998	2001
Warszawa	61,4	95,9	+56,2	62,1	49,2
Kraków	9,4	14,3	+52,1	37,6	38,4
Gdańsk	8,0	12,7	+58,8	28,8	25,1
Wrocław	9,6	7,4	-22,9	18,1	32,1
Poznań	9,1	15,4	+69,2	21,1	14,8
Katowice	5,2	9,4	+80,8	30,0	19,0
Szczecin	3,3	6,4	+93,9	13,7	10,8
Rzeszów	0,9	3,6	+300,0	10,4	7,8
Pozostałe porty	2,1	4,7	+123,8	2,8	3,6
Razem	109,1	169,8	+55,6	45,6	37,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Biuletyn GILC, 2/2002 (130), op. cit., s. 5-6.

przeszkodą jest bariera popytu, a także brak konkurencyjnych operatorów obsługujących krajowe pasażerskie przewozy lotnicze. W przypadku Warszawy dochodzi „wąskie gardło” istniejącego obecnie terminala.

Perspektywy na najbliższe lata

Działaniem o najbardziej spektakularnych skutkach, jakie planowane jest na polskich lotniskach, ma być budowa nowego terminala pasażerskiego w Warszawie, zdolnego obsłużyć ok. 6 mln pasażerów rocznie. Jest to zgodne z prognozami wzrostu ruchu opracowanymi przez PPL. Mówią one, iż w 2010 r. ruch w Warszawie osiągnie poziom ok. 8 mln pasażerów⁵, tj. o ponad 3 mln więcej (ok. 70%) niż w 2001 r. Przy założeniu, iż dynamika wzrostu ruchu na lotniskach regionalnych będzie nie mniejsza

niż w Warszawie w 2010 r., powinny one obsłużyć ok. 2,8 mln pasażerów (a przy założeniu, że będzie to taka dynamika, jak w ostatnich 5 latach – ok. 2,9-3 mln). Łącznie, w oparciu o te prognozy, zakłada się, iż w 2010 r. pasażerski ruch lotniczy w polskich portach osiągnie poziom ok. 11 mln pasażerów. Stanowi to ponad trzykrotny wzrost w stosunku do sytuacji z połowy lat 90. i wymagać będzie znacznych inwestycji w infrastrukturę naziemną i powietrzną, zarówno na samych lotniskach, jak i w ich otoczeniu (m.in. modernizację systemu transportu pomiędzy lotniskami a centrum miast). Najprawdopodobniej zmieniający się rynek, a także nowe prawo lotnicze, regulacje Unii Europejskiej i otwartego nieba wymuszą zmiany w organizacji, własności i zarządzaniu portami lotniczymi w Polsce, umożliwiające sprawną obsługę wzrastającego ruchu. Ma to tym większe znaczenie, iż wszelkie długoterminowe prognozy pasażerskiego ruchu lotniczego do tej pory okazywały się zaniżone. Kwestią otwartą pozostaje sprawa dystansu do innych portów i rynków narodowych poszerzonej Unii Europejskiej.

Tomasz Dziedzic

Przewozy i lotnicza komunikacja krajowa

W 2002 r. PLL LOT pozostawał wyłącznym operatorem regularnej lotniczej komunikacji na obszarze Polski. Obsługa przewozów wykonywana była przez powołaną w tym celu w 1996 r. (koncesja na działalność od połowy 1997 r.) spółkę-córkę EuroLOT. W 2002 r. samoloty EuroLOT-u przewiozły na rejsach krajowych 714,6 tys. pasażerów (wzrost o 10,8% w stosunku do 2001 r., kiedy przewieziono 644,9 tys. pas.), co stanowiło ponad 95% pasażerów obsługiwanych na polskich lotniskach w ruchu krajowym. W 2002 r. po raz kolejny wzrósł do 51,3% wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich (w 2001 roku wyniósł on 48,8%). Świadczy to o bardzo wyraźnym uaktywnieniu się popytu na krajowe pasażerskie przewozy lotnicze, mimo ogólnego osłabienia aktywności gospodarczej w Polsce i stagnacji poziomu PKB. Oceny tej nie zmienia fakt, iż dla znacznej części pasażerów na rejsach krajowych była to kontynuacja (lub rozpoczęcie) ich podróży zagranicznej. Bardziej istotne znaczenie ma fakt, iż w 2001 r. EuroLOT po raz pierwszy w historii swojej działalności osiągnął dodatni wynik finansowy w wysokości

ok. 10 mln PLN⁶. EuroLOT utrzymuje regularną pasażerską komunikację lotniczą pomiędzy Warszawą i największymi miastami Polski.

Brak jest jeszcze szczegółowych danych dotyczących wielkości przewozów w 2002 roku. Orientacyjne wielkości przewozów w 2001 roku przedstawia tab. 1.

W rozkładzie połączeń oferowanych przez PLL LOT w lecie 2001 prócz głównych tras krajowych do Krakowa, Gdańska czy Wrocławia figurowały także regularne rejsy pomiędzy Warszawą a Zieloną Górą (7 razy w tygodniu), Warszawą i Bydgoszczą (7 razy w tygodniu) oraz Warszawą i Łodzią (16 razy w tygodniu). Wg rozkładu letniego na 2002 r. częstotliwość połączeń z Bydgoszczą została utrzymana, z Łodzią zredukowana do 4 w tygodniu, a z Zieloną Górą do 6 rejsów tygodniowo. We wszystkich tych wypadkach trudno mówić o znaczących wielkościach przewozowych. Na połączeniach krajowych z Bydgoszczą i do Bydgoszczy obsłużono 5,9 tys. pasażerów, z Łodzi i do Łodzi 2,2 tys., a z i do Zielonej Góry ok. 5,5

Tab. 1. Orientacyjne wielkości krajowych przewozów pasażerskich na trasach obsługiwanych przez EuroLOT w 2001 r.

Trasa	L. pasażerów przewiezionych w 2001 r. w tys. osób	Zmiana 2001/1998	Udział w %
Warszawa - Wrocław	145	+30,5	22,5
Warszawa - Gdańsk	145	+32,5	22,5
Warszawa - Kraków	145	+72,9	22,5
Warszawa - Poznań	85	+19,2	13,2
Warszawa - Szczecin	55	+72,7	8,5
Warszawa - Katowice	30	+80,7	4,7
Warszawa - Rzeszów	26	+271,4	4,0
Warszawa - Bydgoszcz*	6	-	0,9
Warszawa - Zielona G.*	5	-	0,8
Warszawa - Łódź*	2	-	0,3
Razem	644	+60,0	100,0

Źródło: oszacowanie własne na podstawie: Biuletyn Informacyjny GILC 2/2002 (130), s. 3, Biuletyn GILC 1/2000 (126), s. 13-16, Raport Roczny 2001 PLL LOT, s. 12, oraz Raport Roczny 2001 PPL, s. 17.
* z portów Bydgoszcz, Zielona Góra i Łódź w 1998 r. praktycznie nie obsługiwano ruchu krajowego

tys. pasażerów. Lotnisko Szczytno-Szymany nie prowadziło w 2001 r. obsługi komunikacji regularnej, a z innych form połączeń skorzystało w ruchu krajowym ok. 350 pasażerów⁷. W przypadku Łodzi, Bydgoszczy i Zielonej Góry osiągane wielkości przewozów odbiegają znacząco od połączeń wyszczególnionych w tab. 1. Z tego względu trasy te można traktować jako marginalne z punktu widzenia kształtowania się i funkcjonowania siatki lotniczych połączeń krajowych.

Komunikacja lotnicza Łodzi stanowi przypadek szczególny. Trzecia co do wielkości (po śląskiej i warszawskiej) aglomeracja miejska w Polsce w zasadzie funkcjonuje poza siatką połączeń komunikacji lotniczej. Lotnisko Łódź-Lublinek nie spełnia standardów technicznych (i bezpieczeństwa operacji lotniczych) na takim poziomie, jak lotniska w Krakowie, Katowicach, Wrocławiu czy Gdańsku. I jest to jeden z powodów, dla których połączenia z i do Łodzi podlegają perturbacjom (wielokrotnie zawieszane i przywracane na skutek nacisku lokalnych władz). Efektywny popyt na przewozy lotnicze (krajowe i zagraniczne) w Łodzi i regionie łódzkim odbiega in minus od większości województw. W 2000 r. województwo łódzkie zajmowało 11 miejsce (na 17 wyodrębnionych regionów) pod względem wartości sprzedaży biletów lotniczych w sieci agencyjnej w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców⁸. Nie sprzyja to lansowaniu koncepcji rozbudowy i daleko idącej modernizacji istniejącego lotniska (posiadającego istotne naturalne ograniczenia), ani tym bardziej budowy lotniska nowego. Studialne projekty budowy dużego lotniska międzynarodowego obsługującego wspólnie Warszawę i Łódź trudno w najbliższych latach uznać za realne. Wydaje się, iż bardziej odpowiadającym istniejącym tendencjom rynkowym oraz położeniu geograficznemu Łodzi będzie uznanie Okęcia za lotnisko dla tego miasta i regionu. Sprzyjać temu powinien układ autostrad A1 i A2 w rejonie Łodzi wraz z odpowiednim powiązaniem z lotniskiem warszawskim. System alternatywnych połączeń (drogowych i kolejowych) Łodzi z innymi największymi miastami w Polsce już obecnie powoduje, iż krajo-

wa komunikacja lotnicza z tego miasta jest znacznie mniej konkurencyjna. Odległość i czas przejazdu (pociągiem lub samochodem) do Poznania, Katowic, Krakowa, Wrocławia i Gdańska powoduje, iż podróż lotnicza nie jest korzystnym (z punktu widzenia czasu) rozwiązaniem alternatywnym. W przypadku powstania A1 i A2 ta niekonkurencyjność znacznie się pogłębi i krajowa komunikacja Łodzi z innymi miastami pozostanie domeną połączeń naziemnych.

Poszukując przyczyn bardzo znaczącego wzrostu lotniczych przewozów krajowych na trasach łączących Warszawę z miastami wykazanymi w tab. 1. należy zwrócić uwagę na dwa zasadnicze elementy:

- pogarszający się od kilku lat standard podróży konkurencyjnymi środkami transportu, tj. pociągiem lub samochodem,
- poprawa koordynacji rozkładów i czasu przesiadkowego (tzw. connection time), tak w lotach krajowych przez Warszawę (np. z Krakowa do Gdańska), jak i przede wszystkim w powiązaniu z komunikacją międzynarodową.

Wydłużający się czas przejazdu na skutek tłoku na głównych polskich drogach, coraz gorszy ich stan techniczny oraz wynikające z obu tych zjawisk pogorszenie bezpieczeństwa podróży, brak poprawy standardu na trasach i dworcach kolejowych (po widocznych zmianach na lepsze w pierwszej połowie lat 90., w drugiej połowie nastąpiła stagnacja) to czynniki sprzyjające poszukiwaniu takich środków transportu, które w większym stopniu zaspokajałyby oczekiwania konsumenckie. Niewątpliwie czas i bezpieczeństwo w tych oczekiwaniach zajmują wysoką pozycję. Z tego względu, do czasu wybudowania autostrad, istniejący stan rzeczy sprzyjał w ostatnim czasie i będzie sprzyjał krajowej komunikacji lotniczej pomiędzy Warszawą a innymi dużymi miastami, a także między głównymi ośrodkami Polski południowej i północnej.

Lepsza koordynacja rozkładów w układzie wewnątrz-krajowym oraz na styku połączeń krajowych i zagranicznych wraz z aktywnymi działaniami taryfowymi miała swój udział we wzroście popytu na przewozy krajowe. Uznanie ich nie tylko w kategoriach zaspokojenia potrzeb przewozowych pomiędzy kilkoma miastami Polski, ale potraktowanie komunikacji krajowej jako integralnej części całej siatki połączeń PLL LOT, przyniosło wymierny skutek w postaci wzrostu przewozów, wzrostu sprzedaży, lepszego wykorzystania miejsc i dodatniego wyniku finansowego.

Tomasz Dziedzic

Rynek sprzedaży agencyjnej

W każdym rodzaju działalności gospodarczej system dystrybucji i sieć sprzedaży odgrywa kluczową rolę dla osiągnięcia końcowego sukcesu, tj. by produkt znalazł się u tych, którzy go potrzebują i są skłonni za niego zapłacić. Nie inaczej jest w przypadku sprzedaży usług lotniczego transportu pasażerskiego. W tej gałęzi funkcjonują obecnie trzy kanały dystrybucji:

- sprzedaż przez własne placówki linii lotniczych,
- sprzedaż przez internet,
- sprzedaż przez sieć autoryzowanych agentów.

W każdym przypadku sieć sprzedaży wspomagana jest przez wewnętrzny lub zewnętrzny system rezerwacyjny.

Pod względem wartości sprzedaży do sieci agencyjnej należy największy udział w rynku sprzedaży biletów lotniczych, który w różnych krajach waha się od 60 do 90% wpływów z tytułu połączeń regularnych.

Biura podróży (lub inne instytucje) uzyskują uprawnienia do wystawiania biletów lotniczych w drodze autoryzacji przez IATA (lub IATAN[®] w USA i częściowo w Kanadzie). Aby uzyskać autoryzację należy spełnić szereg surowych kryteriów dotyczących wiarygodności finansowej, poziomu fachowości obsługi, standardów wyposażenia etc. Standardy te wyznacza IATA (jej uprawniony organ), jako międzynarodowe zrzeszenie przewoźników transportu powietrznego, gdyż agencje działają w tym zakresie z upoważnienia linii lotniczych. Stąd posiadanie przez biuro autoryzacji IATA traktowane jest jako, jeśli nie gwarancja, to przynajmniej znaczne zwiększenie wiarygodności dobrej obsługi i usługi. Autoryzacja przyznawana jest na konkretny punkt sprzedaży i nie rozciąga się automatycznie na wszystkie placówki danego biura podróży. Agencje nieposiadające z różnych względów autoryzacji IATA, zwane też w branży „dzikimi”, czasami oferują swoim klientom obsługę biletową, wykupując bilety w agencji posiadającej takie uprawnienia, bądź bezpośrednio w przedstawicielstwie linii lotniczych.

Według danych IATA na koniec 2001 r. na świecie było 87,4 tys. agencji (łącznie z autoryzacją IATAN) autoryzo-

Tab. 1. Liczba autoryzowanych agentów IATA, wartość brutto agencyjnej sprzedaży biletów lotniczych i liczba przewoźników lotniczych wchodzących w system rozliczeń BSP[®] w największych krajach europejskich na koniec 2001 r.

Kraj	Liczba lokacji	Wartość sprzedaży w mln USD	Liczba linii lotniczych
Wlk. Brytania	3 841	14 691	107
Niemcy	4 746	8 400	118
Francja	3 461	6 810	110
Włochy	4 790	4 915	96
Hiszpania	6 286	3 902	98
Łącznie	23 124	38 718	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IATA Annual Report 2002, Shanghai, June 2002, s. 54.

wanych do sprzedaży biletów pasażerskich. Z tej liczby w Ameryce Płn. funkcjonowało 33,1 tys. (w tym: w USA 29,4 tys., w Kanadzie 3,7 tys.), w Ameryce Środkowej i Południowej 8,4 tys., w regionie Azji i Pacyfiku 9,7 tys., a w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce 36,1 tys. agentów. W 2001 r. ogólna liczba agentów na świecie zmniejszyła się o 2,1%. Spadek ten wystąpił wyłącznie w USA i Kanadzie, przy równoczesnym wzroście w pozostałych regionach. Kraje o największej sieci agencyjnej w Europie prezentuje tab. 1.

Można zauważyć, iż 5 krajów wykazanych w tab. 1. skupia ok. 2/3 wszystkich lokacji autoryzowanych agentów

Tab. 2. Liczba autoryzowanych agentów IATA, wartość brutto agencyjnej sprzedaży biletów lotniczych i liczba przewoźników lotniczych wchodzących w system rozliczeń BSP w wybranych krajach europejskich na koniec 2001 r.

Kraj	Liczba lokacji	Wartość sprzedaży w mln USD	Liczba linii lotniczych
Grecja	1 012	936	54
Austria	270	787	78
Finlandia	334	694	56
Turcja	367	368	49
Polska	361	315	31
Węgry	252	205	35
Czechy i Słowacja	187	204	41
Łącznie	2 783	3 509	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IATA Annual Report 2002, Shanghai June 2002, s. 54

IATA z regionu Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki. Świadczy to, z jednej strony o wielkiej koncentracji podaży i popytu na usługi tego typu na kilku głównych rynkach, z drugiej, o dysproporcji w nasyceniu infrastrukturą rynkową, jaką tworzą sieci sprzedaży.

Mniejsze rynki europejskie nie osiągają tak imponujących wskaźników gęstości sieci agencyjnej i wartości sprzedaży. Można powiedzieć, iż pod tymi względami są nieporównywalne z rynkami Francji, Niemiec, czy Wielkiej Brytanii. Dane dla mniejszych krajów UE oraz niektórych państw do niej kandydujących przedstawia tab. 2.

Porównanie wyników obu tabel wskazuje, iż łącznie 8 krajów wymienionych w tab. 2 ma mniejszą liczbę lokacji agencyjnych i mniejszą wartość sprzedaży niż najśłabsze kraje w obu kategoriach umieszczone w tab. 1. W świetle tych danych udział Polski w agencyjnej sprzedaży biletów lotniczych w Europie kształtuje się raczej skromnie, a osiągnięte wielkości świadczą, iż polski rynek usług lotniczych jest niewielki, mimo znacznej liczby ludności, wzrastających przewozów krajowych i zwiększających się z roku na rok kontaktów zagranicznych. Relatywizując przedstawione w tab. 2 wielkości do liczby ludności i wartości sprzedaży na 1 lokację wyniki osiągnięte przez polskich

agentów są jeszcze słabsze.

Dane tab. 3 wyraźnie dowodzą, że pod względem wartości sprzedaży na 100 tys. mieszkańców polski rynek agencyjnej sprzedaży biletów lotniczych zdecydowanie ustępuje nie tylko mniejszym rynkom krajów Unii Europejskiej (Finlandia, Austria, Grecja), ale także rynkowi czesko-słowackiemu i węgierskiemu. Wskaźnik ten można traktować jako miarę rzeczywistego popytu na przewozy lotnicze i siły sieci agencyjnej, będącej wyspecjalizowanym kanałem dystrybucji i sprzedaży. Mimo iż polski rynek w ostatnich latach rozwijał się dynamicznie, to nie zdołał nadrobić opóźnień (w stosunku do rynków bardziej zaawansowanych) w stopniu pozwalającym na istotną zmianę miejsca w rankingu, a dynamika zmian na rynku węgierskim i czesko-słowackim była wyższa. Porównanie zmian, jakie w wymienionych krajach zaszły w latach 1998-2001 przedstawia tab. 4¹¹.

W latach 1998-2001 globalny wzrost wartości sprzedaży biletów przez sieci agencyjne wynosił w Czechach i Słowacji 68 mln USD (tj. 50%), na Węgrzech 56 mln USD (tj. 37,6%), a w Polsce 88 mln USD (tj. 38,8%).¹² Dla rynku polskiego wielkość ta sprowadza się do ok. 9% średniorocznego wzrostu w minionych 4 latach. W warunkach malejącej dynamiki polskiego PKB w tym czasie z ponad 4% do ok. 1% oraz niesprzyjających wydarzeń zewnętrznych (atak terrorystyczny 11 września 2001 r.), znaczny wzrost sprzedaży agencyjnej świadczy o wewnętrznej sile popytu na usługi pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce i możliwościach rozwoju tego segmentu rynku w warunkach bardziej sprzyjającego otoczenia (tj. większego wzrostu w Polsce, integracji z UE i poprawy koniunktury w krajach europejskich).

Według danych BSP Polska, w 2001 r. sieć agencyjna sprzedała 817,5 tys. biletów lotniczych i było to o 4,7% więcej niż rok wcześniej. Średnia cena brutto sprzedawanego przez agencje biletu wyniosła 385 USD¹³.

Sieć sprzedaży agencyjnej w Polsce w znacznym stopniu składa się z lokacji należących do znanych na rynku firm

Tab. 3. Liczba autoryzowanych agencji IATA przypadających na 1 mln mieszkańców, wartość sprzedaży agencyjnej przypadająca na 100 tys. mieszkańców i wartość sprzedaży agencyjnej biletów lotniczych przypadająca na 1 lokację w 2001 r.

Kraj	Liczba lokacji na 1 mln mieszkańców	Wartość sprzedaży agencyjnej na 100 tys. mieszkańców w tys. USD	Wartość sprzedaży agencyjnej na 1 lokację w tys. USD
Finlandia	64,5	13 405	2 077,8
Austria	33,3	9 704	2 914,8
Grecja	95,8	8 864	924,9
Węgry	25,1	2 045	813,5
Czechy i Słowacja	11,9	1 301	1 090,9
Polska	9,3	815	872,5
Turcja	5,6	564	1 002,7
Średnio dla ww. krajów	18,1	2 286	1 260,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IATA Annual Report 2002, Shanghai, June 2002, s. 54.

obsługujących podróże. Z biur o rodowodzie polskim należy tu wymienić m.in. Orbis Travel S.A., OST Gromada i Pegrotour-Mazovia, a z przedsiębiorstw zagranicznych – American Express, Carlson Wagon Lits, American Travel Abroad. Ogółem do firm o rozbudowanej sieci punktów sprzedaży należy ok. 50% wszystkich lokacji posiadających autoryzację IATA. Do nich też należy znaczny udział

Tab. 4. Zmiany w wielkości agencyjnej sprzedaży biletów lotniczych przypadającej na 100 tys. mieszkańców w wybranych krajach Europy w latach 1998-2001

Kraj	Wzrost/spadek wartości sprzedaży na 100 tys. mieszkańców w tys. USD	Wzrost/spadek wartości sprzedaży na 100 tys. mieszkańców w %
Finlandia	+735	+5,8
Austria	+774	+8,7
Grecja	+4 744	+115,1
Węgry	+595	+41,0
Czechy i Słowacja	+431	+49,6
Polska	+225	+38,1
Turcja	+4	+0,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rynek Lotniczy w Polsce, 1999, s. 8 oraz IATA Annual Report 2002, Shanghai, June 2002, s. 54.

w ogólnej wartości sprzedawanych biletów. Nie oznacza to jednak, iż wszystkie punkty należące do dużych firm sprzedają dużo, a agencje jedno lub dwulokacyjne mało. Niektóre przedstawicielstwa Orbisu lub Gromady trudno zaliczyć do potentatów w branży, z kolei istnieją firmy posiadające tylko jedną placówkę, ale będące w absolutnej czołówce pod względem wartości sprzedaży, bądź w danym regionie, bądź w skali całego kraju.

Sieć agencyjna w Polsce rozłożona jest bardzo nierównomiernie. Ok. 1/3 punktów zlokalizowanych jest w Warszawie. Do regionów o większej ich liczbie należą także: Śląsk, Małopolska, Wielkopolska, Pomorze, Podkarpacie i Dolny Śląsk. Podział województw wg liczby lokacji agencyjnych przedstawia tab. 5.

Generalnie można powiedzieć, iż w podziale tym odbija się poziom zamożności i rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów Polski. Regiony ekonomicznie słabe, o niskich dochodach i małych inwestycjach, wykazują znacznie mniejszą aktywność w tworzeniu sieci agencyjnej, co wiąże się z niskim poziomem potencjalnego popytu na przewozy lotnicze, niż regiony gospodarczo silniejsze i rozwijające się bardziej dynamicznie.

Dysproporcje te są jeszcze bardziej widoczne przy analizie wielkości wpływów ze sprzedaży w poszczególnych regionach. W tym wypadku do agencji operujących w Warszawie należy ok. 2/3 przychodu sprzedaży biletów. Ponad 80% wartości sprzedaży generowane jest przez 5 najbardziej aktywnych regionów, a na pozostałe 12 przypada mniej niż 20%.

Zdecydowana większość agencji, jak i przychodów ze sprzedaży biletów lotniczych, skupia się na terenie wielkich miast. Prócz Warszawy jest to Kraków, Poznań, Wrocław, Trójmiasto. Interesującymi wyjątkami od tej zasady

Tab. 5. Podział województw w Polsce z wyodrębnieniem Warszawy, wg liczby autoryzowanych punktów sprzedaży IATA

Stopień rozbudowy sieci sprzedaży	Regiony
Bardzo wysoki	Warszawa
Wysoki	Śląsk, Małopolska, Wielkopolska, Pomorze, Podkarpacie, Dolny Śląsk
Umiarkowany	Podlasie, Mazowsze (bez Warszawy), Kujawsko-Pomorski, Warmińsko-Mazurski, Łódzki, Zachodniopomorski
Niski	Lubelski, Świętokrzyski, Opolski, Lubuski

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych materiałów Zrzeszenia Agentów IATA w Polsce.

jest Podkarpacie i Podlasie, gdzie znaczna liczba agencji zlokalizowana jest w mniejszych miastach, co związane jest z nieco odmiennym rodzajem popytu na usługi transportu lotniczego, jaki generowany jest na tych obszarach. W wielkich miastach podstawowy popyt zaspakajany przez obsługę agencyjną to tzw. popyt korporacyjny, tzn. tworzony przez instytucje krajowe i zagraniczne. Mimo że udział w przychodach ze sprzedaży dla tej grupy klientów jest skrzętnie ukrywaną tajemnicą handlową każdej agencji, można oceniać, iż dla agencji o większych przychodach (większym udziale w rynku) klienci korporacyjni stanowią główne źródło wpływów i podstawę egzystencji.

Na gruncie obsługi klientów korporacyjnych przez agencje IATA dochodzi też do zjawiska patologicznego, jakim jest oddawanie przez agencje swoim klientom mniejszej lub większej części prowizji udzielanych im przez linie lotnicze. Podane wyżej wartości sprzedaży agencyjnej są wartościami brutto. Pewna część tych środków, na podstawie umowy danej agencji z linią lotniczą pozostaje u sprzedawcy, jako prowizja od wykonanej usługi, tj. sprzedaży biletu. Obecnie podstawowa prowizja na pol-

skim rynku wynosi 7%. Z założenia, i zgodnie z zasadami zdrowej ekonomii, ma ona służyć utrzymaniu się agencji przy życiu, jej rozwojowi, szkoleniu personelu, poprawie technicznego wyposażenia stanowisk pracy etc. Rozpowszechnienie zasady konkurowania ceną w ofertach dla klientów korporacyjnych (przy takich samych dla wszystkich taryfach) prowadzi do oddawania części uzyskiwanej prowizji tymże klientom. W efekcie, prowadzi to do subsydiowania korporacji (i urzędów) przez agencje, pozabawiając je stosownej wielkości środków na rozwój, a czasami na przetrwanie. Jest to jedna z przyczyn spektakularnych bankructw części agentów, do jakich dochodzi każdego roku w Polsce. Próby zmiany tej sytuacji podejmowane przez Zrzeszenie Agentów IATA w Polsce do tej pory nie przyniosły widocznych efektów i nie przyniosą tak długo, jak długo klienci w wyborze agenta kierować się będą wielkością udzielanego przez agencję rabatu pochodzącego z agencyjnej prowizji, i jak długo nie uświadomią sobie, że duże rabaty będą prowadziły agencję do konieczności sprzedawania im drogich biletów, lub do bankructwa. Niewykluczone są oba warianty następujące po sobie.

Tomasz Dziedzic

Regularny ruch lotniczy

Szacuje się, że regularny ruch lotniczy w Polsce objął w 2002 roku około 5,7 mln pasażerów przy 6,6 mln pasażerów w lotach regularnych i nieregularnych (w 2001 roku około 5,5 mln w lotach regularnych i 6,3 mln w lotach regularnych i nieregularnych) w komunikacji krajowej i międzynarodowej. W 2002 roku regularny ruch krajowy objął około 1,35 mln pasażerów, a ruch regularny i nieregularny 1,45 mln pasażerów (w 2001 roku około 1,3 mln i 1,35 mln pasażerów).

W 2002 roku działało w kraju 12 lotnisk komunikacyjnych. Według danych za 2001 rok aż 74% całego ruchu pasażerskiego obsłużył port lotniczy Okęcie w Warszawie. Udział Okęcia w obsłudze ruchu międzynarodowego był jeszcze wyższy i wyniósł 81%. W latach 1997-2001 udział procentowy Okęcia w obsłudze całego ruchu pasażerskiego systematycznie malał (z 79,5% w 1997 roku do 74,3%

Tab. 1. Podstawowa struktura międzynarodowych połączeń lotniczych lotniska Warszawa-Okęcie (według danych z lata 2002 roku), liczba portów, połączeń i miejsc w samolotach w ciągu tygodnia

Region	Liczba portów	Liczba połączeń w tygodniu	Liczba miejsc w tygodniu w tys.	Udział liczby miejsc w %
Afryka Płn.	1	2	0,3	0,4
Bliski Wschód	3	16	2,4	3,1
Ameryka Płn.	4	24	4,8	6,3
Były ZSRR	10	74	7,0	9,2
Balkany	5	24	2,9	3,8
Węgry, Czechy	2	33	3,7	4,8
Europa Zach.	26	479	55,4	72,4
Razem	51	655	76,5	100,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie rozkładów lotów.

w 2001 roku), podobnie jak w obsłudze ruchu międzyna-

Tab. 2. Podstawowa struktura międzynarodowych połączeń lotniczych lotnisk regionalnych (według danych z lata 2002 roku), liczba portów, połączeń i miejsc w samolotach w ciągu tygodnia

Port lotniczy	Kraj	Liczba portów	Liczba połączeń w tygodniu	Liczba miejsc w tygodniu (w tys.)	Liczba miejsc w tygodniu dla portu lotniczego (w tys.)
Gdańsk	Dania	1	20	2,0	2,7
	Niemcy	2	14	0,7	
Katowice	Niemcy	2	19	1,8	1,8
Kraków	Austria	1	7	0,5	4,5
	Francja	1	4	0,4	
	Izrael	1	1	0,1	
	Niemcy	1	7	0,8	
	Szwajcaria	1	7	0,4	
	USA	3	6	1,2	
	W. Brytania	1	7	0,8	
	Włochy	1	3	0,3	
Poznań	Austria	1	4	0,2	2,2
	Dania	1	19	1,3	
	Niemcy	2	13	0,7	
Szczecin	Dania	1	6	0,3	0,3
Wrocław	Dania	1	6	0,3	1,1
	Niemcy	2	13	0,8	
Razem			156	12,6	12,6

Źródło: obliczenia własne na podstawie rozkładów lotów

Tab. 3. Struktura połączeń z portami lotniczymi wybranych krajów i liczba miejsc w samolotach w ciągu tygodnia (według danych z lata 2002 roku)

Kraj	Liczba portów	Liczba połączeń w tygodniu	Liczba miejsc w tygodniu (w tys.)	Udział w ogólnej liczbie miejsc do wybranych krajów w tygodniu (w %)
Niemcy	7	198	18,2	24,2
Dania	1	77	7,4	9,8
Wielka Brytania	2	55	7,6	10,1
Francja	3	52	7,1	9,4
Austria	1	51	4,3	5,7
Szwajcaria	2	42	3,7	4,9
Włochy	2	37	4,3	5,7
Holandia	1	28	4,1	5,4
Belgia	1	26	3,0	4,0
USA	3	25	5,0	6,6
Szwecja	2	25	2,4	3,2
Rosja	3	22	2,7	3,6
Ukraina	3	19	1,9	2,5
Czechy	1	19	1,6	2,1
Węgry	1	14	2,1	2,8
Razem	33	690	75,4	100,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie rozkładów lotów.

rodowego (z 86,5% w 1997 roku do 81,2% w 2001 roku).

Regularny ruch międzynarodowy w 2001 roku obsługiwało 7 portów krajowych (pozostałe porty miały minimalny udział w regularnym ruchu) i 25 linii lotniczych (w 2000 roku 31 linii).

Latem 2001 roku lotnisko Okęcie obsługiwało 743 regularnych połączeń tygodniowo w ruchu międzynarodowym. Liczba miejsc w samolotach startujących w ciągu tygodnia na Okęciu wynosiła ponad 90 tys. W lecie 2002

roku liczba połączeń w tygodniu zmniejszyła się do 655, a liczba miejsc do nieco ponad 76 tys.

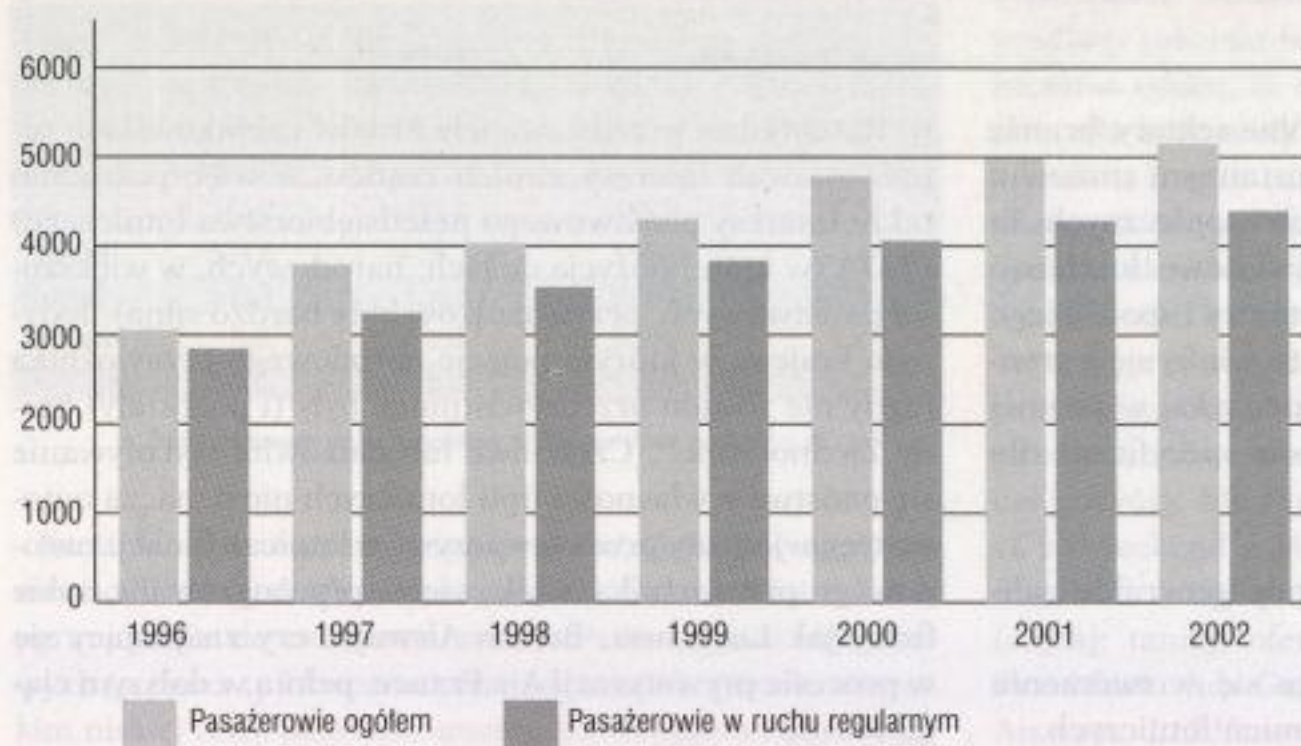
Ponad 70% całego ruchu międzynarodowego z Okęcia to połączenia z krajami Europy Zachodniej. W okresie 1999-2001 liczba regularnych połączeń międzynarodowych z Okęcia (w okresach letnich) wzrosła o ponad 40%, jednocześnie zlikwidowane zostały połączenia z Azją Południowo-Wschodnią. W porównaniu z analogicznym okresem 2001 roku w okresie letnim 2002 roku liczba regularnych połączeń zmniejszyła się o 12%. Nieznacznie zmniejszona została liczba połączeń z Afryką Północną, Bliskim Wschodem, Ameryką Północną oraz krajami leżącymi na obszarze byłego ZSRR. Znaczne ograniczenie liczby połączeń dotyczyło krajów bałkańskich (spadek o 35%), Czech i Węgier (spadek o 33%) oraz krajów Europy Zachodniej (spadek o ponad 9%). W przypadku tych kierunków nastąpił też największy spadek liczby miejsc.

Regularny ruch lotniczy w portach regionalnych w 2001 roku szacuje się na 1,4 mln pasażerów i 1,6 mln pasażerów w ruchu regularnym i nieregularnym łącznie (prawie 1,4 mln w 2000 roku), w tym prawie 0,68 mln i 0,69 łącznie (około 0,5 mln w 2000 roku) w ruchu krajowym.

W ruchu międzynarodowym sześć polskich regionalnych portów lotniczych obsługiwało latem 2001 roku 222 połączenia w ruchu międzynarodowym z ponad 18,5 tys. miejsc tygodniowo. Latem 2002 roku liczba połączeń w tygodniu zmniejszyła się do 156, a liczba miejsc do około 12,5 tys. Zdecydowana większość to połączenia z krajami Europy Zachodniej, jedynie port lotniczy w Krakowie obsługiwał loty do Izraela oraz do Ameryki Północnej (USA).

W okresie 1999-2001 liczba połączeń w ruchu międzynarodowym obsługiwanych przez porty regionalne wzro-

Rys. 1. Pasażerowie międzynarodowi w polskich portach lotniczych, ogółem i w ruchu regularnym



Źródło: Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego (za lata 1996-2001), GILC I P.P. Porty lotnicze, szacunki własne (2002).

sła o 30%, natomiast w 2002 roku nastąpił spadek liczby połączeń. Latem 2002 porty regionalne oferowały o 15 połączeń tygodniowo mniej niż w analogicznym okresie 1999 roku i o 66 połączeń mniej niż w 2001 roku. Jedynie port w Szczecinie utrzymał poprzednią liczbę lotów. W pozostałych regionalnych portach lotniczych liczba połączeń w porównaniu do 2001 roku zmniejszyła się: w Gdańsku o 33%, w Katowicach o 42%, w Krakowie o 33%, w Poznaniu o 12%, we Wrocławiu o 32%. Zmniejszyła się też liczba portów i krajów, z którymi poszczególne porty regionalne posiadały bezpośrednie połączenia.

Wśród połączeń regionalnych 75% przypadało na Niemcy i Danię. Te dwa kraje obejmowały 69% miejsc oferowanych przez regionalne porty lotnicze w połączeniach międzynarodowych.

Prześledźmy obecnie strukturę połączeń lotniczych całej Polski z wybranymi krajami. Największą liczbę połączeń Polska posiadała z Niemcami (24% wszystkich połączeń z polskich portów w ruchu międzynarodowym w ciągu tygodnia). Kolejne kraje to Dania, Wielka Brytania, Francja i Austria (wszystkie powyżej 50 połączeń w ciągu tygodnia). Powyżej 20 połączeń tygodniowo Polska posiadała z 12 krajami. Tylko w przypadku Rosji liczba połączeń tygodniowo w 2002 roku wzrosła (o trzy połączenia) w porównaniu z latem 2001 roku, zaś w przypadku Holandii została utrzymana na ubiegłorocznym poziomie. Liczba połączeń z pozostałymi krajami uległa zmniejszeniu.

Wśród krajów, z którymi Polska ma największą liczbę połączeń tygodniowo, p. blisko połowę spadła liczba połączeń z Węgrami. Znacznie zmalała też liczba połączeń z Belgią (o 38%), Szwajcarią (o 34%), Szwecją (o 22%) i Danią (o 21%).

Pod względem dostępności komunikacyjnej najkorzystniejsze warunki posiadały Niemcy. Bezpośrednie połączenia z Polską posiadało 7 niemieckich portów lotniczych. Połączenia z trzema portami na terenie danego kraju posiadała Polska z Francją, Stanami Zjednoczonymi, Rosją i Ukrainą. Ponad połowę (60%) miejsc w samolotach oferowano w połączeniach lotniczych Polski z pięcioma krajami: Niemcami,

Wielką Brytanią, Danią, Francją i Stanami Zjednoczonymi. Jak już wspomnieliśmy, na polskim rynku międzynarodowych regularnych przewozów lotniczych działało 25 linii lotniczych. Według wstępnych danych na 5,1 mln pasażerów obsługanych w ruchu międzynarodowym w 2002 roku, 4,3 mln byli to pasażerowie przewozów regularnych (w 2000 roku na 5,0 mln pasażerów ponad 4,2 mln).

Liczba pasażerów ogółem obsługanych w polskich portach lotniczych w 2002 roku wzrosła w porównaniu z 2001 rokiem o 3,7% (w 2001 roku w porównaniu z 2000 rokiem o 9,5%). W przypadku portu w Warszawie wzrost wyniósł 4,7% (w 2001 roku 9,0%), w pozostałych portach 0,6%. Liczba pasażerów w ruchu międzynarodowym wzrosła o 2,7%. Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu lotniczym w 2002 roku wzrosła o 2,7%, a w ruchu regularnym o 2,4% (w roku poprzednim o 5,8%). Zakłada się, że w najbliższych latach możliwości przewozowych polskich lotnisk zostaną wykorzystane głównie przez wzrost międzynarodowego ruchu regularnego.

Bożena Radkowska
Instytut Turystyki w Warszawie

Tendencje w lotnictwie pasażerskim

Warunki, w jakich działają poszczególne sektory, branże czy gałęzie w gospodarce, ulegają nieustannym zmianom z przyczyn politycznych, gospodarczych i społecznych. Ta ogólna prawidłowość dotyka także światowe lotnictwo pasażerskie, tj. pasażerski transport lotniczy i sposób jego organizacji. W pewnej części zmiany te wiążą się z trendami, jakim ulega cała światowa gospodarka, w pewnej zaś stanowią wyzwania i rozstrzygnięcia specyficzne dla lotnictwa pasażerskiego.

Do tendencji wpisujących się w trendy generalne zaliczyć należy:

- procesy globalizacyjne przejawiające się w tworzeniu multinarodowych aliansów i porozumień lotniczych,
- procesy deregulacyjne.

Za tendencję specyficzną dla gałęzi transportu lotniczego można uznać:

- ewolucję pojęcia, funkcji i roli tzw. narodowego przewoźnika,
- powstanie i dynamiczny rozwój segmentu tzw. tanich przewoźników i tanich przewozów.

Kwestii aliansów poświęcony jest osobny rozdział naszego Raportu, podobnie jak wybranym zagadnieniom związanym z deregulacjami taryfowymi i przewozowymi. W tym miejscu warto tylko nadmienić, iż europejską umowę „otwartego nieba” wypada ocenić, jako największą i najbardziej istotną zmianę w zasadach międzynarodowego lotnictwa cywilnego od czasu uchwalenia i podpisania w 1944 r. Konwencji Chicagowskiej.

W Europie po I wojnie światowej wraz z umocnieniem się państwa narodowego i przyjęciem doktryny państwowej suwerenności nad przestrzenią powietrzną powstały sprzyjające warunki do stworzenia pojęcia narodowego przewoźnika lotniczego oraz jego realizacji. Żywiłowy początkowo rozwój firm lotniczych zaczął podlegać silnym regulacjom państwowym i udziałowi państwa w tej dziedzinie. Władze państwowe przywiązywały dużą wagę, nie tylko do ochrony rynku przed konkurencją zewnętrzną, ale także ograniczały konkurencję wewnętrzną tworząc system bądź priorytetów, bądź ograniczeń, a najczęściej jedno i drugie. Pożwalało to na stworzenie korzystnych warunków istnienia i rozwoju dla przedsiębiorstwa wyznaczonego do roli narodowego przewoźnika, także w sytuacjach, gdy państwo nie angażowało się kapitałowo w 100% w dane przedsięwzięcie. Takie nazwy, jak Królewskie Holenderskie Linie Lotnicze (KLM), Niemieckie Linie Lotnicze Lufthansa, czy Polskie Linie Lotnicze LOT, podkreślały narodowy charakter towarzystwa lotniczego. Koncepcja monopolu i ochrony przetrwała II wojnę światową i rozpowszechniła się nie tylko w Europie, ale także na innych kontynentach. Sprzyjało jej powstawanie nowych państw w Azji i Afryce wyłaniających się w procesie dekolonizacji. Utrzymywaniu tego stanu rzeczy przez wiele lat patronowały obie międzynarodowe organizacje,

tj. ICAO (gdzie przedstawiciele krajów członkowskich reprezentowali interesy swoich rządów, a więc pośrednio także interesy państwowego przedsiębiorstwa lotniczego) i IATA (w której pozycja dużych, narodowych, w większości państwowych, przewoźników była bardzo silna). Jedyńm krajem, w którym pojęcie narodowego przewoźnika nigdy nie zostało urzeczywistnione były (i pozostały) Stany Zjednoczone¹⁴. Częściowe lub całkowite wycofywanie się państwa z własności linii lotniczych nie oznacza automatycznej utraty przez towarzystwo lotnicze funkcji narodowego przewoźnika. Całkowicie sprywatyzowane, takie firmy jak Lufthansa, British Airways, czy znajdujący się w procesie prywatyzacji Air France, pełnią w dalszym ciągu tę rolę.

Wydaje się, iż w Europie proces prywatyzacji narodowych przewoźników będzie kontynuowany, także w tych krajach, które do tej pory były poza jego zasięgiem, m.in. w Czechach, Polsce i na Węgrzech. Natomiast brak jest podstaw do prognoz o szybkim zaniku pojęcia i funkcji narodowego przewoźnika. Z pewnością sprzyjać temu będą kolejne kroki europejskiej integracji, otwarcia narodowych rynków na wewnętrzną i zewnętrzną konkurencję, rozszerzanie przez linie lotnicze już istniejące obszarów swojej działalności i powstawanie nowych firm w tej gałęzi transportu, podobnie jak bankructwa istniejących do tej pory. Jednakże względy prestiżowe i socjotechniczne sprawiają, iż pojęcie narodowego przewoźnika pozostaje w dalszym ciągu użyteczne i wygodne dla władz państwowych, a także prywatnych właścicieli. Przykładem tego są działania podjęte po upadłości Swissaira (nowy przewoźnik to: Swiss Air Lines) i Sabeny (nową firmę nazwano SN Brussels Airlines) na rzecz powstania nowych podmiotów realizujących tę funkcję i spełniających społeczne oczekiwania¹⁵. Jednocześnie w krajach Unii Europejskiej, zgodnie z zasadą konkurencji, narodowych przewoźników nie chroni już protekcyjna polityka państwa (przynajmniej nie może się to dziać otwarcie), zarówno przed działaniami firm z danego kraju, jak i z innych krajów Unii.

Ustanowienie i wprowadzenie zasad konkurencji na rynku usług lotniczych stworzyło warunki do powstania segmentu tzw. tanich przewoźników i tanich przewozów. Choć pierwsze przedsiębiorstwa tego typu powstawały (i upadały) już kilkadziesiąt lat temu, o zjawisku na szerszą skalę w Europie możemy mówić od II połowy lat 90.

Aktualnie do głównych graczy w tym segmencie rynku zalicza się irlandzki Ryanair, brytyjski EasyJet oraz do niedawna także brytyjski Go, wchłonięty przez EasyJet. Realizowane już plany silnego wejścia na rynek tanich przewoźników i tanich przewozów mają firmy niemieckie: Germania i Air Berlin, specjalizujące się do tej pory w czarterach.

Tab. 1. Działalność wybranych firm z segmentu tzw. tanich przewoźników w 2001 r.

Linie lotnicze	Przychody ze sprzedaży w 2001 r. w mln USD	Wynik finansowy netto w 2001 r. w mln USD	L. pasażerów w 2001r. w tys.	Wskaźnik wykorzystania miejsc w %
Go	341,2	+20,2	4 270	72,2
EasyJet	524,6	+55,7	5 983	81,1
Ryanair	542,9	130,8	9 531	73,8
Air Berlin	b.d.	b.d.	5 536	b.d.
Germania	b.d.	b.d.	1 050	b.d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Air Transport World, July 2002, s. 40. i s. 51-52.

Istotą funkcjonowania tanich przewoźników jest operowanie możliwie ujednoliconym sprzętem na tanich lotniskach, ograniczenie do minimum wszelkich świadczeń dodatkowych (a przez to i kosztów) oraz oferowanie przede wszystkim niskiej ceny, jako instrumentu marketingowego oddziaływania na potrzeby potencjalnych pasażerów. Jednym z produktów zyskującym sobie uznanie rynku w segmencie tanich przewozów są ostatnio wyjazdy weekendowe z Wlk. Brytanii do pld. Hiszpanii w cenie ok. 60 funtów za przelot tam i z powrotem. Wyniki działalności niektórych tanich przewoźników w 2001 r. przedstawia tabela 1.

W obliczu ekspansji tanich przewoźników pojawiają się dwa pytania: czy jest to zjawisko trwałe oraz czy firmy te zagrażają dużym (narodowym) przewoźnikom? Liczne grona analityków wypowiadają się na ten temat w różnym tonie. Moim zdaniem, na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć twierdząco, i wychodząc z tych samych przesłanek, na drugie pytanie – przecząco. Czynnikiem sprzyjającym powstaniu i funkcjonowaniu tanich przewoźników są znaczne nadwyżki używanych (tanich) samolotów, wyni-

kające z drastycznego ograniczania zdolności przewozowych przez wiele linii, co sprzyja relatywnie tanemu pozyskiwaniu środków transportu. Podstawowym jednak źródłem sukcesu jest skierowanie oferty do nowych segmentów rynku, tj. do osób (grup), które z różnych powodów nie korzystały wcześniej z przelotów, lub korzystały z nich w innym czasie i/lub w innym celu. Popyt wykreowany w ten sposób powinien się utrzymać, gdyż oferta spełnia określone potrzeby potencjalnych klientów i nie ma powodu, by nie ujawniały się one w przyszłości (dając się przewidzieć). Jednocześnie pasażerowie tanich przewoźników nie korzystali do tej pory z usług droższych przewoźników, robili to sporadycznie lub realizując inny cel podróży. Mr Jones, korzystając z oferty EasyJet, poleci na weekend z Manchesteru do Malagi. Wcześniej tego nie robił w ogóle, bo nie było wystarczająco atrakcyjnej (czytaj: taniej) oferty. Natomiast lecąc w interesach do Frankfurtu lub Genewy będzie dalej korzystał z British Airways, Lufthansy czy Swiss Air Lines. Natomiast Mrs. Cox skorzysta z tanich linii, by odwiedzić siostrę w Holandii, dlatego że na droższy bilet jej nie stać i wcześniej nie była klientem drogiego przewoźnika. W ten sposób tanie linie mogą funkcjonować na bezkolizyjnych obszarach rynku z droższymi, pod warunkiem, że jedno i drugie zachowają inwestycyjny umiar i należyta dbałość o poziom wykorzystania miejsc i wpływy jednostkowe.

Tomasz Dziedzic

Alianse lotnicze na świecie

Alianse i sojusze pomiędzy liniami lotniczymi są jedną z charakterystycznych tendencji współczesnego lotnictwa pasażerskiego, o czym wspomniano w rozdziale wcześniejszym. Wzrost rynku pasażerskich przewozów lotniczych, tak po stronie popytu, jak i podaży, w powiązaniu z globalizacją systemów sprzedaży biletów lotniczych, rosnącymi kosztami dystrybucji, deregulacją taryfową i częściovą liberalizacją trasową, powodował i powoduje zwiększenie walki konkurencyjnej między przedsiębiorstwami lotniczymi. Wymiernym tego dowodem jest spadek przychodów jednostkowych z pasażerokilometra. Linie lotnicze, prócz wcześniej stosowanych umów dwustronnych, mających na celu regulowanie zasad oferowania i obecności handlowej na rynku partnera i wielostronnych umów taryfowych, z początkiem lat 90. rozpoczęły przygotowania do bardziej zaawansowanych form współpracy. Przykładem tego było znacznie szersze wprowadzanie w życie umów code share, związki kapitałowe po-

między poszczególnymi przewoźnikami, czy próby porozumień wielostronnych.

W latach 1997-99 powstały sojusze lotnicze o światowym zasięgu i bardziej trwałym charakterze. Sojusz Star Alliance powstał jako pierwszy w 1997 r., a Oneworld i Sky Team w 1999 r. Cele globalnych sojuszy można sformułować następująco:

- koordynacja rozkładów lotów między członkami sojuszu,
- ujednolicenie procedur i standardów usługi pomiędzy członkami sojuszu,
- wewnątrzsystemowe wybieranie połączeń partnerów, jako preferowanych,
- tworzenie wspólnych biur sprzedaży w krajach trzecich, wspólne obiekty na lotniskach i wspólna reprezentacja na rynkach macierzystych (tzw. zasada home market),
- uznawanie wzajemne biletów pełnopłatnych bez żadnych dodatkowych adnotacji,

Tab. 1. Członkowie sojuszu Star Alliance i wybrane parametry działalności członków tego porozumienia w 2001 r.

Przewoźnik	Liczba. pas. w tys.	Zmiana w % 2001/2000	Przychody ze sprzedaży w mln USD	Zmiana w % 2001/2000	Zysk/strata netto w mln USD w 2001 r.	Zysk/strata netto w mln USD w 2000 r.
United Airlines	75 457	-10,7	16 138	-16,6	-2 145,0	+50,0
ANA	49 306	-1,2	9 265	-5,9	-73,0	+310,0
Lufthansa18	39 694	-3,8 **	14 687	+9,8	-557,0	+606,0
SAS	23 244	-1,0	4 989	+8,2	-103,2	+207,0
Air Canada	23 100	+30,8	6 040,5	+3,4	-788,1	+51,5
Thai	18 271	+1,3	3 005,8	+4,7	+44,9	+109,5
Singapore Airlines	14 696	-1,2	5253,0	+5,1	+351,2	+903,4
Ansett*	11 424	b.d.	b.d.	b.d.	-78,6	b.d.
Varig	10 487	-3,8	2 686,7	-9,5	-271,2	-22,1
Mexicana	8 699	-4,7	1 347,8	+1,2	-94,0	+11,8
Air New Zealand	8 174	+8,8	3 231,8	b.d.	-578,6	b.d.
British Midland	6 702	-5,5	1 112,6	+2,4	+18,2	+12,0
Austrain Airlines	3 609	-1,2	1 911,2	+10,4	-146,1	-46,6
Tyrollean	2 335	+10,5	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Lauda Air	1 801	-5,5	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Razem	296 999	-4,4 ***	69 668,4	-3,7 ****	-4 420,5	+2 192,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie Air Transport World, July 2001, s. 67-89 i July 2002, s. 39-56.

* Linie lotnicze Ansett przestały funkcjonować na rynku w 2001 r. Podane liczby dot. pasażerów i wyniku finansowego obejmują rok finansowy, który zakończył się wcześniej. Przed bankructwem przechodziły liczne reorganizacje, stąd ich wyniki nie są porównywalne z uzyskiwanymi wcześniej.

** Bardzo wysoki przyrost liczby pasażerów w 2001 r. w przypadku Air Canada wynika z reorganizacji.

*** Łączna zmiana liczby pasażerów pomiędzy rokiem 2000 i 2001 nie obejmuje Air Canada i Ansett. Bez obu tych linii samoloty sojuszu Star przewiozły w 2000 r. 274 561 tys., a w 2001 r. 262 475 tys. pasażerów.

**** Łączna zmiana wielkości przychodów operacyjnych pomiędzy rokiem 2000 i 2001 nie obejmuje firm, dla których brak jest danych w jednym lub drugim roku. Bez tych linii przychody w 2000 r. wyniosły 68 991,4 mln USD, natomiast w 2001 r. 66 436,5 mln USD.

- wspólne naliczanie i uznawanie punktów zdobywanych w programach dla często latających (tzw. programy frequent flyer), co pozwala na szybsze osiąganie większych przywilejów,
- wzajemna opieka nad pasażerami partnerów, o ile partnerzy nie mają swoich przedstawicieli lub stoisk na lotniskach,
- karta pokładowa pierwszego odcinka uprawniająca do odbycia całej podróży (tj. dalszych odcinków), o ile podróż nie trwa dłużej niż 24 godziny,
- odprawa bagażu na całą trasę, mimo zmiany przewoźnika (ten punkt nie dotyczy podróży do USA),
- wspólna lub niekonkurencyjna polityka marketingowa (np. wspólne kampanie reklamowe Lufthansy i SAS w Polsce), z zaznaczeniem, że prowadzące ją linie lotnicze należą do jednego sojuszu,

- tworzenie wizerunku organizacji o rozbudowanej i gęstej siatce połączeń, pozwalającej dotrzeć do praktycznie wszystkich portów lotniczych na świecie będąc „cały czas w tych samych rękach”¹⁶.

Głównym celem każdego z sojuszy jest przyciągnięcie i utrzymanie pasażerów często podróżujących na dalekich dystansach, co oznacza przede wszystkim wysoko płatny ruch biznesowy i zagwarantowanie pasażerom jednolitego standardu na całej trasie.

W początkach 2002 r. funkcjonowały trzy silne sojusze o charakterze globalnym. Były to: Star Alliance, Oneworld i Sky Team. Formalnie funkcjonował także sojusz Wings, jednakże uwagi na jego wielkość i ograniczony zasięg działania trudno porównywać go z trzema wcześniej wymienionymi. Opierający się na liniach Swissair i Sabe-

Tab. 2. Członkowie sojuszu Oneworld i wybrane parametry działalności członków tego porozumienia w 2001 r.

Przewoźnik	Liczba. pas. w tys.	Zmiana w % 2001/2000	Przychody ze sprzedaży w mln USD	Zmiana w % 2001/2000	Zysk/strata netto w mln USD w 2001 r.	Zysk/strata netto w mln USD w 2000 r.
American Airlines*	78 178	-9,5	18 963,0	-3,8	-1 762,0	+813,0
British Airways	40 004	-10,0	12 176,0	-10,1	-207,3	-184,0
Iberia	24 928	+1,6	4 169,7	+5,6	+46,8	+179,4
Quantas	20 193	-5,3	5202,0	+11,9	+216,0	+263,8
Cathay Pacific	11 269	-5,0	3895,8	-12,1	+84,0	+640,6
Finnair	7 540	+1,3	1 477,4	-3,3	+6,2	+95,7
Aer Lingus	6 655	+0,2	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
LanChile	4 969	+15,1	1428,4	+0,2	+10,8	+48,4
Razem	193 736	-6,3	47 312,3	-3,0	-1 569,5	+1 856,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie Air Transport World, July 2001, s. 67-89 i July 2002, s. 39-56.

* Dane finansowe dotyczą AMR Corp., w skład którego wchodzi American Airlines.

na sojusz Qualiflyer (do którego należał PLL LOT) formalnie istniał do 8.02.2002 r., jednak praktyczną działalność zakończył jesienią 2001 r., wraz z upadkiem obu wiodących w nim przewoźników. W tabelach przedstawione są sojusze, jakie funkcjonowały w końcu 2001 r.¹⁷ oraz wybrane parametry ich łącznej działalności w 2001 r.

Porównanie danych dotyczących liczby pasażerów, przychodów bądź końcowego wyniku finansowego nie jest zbyt efektywne. Każdy z sojuszy ma inną liczbę członków, jednocześnie każdy przewoźnik – członek sojuszu jest samodzielnym bytem finansowym. Bardziej istotnym jest fakt, że wszystkie trzy wymienione sojusze przewiozły ponad 693,6 mln pasażerów, tj. 37,8% wszystkich pasażerów linii lotniczych na świecie, które opublikowały dane za 2001 r. Ponadto, z uwagi na udział trzech tzw. megaprze-

w światowym lotnictwie i gospodarce.

PLL LOT, po bankructwie Swissair oraz Sabeny i rozpadzie sojuszu Qualiflyer, aplikuje o członkostwo w sojuszu Star Alliance. Prawdopodobnie w 2003 r. stanie się pełnoprawnym jego członkiem. Pod względem liczby obsługiwanych pasażerów, posiadanych samolotów i połączeń nie będzie należał do czołówki tego ugrupowania. Istotnym zagadnieniem, wobec którego stanie LOT w nowym sojuszu, będzie właściwa koordynacja i kooperacja z innymi przewoźnikami operującymi w naszej części Europy, tj. Lufthansą, Austrian Airlines i SAS, a także sprawna reorientacja działań na rynku amerykańskim i zamiana istniejących od kilku lat porozumień z American Airlines na współpracę z United Airlines. Ze względu na znaczenie i wielkość przewozów lotniczych pomiędzy USA i Polską jest to kwestia o niebagatelnej wadze dla LOT.

Tab. 3. Członkowie sojuszu Sky Team i wybrane parametry działalności członków tego porozumienia w 2001 r.

Przewoźnik	Liczba pasażerów w tys.	Zmiana w % 2001/2000	Przychody ze sprzedaży w mln USD	Zmiana w % 2001/2000	Zysk/strata netto w mln USD w 2001 r.	Zysk/strata netto w mln USD w 2000 r.
Delta	104 943	-12,5	13 879	-17,1	-1 027,0	+897,0
Air France*	39 067	-0,4	11 024,6	+2,0	+134,6	+370,5
Alitalia*	24 926	-6,6	4 698,3	+2,3	-798,2	-241,0
Korean Air	21 638	-1,9	4 284,0	+1,4	-445,0	-349,0
Aeromexico	9 475	-4,8	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
CSA	2 878	+16,5	b.d.	b.d.	+7,8	+18,3
Razem	202 927	-7,9	33 885,9	-6,8	-2 127,8	+695,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie Air Transport World, July 2001, s. 67-89 i July 2002, s. 39-56.

* dane finansowe dotyczące Air France Group i Alitalia Group

woźników z USA, którzy najbardziej ucierpieli w wyniku wydarzeń 11 Września i ich skutków, firmy skupione w ww. sojuszach wygenerowały 8,1 mld USD strat netto, tj. ok. 2/3 całości strat, jakie szacuje się, że poniosło pasażerskie lotnictwo cywilne w 2001 r. Z kolei ich łączne przychody z działalności operacyjnej wyniosły 150,9 mld USD, co stanowi 86,4% dochodu narodowego brutto Polski w tym samym roku¹⁸. Zrelatywizowanie liczby obsługiwanych pasażerów, przychodów i zysków oddaje siłę i znaczenie największych współczesnych sojuszy lotniczych

Należy mieć nadzieję, że sprawne i efektywne wkomponowanie się polskiego narodowego przewoźnika w prawdziwie światowy sojusz (trudno było za taki uznawać Qualiflyer) odbędzie się z pożytkiem dla PPL LOT, polskiego rynku przewozów lotniczych i wszystkich pasażerów traktujących Polskę, jako kraj docelowy lub tranzytowy swoich podróży.

Tomasz Dziedzic

Przewoźnicy lotniczy w Polsce

Przez lata linie lotnicze opierały budowę swojego wizerunku na rozbudowanej siatce własnych połączeń. Wzrost i globalizacja rynku przewozów pasażerskich spowodowały konieczność porozumień między przewoźnikami dotyczących podziału miejsc, wpływów, zysków, wprowadzenia umów code share i sojuszy strategicznych. Nie mniej jednak linie lotnicze nadal mają swoją osobowość prawno-finansową, są właścicielami konkretnych samolotów, docierających do konkretnych portów lotniczych, latających na określonych trasach. Mają swoje biura, przed-

W 2001 roku obsługiwało je 29 linii na 53 trasach zagranicznych i 9 krajowych. Linie zagraniczne latające z Warszawy oferowały najczęściej połączenia typu jedna trasa do stolicy kraju macierzystego. Ten typ połączeń oferowało 18 linii (w tym SAS dwie trasy do dwóch stolic), różniących się jednak częstotliwością oferowanych połączeń i pojemnością samolotów. Wśród przewoźników operujących z Polski średni load factor w 2001 roku był bardzo zróżnicowany i wynosił od 35% do ponad 70%.

Poniżej prezentujemy zestawienie zawierające zarówno

Tab. 1. Linie lotnicze wykonujące operacje w regularnym ruchu, z któregośkolwiek z polskich portów lotniczych, według stanu na sezon letni 2001 roku

	Linia lotnicza	Kraj	Partner code share*	Liczba obsł. destynacji	Członek sojuszu
1.	Aeroflot	Rosja	-	1	-
2.	Aerosvit	Ukraina	-	1	-
3.	Air Algerie	Algeria	-	1	-
4.	Air France	Francja	LOT	2	Sky Team
5.	Air Moldova	Moldawia	-	1	-
6.	Air Ukraine	Ukraina	-	1	-
7.	Alitalia	Włochy	LOT	3	Sky Team
8.	Austrian Airlines	Austria	-	3	Star Alliance
9.	Belavia	Białoruś	-	1	-
10.	British Airways	Wlk. Brytania	LOT	5	Oneworld
11.	Crossair	Szwajcaria	-	1	Qualiflyer***
12.	CSA	Czechy	LOT	1	Sky Team
13.	Cyprus Airways	Cypr	-	1	-
14.	El Al	Izrael	LOT	2	-
15.	Estonian	Estonia	-	1	-
16.	Eurowings	Niemcy	-	2	-
17.	Finnair	Finlandia	LOT	1	Oneworld
18.	KLM	Holandia	-	1	Wings
19.	Lithuanian Airlines	Litwa	-	1	-
20.	LOT/ EuroLOT	Polska	wynika z zestawienia	77(+11)****	Qualiflyer***
21.	Lufthansa	Niemcy	-	9	Star Alliance
22.	Malev	Węgry	-	1	-
23.	Pulkovo Aviation	Rosja	-	1	-
24.	Sabena**	Belgia	LOT	3	Qualiflyer***
25.	SAS	Dan./Szw./Nor.	LOT*****	6	Star Alliance
26.	Swissair**	Szwajcaria	LOT	3	Qualiflyer***
27.	Tarom	Rumunia	-	1	-
28.	Tunisair	Tunezja	-	1	-
29.	Turkish Airlines	Turcja	LOT	1	Qualiflyer***

Źródło: rozkład lotów PLL LOT i PPL

* partner w code share wykazywany na trasie obsługiwanej z Polski

** Sabena i Swissair zbankrutowały pod koniec 2001 roku

***sojusz Qualiflyer istniał formalnie do 8.02.2002 roku, ale wraz z bankrutem Swissair i Sabeny przestał praktycznie funkcjonować jesienią 2001 roku

**** w nawiasie podana liczba destynacji krajowych

***** code share SAS i LOT tylko przy połączeniu Wrocław-Kopenhaga

stawicieli i agentów sprzedaży. Często mają także swoich lojalnych klientów, którzy preferują daną linię lotniczą, konkretny serwis pokładowy, a nawet określony typ samolotu, którym najchętniej podróżują.

Działalność operacyjna przewoźników lotniczych w Polsce skupiona jest na warszawskim lotnisku Okęcie.

linie operujące z Polski na własnych samolotach, jak i te, które robiły to częściowo lub całkowicie na zasadzie code share, a także linie posiadające w Polsce swoje biura, przedstawicielstwa bądź agentów.

Oprócz przewoźników fizycznie operujących na polskim rynku, dwie linie posiadały przedstawicielstwa handlowe

Tab. 2. Wybrane informacje o liniach lotniczych operujących w Polsce; dane za 2001 r.

Linia	Liczba obsługiwanych pasażerów w tys.	Przychody ze sprzedaży w mln USD	Liczba zatrudnionych w tys.	Zysk netto w mln USD	Load factor w %	Liczba posiadanych samolotów
Aeroflot	5 831	1 420,6	15,3	44,3	65,8	102
Aerosvit	316	50,4	0,5	-	57,9	5
Air Algerie	3 577	-	8,8	-	56,8	9
Air France*	39 067	11 024,6	64,7	134,6	75,8	254
Air Moldova	137	20,8	0,5	1,0	63,7	16
Air Ukraine	115	-	9,5	-	52,2	43
Alitalia*	24 926	4 698,3	24,0	-798,2	70,8	144
American*	78 178	18 963,0	92,9	-1 762,0	69,4	712
Austrian*	3 609	1 911,2	7,7	-146,1	63,4	37
Belavia	313	-	-	-	55,6	31
British Airways	40 004	12 176,0	57,2	-207,3	70,4	266
Crossair*	5 086	865,5	4,4	-194,7	-	80
CSA	2 878	-	4,4	7,8	70,8	30
Cyprus	1 506	249,7	2,1	4,7	70,1	10
EI Al.	2 963	1 100,0	3,4	-85,2	-	30
Estonian	292	45,3	0,3	0,9	54,7	4
Eurowings	2 588	420,9	1,8	4,9	61,9	50
Finnair	7 540	1 477,4	10,8	6,2	69,2	58
Iberia	24 928	4 169,7	28,3	46,8	70,8	187
KLM	15 995	5 744,0	27,6	-137,0	78,3	101
Lithuanian	314	58,1	0,9	-	55,1	8
LOT	3 283	605,9	4,2	-159,8	62,7	37
Lufthansa*	39 694	14 687,0	88,0	-557,0	72,2	236
Malev	2 235	378,0	4,2	-	61,3	24
Pulkovo Aviation	1 878	-	7,0	-	67,9	44
Sabena	8 489	-	-	-	68,4	14
SAS*	23 244	4 989,0	22,7	-103,2	64,8	150
Swissair	14 086	-	-	-	71,6	75
Tarom	1 214	-	2,7	-	60,4	18
Tunisair	3 563	502,8	6,2	-18,1	64,9	28
Turkish	10 277	-	10,0	6,1	-	69

Źródło: The World Airline Report, Air Transport World, July 2002.

* Dane finansowe (przychody ze sprzedaży i zysk netto) dotyczą całej grupy w przypadku następujących linii: Air France, Alitalia, American Airlines (AMR Corp.), Austrian Airlines, Crossair, Lufthansa i SAS.

i code sharowane rejsy z Warszawy LOT-em. Były to: American Airlines oraz Iberia (na mocy umowy LOT obsługiwał trzy trasy do Stanów Zjednoczonych i dwie trasy do Hiszpanii).

Ponadto kilku przewoźników, głównie pozazachodnich, posiadało na terenie Polski swoje przedstawicielstwa lub agentów. Były to:

- Aerolineas Argentinas (Argentyna),
- Air Canada (Kanada),
- Air India (Indie),
- Balkan (Bułgaria),
- British Midland Airways (Wielka Brytania),
- South African Airways (Republika Południowej Afryki),
- Ukraine National Airlines (Ukraina),
- United Airlines (Stany Zjednoczone).

Linie lotnicze wykazane w tabeli 1, poza trzema (z Afryki Płn. i Bliskiego Wschodu), są przewoźnikami europejskimi. Przewagę mają przy tym linie, których kraj macierzysty należy do naszego najbliższego otoczenia. Największe zainteresowanie polskim rynkiem wykazywały linie niemieckie, szwajcarskie, skandynawskie, i rosyjskie (po

dwie linie z kraju/grupy krajów). Biorąc pod uwagę liczbę obsługiwanych połączeń tygodniowo, najaktywniejszymi przewoźnikami były linie niemieckie, skandynawskie, austriackie, szwajcarskie oraz brytyjskie i francuskie.

Na podstawie oficjalnych danych Air Transport World, opublikowanych w Internecie (lipiec 2002), prezentujemy poniżej kilka podstawowych parametrów charakteryzujących operujące w Polsce linie lotnicze. Ze względu na rozbudowujące się sojusze, wspólne połączenia, code share itp., zrezygnowaliśmy z podawania efektywnych informacji o liczbie obsługiwanych krajów, czy liczbie połączeń, na rzecz wskaźników, które naszym zdaniem najlepiej świadczą o sile i znaczeniu linii.

Podane w tabeli 2 liczby nie odnoszą się do rynku polskiego. Pozwalają jednak ująć działalność przewoźników w Polsce w pewnym szerszym, globalnym kontekście.

Cudzoziemcy w polskich portach lotniczych

Z pośród 4 898,6 tys. pasażerów w polskich portach lotniczych obsługiwanych w lotach zagranicznych w 2002 r., 2 249,5 tys.¹⁹ było obywatelami innych państw. Ponieważ ok. 790 tys. pasażerów wzięło udział w rejsach czarterowych (Polacy obsługiwani przez polskich i obcych przewoźników), można przyjąć, iż z około 4 110 tys. pasażerów regularnej międzynarodowej komunikacji lotniczej obywatele innych państw stanowili ok. 55% tego ruchu na wszystkich polskich lotniskach. Głównym portem, na którym skupiało się zainteresowanie cudzoziemców był port Warszawa-Okęcie. Dane dla Warszawy i innych polskich lotnisk, gdzie następowało przekroczenie granicy przez cudzoziemców (tj. osoby legitymujące się obcym paszportem) prezentuje tab. 1.

Tab. 1. Przekroczenia granicy RP przez obywateli innych państw na polskich lotniskach w 2002 r. i szacunkowy ruch cudzoziemców w tych latach

Port lotniczy	Przyjazdy cudzoziemców do Polski w tys. os. przekraczających granicę na lotniskach	Szacunkowa wielkość ruchu cudzoziemców na lotniskach w tys. os.
Warszawa Okęcie	898,0	1791,3
Kraków Balice	86,7	171,3
Gdańsk Rębiechowo	46,1	93,0
Poznań Ławica	29,4	60,7
Katowice Pyrzowice	33,3	68,4
Wrocław Starachowice	22,6	45,6
Łącznie	1125,8	2249,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych służb granicznych.

Lotniska w 2002 r. skupiały 2,2% całego ruchu przyjazdowego do Polski²⁰. Udział ten zwiększył się znacznie w stosunku do lat poprzednich ze względu na drastyczne zmniejszenie się ruchu przyjazdowego ogółem. Tylko w 2002 roku ruch przyjazdowy był mniejszy o około 10 mln osób. Odnosząc natomiast tę wielkość do przyjazdów turystów do Polski, która w 2002 r. wynosiła wg szacunków Instytutu Turystyki 14,0 mln²¹, przy upraszczającym założeniu, że wszyscy cudzoziemcy przekraczający granicę RP na lotniskach są turystami, udział ten wynosi 8,0%. Co naturalne, udziały ruchu lotniczego w ogólnym ruchu przyjazdowym z poszczególnych krajów kształtowały się w stopniu bardzo zróżnicowanym. Od stosunkowo wysokiego w przypadku krajów zamorskich, do bardzo niskiego w przypadku krajów sąsiednich. Dane dla krajów o największym udziale w przekroczeniach granicy na lotniskach prezentuje tab. 2.

Niestety, lotniskowe statystyki GUS nie wyodrębniają przyjazdów z Kanady, Izraela i Japonii, co do których także można by oczekiwać zarówno znacznego udziału w przekroczeniach granicy na lotniskach, jak i udziału transportu lotniczego w całości przyjazdów z tych krajów.

W zróżnicowany sposób kształtuje się geograficzna struktura przyjazdowego ruchu cudzoziemców. Jak wspomniano wyżej, ogółem Warszawa skupia ok. 79,8% tego ruchu. W przypadku Niemiec, jest to 61%, Włoch 75%, Wlk. Brytanii 78%, Finlandii 87%, Austrii 85%, a Ukrainy 92%. Regionalna deglomeracja ruchu, szczególnie widoczna w przypadku Niemiec ma swoje źródło w rozbudowie połączeń pomiędzy portami polskimi i niemieckimi, a także w skali prowadzonych przez cudzoziemców interesów w różnych miejscach Polski. Dobrym tego przykładem jest ruch z Włoch na lotnisko w Katowicach, który stanowi 7,6% całego przyjazdowego ruchu lotniskowego z tego kraju (i, poza Krakowem, jest znacznie większy od łącznej liczby przyjazdów Włochów na lotniska we Wrocławiu, Poznaniu i Gdańsku).

Wycinkowe badania pasażerów w portach lotniczych prowadzi PP Polskie Porty Lotnicze. Obejmują one zarówno pasażerów polskich, jak i zagranicznych. Według badań realizowanych w 2001 r., w porcie Warszawa-Okęcie pasażerowie polscy stanowili 43,8%, a zagraniczni 56,2%. W grupie pasażerów zagranicznych największy odsetek stanowili obywatele z Wlk. Brytanii (7,6% wszystkich badanych pasażerów), 6,7% z USA, 5,3% z Niemiec, 4,6% z Francji. Powyżej 2% odnotowano przyjeżdżających: z Holandii, Włoch, Kanady, Izraela i Szwecji. Dane te do-

Tab. 2. Cudzoziemcy przekraczający granicę na lotniskach RP w 2002 r. w ruchu przyjazdowym z wybranych krajów i ich udział w ruchu przyjazdowym ogółem.

Kraj pochodzenia	Liczba osób przekraczających granicę na lotnisku w ruchu przyjazdowym w tys.	Udział % w ruchu przyjazdowym na lotniskach	Udział % w całości ruchu przyjazd. z danego kraju
Niemcy	142,5	12,7	0,6
USA	133,9	12,0	56,9
Wlk. Brytania	119,8	10,6	59,4
Francja	99,1	8,8	49,2
Włochy	70,7	6,3	38,2
Szwecja	50,4	4,5	26,4
Holandia	42,9	3,8	14,2
Ukraina	38,5	3,4	0,7
Dania	29,5	2,6	24,0
Belgia	28,4	2,5	30,7
Austria	27,8	2,5	11,2
Finlandia	27,3	2,4	54,1
Razem wybrane kraje	810,8	72,0	1,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie wstępnych danych GUS oraz www.intur.com.pl

wodzą, iż struktura narodowościowa cudzoziemców przylatujących kształtuje się inaczej niż wszystkich obcokrajowców odwiedzających Polskę, gdzie przeważają obywatele państw ościennych.

Wśród badanych najczęściej wymienianym celem podróży w badaniach PPL był motyw biznesowy (podróże służbowe) – 57,1%. Kolejne miejsce zajmują odwiedziny krewnych i przyjaciół (26,8%) oraz turystyka zbiorowa i indywidualna (łącznie 18,7%). Pozostałe motywy są zdecydowanie mniej istotne.

Pod względem częstotliwości podróży spory udział (wbrew potocznej opinii) mają ci, którzy podróżowali sporadycznie, lub po raz pierwszy. W sumie osób, które leciały po raz pierwszy lub latają nie częściej niż 2 razy w roku, było 55% (w tym po raz pierwszy – 22%). Pasażerów latających kilka razy w roku było 30%, a tych, którzy latają co miesiąc lub częściej – 15%. Jednakże to właśnie ta ostatnia grupa, na skutek dużej częstotliwości korzystania z samolotów, stanowi bardzo istotną grupę pasażerów dla linii i portów lotniczych²².

Na podstawie badań granicznych prowadzonych od kilku lat przez Instytut Turystyki możemy prześledzić pewne cechy charakteryzujące badaną zbiorowość cudzoziemców przekraczających granicę na lotniskach i ocenić stopień zbieżności lub rozbieżności tych cech w pozostałej części badanej zbiorowości przekraczających polską granicę obywateli państw obcych.

Tematykę badań możemy podzielić na cechy odnoszące się do osób badanych, długości pobytu, częstotliwości przyjazdów do Polski, miejsc (i regionów) odwiedzanych, motywów podróży i sposobów jej organizacji oraz oceny pobytu w Polsce.

Brak jest istotnych różnic w proporcjach płci pomiędzy tymi, którzy przylatują do Polski samolotem (grupa ta będzie oznaczana dalej, jako TL), a tymi, którzy korzystają z innych środków transportu (tę grupę oznaczono dalej jako P). Natomiast w grupie TL znacznie wyższy jest udział ludzi młodych, do 24 lat (13,6% w grupie TL i 2,6% w grupie P), nieco wyższy jest udział osób między 35. a 44. rokiem życia (59% w grupie TL i 50% w grupie P), istotnie niższy osób starszych, powyżej 45 lat (7% w grupie TL i prawie 21% w grupie P). Jak się wydaje, na różnice te wpływ mają nie tylko cele podróży, ale także struktura wieku podróżujących z poszczególnych krajów. W odsetku osób do 24 lat korzystających z samolotu, uwidacznia się grupa młodzieży z Europy Zachodniej i Ameryki Płn. podróżująca w celach wakacyjnych (poznawczych, wypoczynkowych), dla której Polska jest jednym z przystanków w podróży po świecie. Z kolei relatywnie wysoki odsetek osób starszych w grupie P wynika ze struktury wiekowej przyjazdów z krajów sąsiednich i dominującego w tym segmencie typu i motywów przyjazdu. Osoby uczące się znacznie częściej pojawiały się w badanej grupie TL (15%) niż w grupie P (2,2%). Osoby badane w grupie TL znacznie częściej (60,6%) charakteryzowały się wyższym

wykształceniem niż osoby w grupie P (25,1%). Także częściej w grupie TL badani deklarowali polskie pochodzenie (prawie 18%) niż w grupie P (9%). Można więc powiedzieć, iż osoby z grupy TL są na ogół młodsze i lepiej wykształcone niż z grupy P, częściej wśród nich występują osoby uczące się i posiadające polskie korzenie.

Średnia długość pobytu w badanej grupie TL wynosiła 7,8 noclegów i była znacznie dłuższa niż w grupie P (4,2 noclegu). Na tę wysoką wartość średniej długości pobytu wpływ miał relatywnie wysoki odsetek w grupie TL tych, którzy przebywali w Polsce powyżej 8 nocy (26,8% w grupie TL i 14,1 % w grupie P) i jednocześnie znacznie niższy udział przebywających krótko (do 3 noclegów) – 29% w grupie TL i 48% w grupie P²³. Oznacza to, iż w przypadku podróży samolotowej pobyt znacznie częściej jest dłuższy niż w przypadku innych środków transportu, co wiąże się z celami (motywami) podróży, a także z charakterem pobytu. Dla ponad 2/3 badanych z grupy TL była to ich pierwsza wizyta w Polsce w ciągu ostatnich 12 miesięcy. W grupie P osób takich było mniej niż 1/3 (31,8%). Z kolei na dużą częstotliwość wizyt w Polsce (5 i więcej w ciągu ostatnich 12 miesięcy) w grupie TL wskazywało zaledwie 4% badanych, a w grupie P – 25,5%.

W trakcie wizyty w Polsce badani z grupy TL w dominującej większości ograniczali się do pobytu w miastach (ponad 82% i 60% w grupie P), natomiast w znikomym stopniu korzystali z pobytów w górach, nad morzem, nad jeziorami lub na wsi (łącznie w grupie TL 5,4%, w grupie P – 20,6% badanych). Osoby z grupy TL korzystały prawie wyłącznie z hoteli lub nocowały u rodzin (łącznie prawie 97% badanych). W grupie P 1/3 badanych osób wykorzystywała inne miejsca noclegu (takie jak pensjonaty, campingi, kwatery prywatne itp.). Oznacza to, że turysta z segmentu TL o wiele częściej jest turystą miejskim i hotelowym (lub przebywa z rodziną) niż turysta z segmentu P. Najczęściej odwiedzanymi przez niego regionami Polski były Mazowsze, Małopolska, Śląsk, Pomorze i Warmińsko-Mazurski i tylko one uzyskały więcej niż 5% wskazań, przy czym na Mazowsze wskazało prawie 84% badanych w grupie TL, a na Małopolskę ponad 30%. W grupie P Mazowsze uzyskało nieco ponad 30% wskazań, a Małopolska zaledwie 3,9%. Preferencje geograficzne przedstawicieli grupy TL są ściśle związane i zależne od siatki międzynarodowych połączeń lotniczych i w pewnym uproszczeniu można przyjąć, iż ograniczają oni swój pobyt (przynajmniej w świetle wyników badań) do miejsca, gdzie dolecieli.

Cele pobytu w Polsce w grupie TL sprowadzają się w zasadzie do 3 sfer: turystyka i wypoczynek, odwiedziny krewnych bądź znajomych oraz interesy. Łącznie wskazało na nie 99% badanych (70% w grupie P), przy czym cele turystyczno-wypoczynkowe oraz interesy w grupie TL uzyskały podobną liczbę wskazań, po ok. 38%, górując nad odwiedzinami (23%). W grupie P tak cele turystyczne, jak i interesy występowały w istotnym stopniu rzadziej (24-25%). Istotny cel w grupie P, jakim było robienie zakupów w Polsce (11% wskazań) w przypadku grupy TL prak-

tycznie nie występował. Wśród tych, którzy deklarowali interesy, jako swój cel pobytu w Polsce, w grupie TL przewagę miały interesy w imieniu firmy (które można uznać za klasyczne podróże korporacyjne), a w mniejszym stopniu udział w kongresach i konferencjach lub samodzielne interesy (odsetek wskazań w grupie TL odpowiednio: 35%, 29%, 26%). Te ostatnie przeważały natomiast w grupie P (30%) nad udziałem w kongresach (18%) i interesami w imieniu firmy (14%). O ile te 3 rodzaje interesów w zasadzie wyczerpywały spektrum możliwości w grupie TL (ponad 90% wskazań), to w grupie P sięgają ok. 62%. Można więc zaryzykować twierdzenie, iż grupa TL jest grupą nieco bardziej homogeniczną pod względem deklarowanych celów podróży, jak i rodzajów interesów, jakie w trakcie jej realizuje, niż grupa P, o większym stopniu heterogeniczności swoich wskazań.

Badani z grupy TL wykazywali się znacznie większym krytycyzmem w ocenie wielu aspektów swojego pobytu w Polsce niż z grupy P. I tak: 45,5% z nich krytykowało niski standard usług (11% w grupie P), 44,8% brak informacji (7,6% w grupie P), 30,6% wysokie koszty (12,7% w grupie P), a 28% stan sanitarny (16,3% w grupie P). Obie grupy podobnie oceniły stan bezpieczeństwa. Prawie 1/4 z grupy P nie miała uwag krytycznych. Osób takich praktycznie nie było w grupie TL.

Podsumowując wyniki badań uzyskane w obu grupach można uznać, iż ci, którzy korzystają z transportu lotniczego, są młodszy, lepiej wykształceni, ograniczeni w swoich preferencjach terytorialnych do miast i kilku wybra-

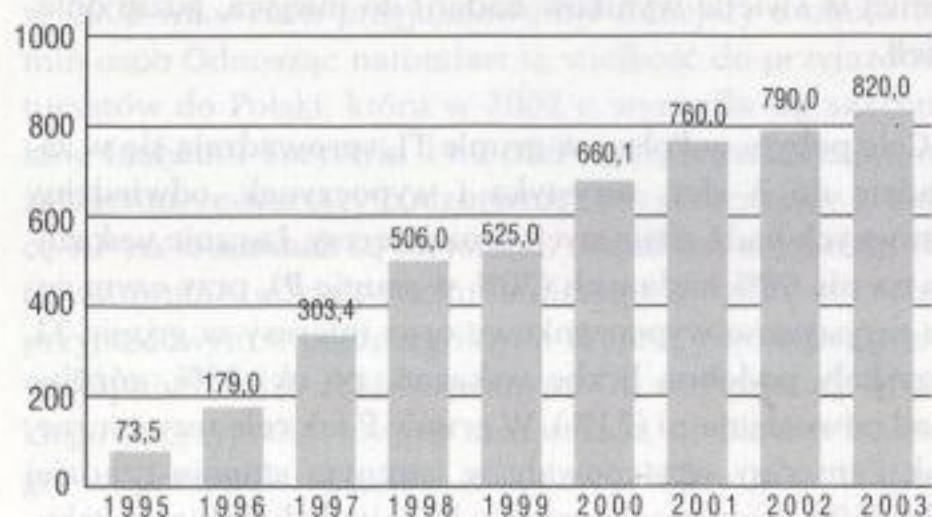
nych regionów, w znacznie większym stopniu wybierają hotele, ich cele podróży są bardziej jednorodne i są zdecydowanie bardziej krytyczni do zastanej w Polsce rzeczywistości niż badani korzystający z innych środków transportu. Interpretując te różnice należy jednak pamiętać, iż nie muszą one wynikać tylko z przynależności do różnych grup społecznych podróży obu kategorii, ale także z przynależności do różnych kręgów kulturowych i cywilizacyjnych. Domniemanie to potwierdza rozkład wg krajów pochodzenia. W grupie TL z Europy Zachodniej (poza Niemcami) i z krajów pozaeuropejskich było 77% badanych, a w grupie P odsetek ten wynosił 12,7%. Na Niemcy przypadało 14,8% w grupie TL i 31,8% w grupie P, a na kraje b. ZSRR – 8,1% w grupie TL i 53,2% w grupie P. Nie osłabia to faktu, iż portret socjologiczny tych, którzy przylatują do Polski, wygląda tak, jak na to wskazują wyniki badań, a to z jakich krajów przylatują, jest nie mniej istotnym, ale innym zagadnieniem.

Tomasz Dziedzic

Przewozy czarterowe

Według szacunków Instytutu Turystyki wykorzystujących dane PLL LOT, WEA i PP „Porty Lotnicze”, w 2002 roku w międzynarodowym ruchu czarterowym w Polsce obsłużono 790,0 tys. pasażerów.

Rys. 1. Liczba pasażerów międzynarodowych lotów czarterowych w latach 1995-2001 i prognoza na rok 2003 w tysiącach pasażerów

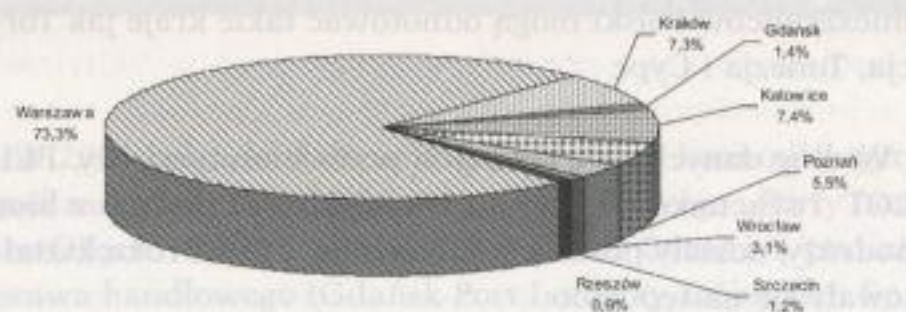


Źródło: Materiały niepublikowane PLL LOT i WEA, prognozy Instytutu Turystyki.

Instytut Turystyki szacuje, że w 2003 roku międzynarodowy ruch czarterowy wzrośnie do 820 tys. pasażerów. W 2001 roku PLL LOT szacował, że w ciągu 3-4 lat liczba pasażerów lotów czarterowych może zbliżyć się do miliona. Obecnie te szacunki są korygowane w dół.

Rysunek 1 zawiera dane liczbowe o wszystkich międzynarodowych lotach czarterowych. Według GUS, PP Porty Lotnicze oraz poszczególnych lotnisk, ruch pasażerski w połączeniach czarterowych w polskich portach lotniczych był wyższy i wynosił 567 tys. w 1998 r., 639,8 tys. w 1999 r., 738 tys. w 2000 r. i 802,3 tys. w 2001 r., i według wstępnych danych z lotnisk – 891,1 tys. w 2002 r. Różnice w statystykach wynikają z zaliczania do grupy czarterów lotów dolotowych z lotnisk krajowych, lotów małymi wynajmowanymi samolotami oraz czarterów w ruchu przyjazdowym. Z tej liczby lotnisko Okęcie obsłużyło około 653,1 tys., a pozostałe porty lotnicze prawie 238 tys. pasażerów.

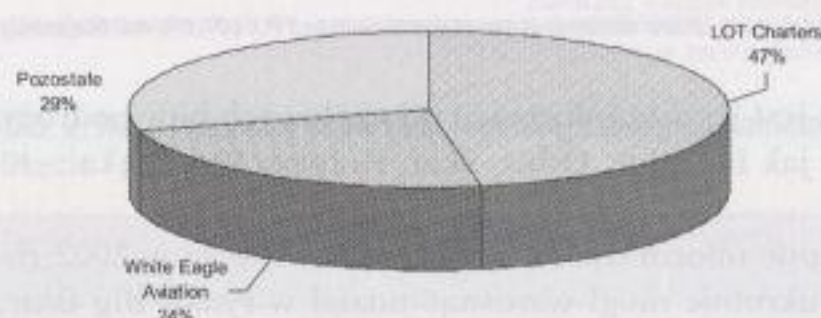
Rys. 2. Udział wybranych portów lotniczych w przewozach czarterowych w 2002 r.



Źródło: Porty lotnicze.

W stosunku do poprzedniego, w 2002 roku zdecydowanie wzrosła wielkość ruchu czarterowego we Wrocławiu (o 35,8%), Katowicach (28,3%), Poznaniu (14,5%) i w Warszawie (o 8,7%). Po dużym wzroście w 2001 roku spadła wielkość ruchu w Krakowie (o 16%).

Rys. 3. Udział największych grup przewoźników lotniczych w przewozach czarterowych w Polsce w 2001 r.



Źródło: Materiały niepublikowane PLL LOT i WEA, szacunki Instytutu Turystyki.

Polskie Linie Lotnicze LOT, największy przewoźnik czarterowy w 2002 roku, przewiozły w zagranicznych lotach czarterowych 372,5 tys. pasażerów (spadek o 10,3%). Kolejnym przewoźnikiem w 2002 r. był White Eagle Aviation S.A., który przewiózł w zagranicznych lotach czarterowych 187,5 tys. pasażerów (wzrost o 0,4%). Brak jest jeszcze danych z 2002 roku o zagranicznych przewoźnikach czarterowych.

W 2001 roku wśród 61 pozostałych przewoźników czarterowych zarejestrowanych na lotniskach w Polsce 17 miało również połączenia regularne. Pozostałe 44 firmy utrzymywały z Polską wyłącznie połączenia czarterowe. W tej licznej grupie Włochy i Wielka Brytania reprezentowane były przez cztery, a Turcja, Rosja, Kanada i Szwecja przez trzech przewoźników. Pozostałe kraje reprezentowane były przez jedną, dwie firmy.

Należy podkreślić, że w kolejnych latach udział PLL LOT w przewozach czarterowych zmniejszał się. Obrazuje to tabela 1.

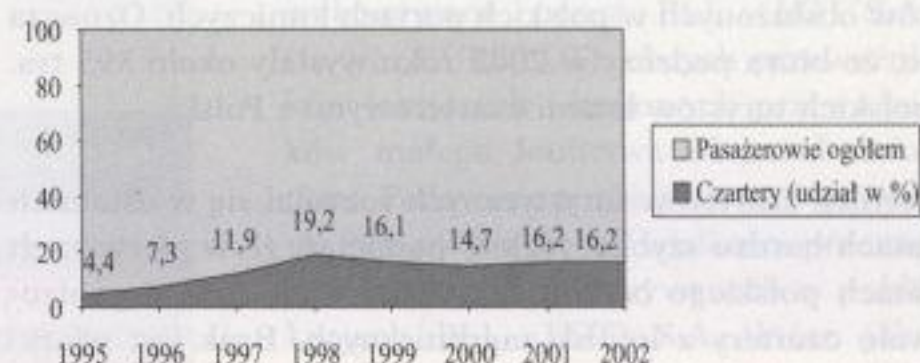
Tabela 1. Liczba osób obsługiwanych przez PLL LOT w ruchu czarterowym i udział PLL LOT w rynku przewozów czarterowych

Wyszczególnienie	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Pasażerowie w tys.	67,5	122,6	228,1	412,7	341,1	343,1	415,4	372,5
Udział w rynku w %	91,8	68,5	75,2	81,5	65,0	52,0	55,3	47,2

Źródło: Raporty roczne PLL LOT, Biuletyn nr 2/2002 GILC, dane z lotnisk.

Mimo spadku udziału PLL LOT na rynku przewozów czarterowych do 1998 roku, udział czarterów w przewozach pasażerskich PLL LOT rósł. Dopiero w latach 1999-2001 wzrost liczby pasażerów lotów regularnych spowodował spadek tego udziału. Warto podkreślić, że łączna liczba pasażerów obsługiwanych w ciągu ostatnich pięciu lat przez PLL LOT wzrosła o 50%.

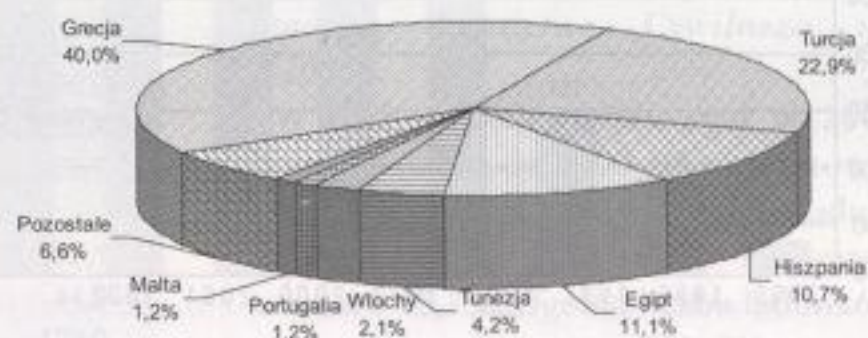
Rys. 4. Udział procentowy pasażerów zagranicznych lotów czarterowych wśród pasażerów obsługiwanych przez PLL LOT w rejsach zagranicznych



Źródło: dane PLL LOT

W ruchu czarterowym zdecydowanie dominują wyjazdy w sezonie letnim (lipiec, sierpień, wrzesień). W 2001 roku w PLL LOT stanowiły one 57,2% wszystkich przewozów. W Europie naturalnym kierunkiem wyjazdów po słońcu są kraje Morza Śródziemnego. Ta tendencja dominuje również w Polsce. Przeloty do Grecji i Turcji stanowiły 62,9% podróży czarterowych.

Rys. 5. Udział pasażerów lotów czarterowych PLL LOT do poszczególnych krajów w 2002 r. w procentach



Źródło: informacje PLL LOT.

Należy zwrócić uwagę na bardzo duży wzrost udziału pasażerów lotów czarterowych PLL LOT do Turcji (z 7,8% w 2000 roku do 22,9% w 2002 roku) i spadek udziału pasażerów lotów czarterowych do Hiszpanii (z 20,6% w 2000 roku do 10,7% w 2002 r.). PLL LOT przewiduje, że w 2003 roku nastąpi wzrost udziału wyjazdów do Grecji, natomiast może nastąpić spadek wyjazdów do Turcji.

W przewozach czarterowych zdecydowanie dominuje Międzynarodowy Dworzec Lotniczy w Warszawie. W 2002 roku na 891,1 tys. pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych w ruchu czarterowym 653,1 tys. obsługiwała Warszawa (73,3%), co stanowiło 13,2 % wszystkich pasażerów obsługiwanych w Warszawie.

Chociaż liczba wyjazdów zimowych mieszkańców Polski do krajów alpejskich rośnie, to wzrost ten nie jest zauważalny w zimowym ru-

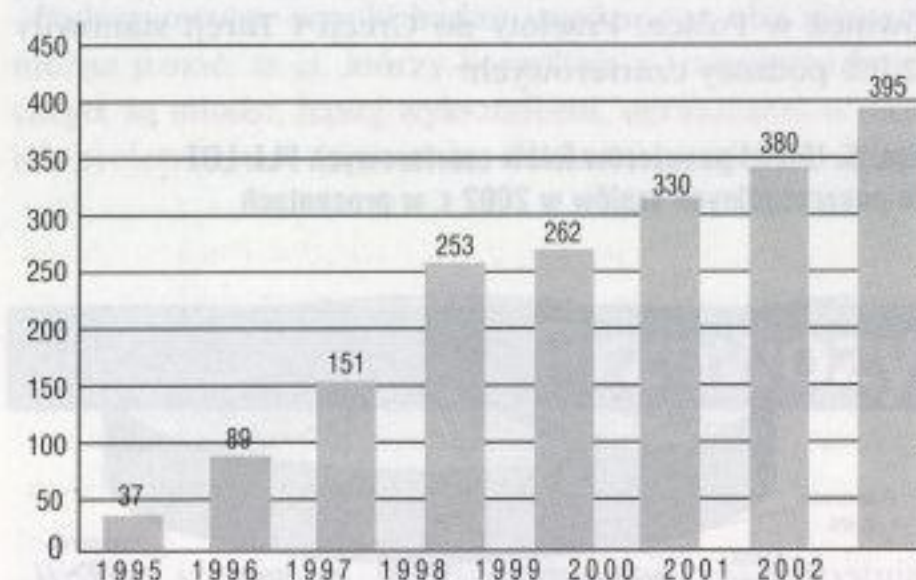
chu czarterowym. Szacuje się, że w pierwszym kwartale 2001 roku w ruchu czarterowym obsłużono około 60 tys. pasażerów, co stanowi około 8% całego ruchu czarterowego. Również w zimie dominują przewozy do Hiszpanii, Tunezji, Egiptu, czy na Cypr. Udział pasażerów lotów czarterowych PLL LOT do Austrii w 2001 r. stanowił zaledwie 0,1%.

Udział biur podróży w czarterach turystycznych

Instytut Turystyki szacuje rynek międzynarodowych czarterów turystycznych w 2002 roku na 790 tys. pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych. Oznacza to, że biura podróży w 2002 roku wysłały około 395 tys. polskich turystów lotami czarterowymi z Polski.

Rynek czarterów turystycznych rozwijał się w ostatnich latach bardzo szybko. Należy pamiętać, że w pierwszych latach polskiego boomu czarterów wiele firm organizowało czartery z lotnisk zagranicznych. Brak jest wiarygodnych danych liczbowych, ale należy sądzić, że mimo zdecydowanego spadku, nadal kilkadziesiąt tysięcy turystów jest wysyłanych przez biura podróży z zagranicznych lotnisk²⁴.

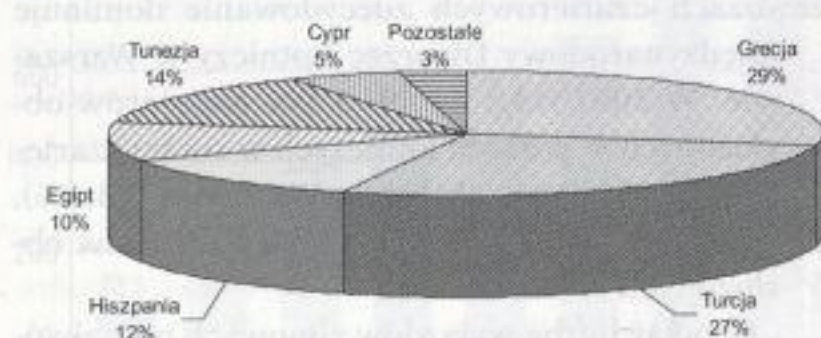
Rys. 6. Liczba turystów wysłanych przez biura podróży lotami czarterowymi z lotnisk krajowych (w tysiącach)



Źródło: Oszacowania Instytutu Turystyki.

Brak jest jeszcze danych za 2002 rok od innych przewoźników. Należy jednak sądzić, że struktura wyjazdów nie uległa większym zmianom.

Rys. 7. Kraje docelowe w wyjazdach czarterowych mieszkańców Polski z polskich portów lotniczych organizowanych przez biura podróży w 2001 roku

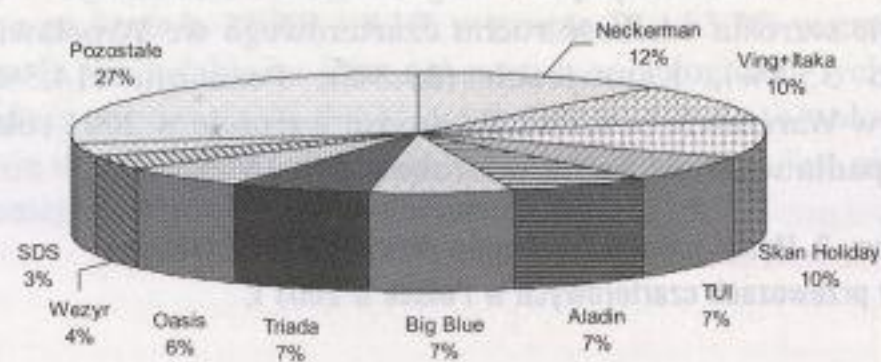


Źródło: Oszacowania Instytutu Turystyki na podstawie danych z PLL LOT, WEA, PP Porty Lotnicze.

Przewiduje się, że w 2003 roku zdecydowanie wzrośnie liczba wyjazdów do Grecji. Spadek liczby odwiedzin mieszkańców Polski mogą odnotować takie kraje jak Turcja, Tunezja i Cypr.

Według danych przekazanych przez biura podróży, PLL LOT i szacunków Instytutu Turystyki oraz danych z biur podróży, udziały poszczególnych biur w 2001 roku kształtowały się następująco:

Rys. 8. Udziały biur podróży w rynku czarterów turystycznych w 2001 r.

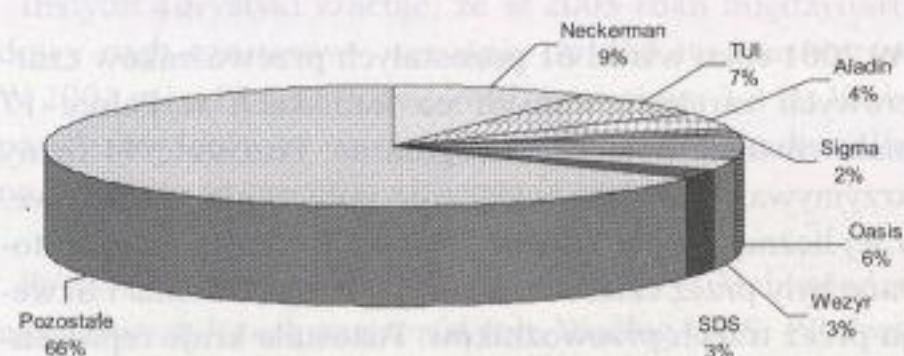


Źródło: obliczenia własne na podstawie danych PLL LOT, PPL oraz biur podróży.

Brak jest jeszcze informacji od czołowych biur podróży, takich jak Big Blue, Orbis, Scan Holiday, Ving+Itaka.

Wstępne informacje i szacunki wskazują, że w 2002 roku dwukrotnie mógł wzrosnąć udział w rynku Big Blue, o 2-3 punkty procentowe wyższy udział może mieć Triada, a utrzymają, bądź minimalnie zmniejszą swój udział, takie biura jak Scan Holiday, czy Orbis. Szacuje się, że w 2002 roku spadły udziały biur z Europy Zachodniej, zachowały swe udziały biura z krajów arabskich oraz z Turcji, a wzrosły udziały biur polskich. Trzeba jednak podkreślić, że sytuacja finansowa większości biur podróży z rynku czarterowego zdecydowanie pogorszyła się.

Rys. 9. Udziały wybranych biur podróży w rynku czarterów turystycznych w 2002 r.



Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z lotnisk oraz biur podróży.

Krzysztof Łopaciński
Instytut Turystyki

Przewozy cargo w 2001

W 2001 roku działało w kraju 12 lotnisk komunikacyjnych, w tym trzy pod zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (Warszawa-Okęcie, Rzeszów-Jasionka, Zielona Góra) i 9 pod zarządem spółek prawa handlowego (Gdańsk Port Lotniczy Trójmiasto Sp. z o.o., Katowice-Pyrzowice Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, Wrocław-Strachowice Port Lotniczy Wrocław S.A., Kraków-Balice Międzynarodowy Port

Tab. 1. Przewóz ładunków w portach podległych PPL i portach sprywatyzowanych w okresie 2000-2001 r.

Porty lotnicze	Ładunki w portach w tonach		Ładunki % 2001:2000
	2000	2001	
Porty podległe PPL - razem	45 797	44 666	97,5
Porty sprywatyzowane -razem	15 924	9 196	57,7
Ogółem	61 721	53 862	87,3

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.
Ogółem porty podległe PPL i porty sprywatyzowane w okresie 2000-2001 wykazały spadek tonażu cargo ogółem o 12,7%, w tym w portach PPL o 2,5%, w pozostałych o 42,3%.

Tab. 2. Ilość ładunków w portach (ogółem) z uwzględnieniem podziału na Warszawę-Okęcie i pozostałe porty

Cargo	Jednostka miary	2000r.	2001r.	% 2001:2000
Ilość ładunków w portach - ogółem	tony	61 721	53 862	87,3
z tego: w ruchu międzynarod.		57 726	49 321	85,4
w ruchu krajowym		3 995	4 541	113,7
w tym:				
1) Warszawa-Okęcie - razem	tony	44 576	44 076	98,9
z tego: w ruchu międzynarod.		42 898	42 755	99,7
w ruchu krajowym		1 678	1 321	78,7
2) Pozostałe porty - razem	tony	17 145	9 786	57,1
z tego: w ruchu międzynarod.		14 828	6 566	44,3
w ruchu krajowym		2 317	3 220	139,0

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.

Tab. 3. Strukturalny podział obsługiwanych przewozów na loty zagraniczne i krajowe w Warszawie i pozostałych portach w latach 1997-2001

Cargo	1997	1998	1999	2000	2001	% 2001:1997
Ładunki w portach - ogółem - tony	62 374	59 482	53 652	61 721	53 862	86,3
w tym: - zagranica	55 944	53 975	50 071	57 726	49 321	88,2
- kraj	6 430	5 507	3 581	3 995	4 541	70,6
z tego:						
1) Warszawa - razem	51 028	49 706	44 794	44 576	44 076	86,4
w tym: - zagranica	47 286	46 701	44 101	42 898	42 755	90,4
- kraj	3 742	3 005	693	1 678	321	35,3
2) pozostałe porty - razem	11 346	9 776	8 858	17 145	9 786	86,2
w tym: - zagranica	8 658	7 274	5 970	14 828	6 566	75,8
- kraj	2 688	2 502	2 888	2 317	3 220	119,8

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.

Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o., Szczecin-Goleniów, Poznań-Ławica, Łódź-Lublinek, Bydgoszcz, Szczytno-Szymany.

Lotniska komunikacyjne Polski obsługują regularne i nieregularne międzynarodowe i krajowe przewozy towarowe, wykonywane przez PLL „LOT” S.A. (w tym EUROLOT), obcych przewoźników lotniczych i krajowych przewoźników małego lotnictwa (General Aviation). Podawane poniżej dane statystyczne PPL różnią się od wielkości przewozów lotniczych wykazywanych w publikacjach PLL „LOT” S.A., które jako przewoźnik ewidencjonują ładunki na liniach lotniczych. PPL rejestruje wszystkie przewozy obsługiwane na lotniskach wg ilości wyładowanych i załadowanych ładunków w poszczególnych portach lotniczych. Ponadto, przedstawione dane PPL obejmują również ładunki przewiezione w lotach nieregularnych przez małe lotnicze firmy prywatne i spółki (General Aviation) uprawnione do wykonywania przewozów lotniczych, będące m.in. użytkownikami lotnisk komunikacyjnych (źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego nr 2/2002).

W ruchu międzynarodowym w 2001 w porównaniu do 2000 roku zanotowano spadek ilości przewożonych ładunków o 14,6%, a w ruchu krajowym wzrost o 13,7%. Ogólna liczba ładunków obsługiwanych przez CPL Warszawa-Okęcie zmalała o 1,1%, a w pozostałych portach o 42,9%. W ruchu międzynarodowym spadek w CPL Warszawa wyniósł 0,3%, w pozostałych portach 55,7%. Natomiast ładunki w ruchu krajowym zmniejszyły się w CPL Warszawa o 21,3%, przy wzroście w pozostałych portach o 39,0%.

W porównaniu do roku 1997, w 2001 roku nastąpił ogólny spadek tonażu przewożonych ładunków. Wyjątek stanowiły porty terenowe, które w zakresie ładunków w ruchu krajowym odnotowały wzrost o 19,8%.

CPL Warszawa-Okęcie zajmuje pierwsze miejsce w rankingu ciężaru przewożonych ładunków, jego udział procentowy w całości rynku cargo w roku 2001

uksztaltował się na poziomie z 1997 roku i wyniósł 81,8%.

Porównując rok 2001 do 1997 można stwierdzić, że najwyższy procentowy wzrost w tonażu przewożonych ładunków miały porty: Poznań – 238,3%, Kraków –

Tab. 4. Procentowy oraz liczbowy udział CPL Warszawa i pozostałych portów w ogólnych wielkościach obsługiwanych przewozów towarowych

Wyszczególnienie	1997 r.	1998 r.	1999 r.	2000 r.	2001 r.
Ładunki w portach ogółem (tony)	62 374	59 482	53 652	61 721	53 862
z tego:					
- CPL Warszawa	51 028	49 706	44 794	44 576	44 076
- pozostałe porty	11 346	9 776	8 858	17 145	9 786
Udział procentowy w obsłudze ładunków					
- CPL Warszawa	81,8%	83,6%	83,5%	72,2%	81,8%
- pozostałe porty	18,2%	16,4%	16,5%	27,8%	18,2%

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.

Tab. 6. Procentowy udział portów lotniczych w obsłudze przewozów towarowych w 2001 r. w porównaniu do 1997 r.

Port lotniczy	1997r. Ładunki %	2001r. Ładunki %	2001:1997 Zmiana udziału procentowego (+/-)
Warszawa	81,8	81,8	0
Gdańsk	1,8	3,6	+1,8
Kraków	1,9	4,1	+2,2
Wrocław	1,8	2,2	+0,4
Poznań	0,9	2,5	+1,6
Katowice	2,1	4,1	+2,0
Szczecin	1,0	0,6	-0,4
Rzeszów	8,7	1,1	-7,6
Łódź, Bydgoszcz	-	-	-
Szczytno, Zielona Góra	-	-	-
Ogółem	100,0%	100,0%	-

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.

Tab. 5. Zbiorcze zestawienie wielkości obsługiwanych przez poszczególne porty przewozów w latach 1997-2001 z podaniem procentowych relacji wzrostu w tym okresie

Port Lotniczy Ilość - przesyłek (tony)	1997 r.	1998 r.	1999 r.	2000 r.	2001 r.	% 2001:1997
Warszawa - Okęcie	51 028	49 706	44 794	44 576	44 076	86,4
Gdańsk - Trójmiasto	1 107	1 282	1 473	1 552	1 954	176,5
Kraków - Balice	1 207	1 520	2 059	2 856	2 205	182,7
Wrocław - Strachowice	1 116	871	627	2 548	1 173	105,1
Poznań - Ławica	558	787	848	885	1 330	238,3
Katowice - Pyrzowice	1 292	1 365	1 522	7 745	2 195	169,9
Szczecin - Goleniów	623	764	445	337	340	54,6
Rzeszów - Jasionka	5 443	3 104	1 758	1 221	590	10,8
Łódź - Lublin	-	3	6	-	-	-
Bydgoszcz	-	80	120	-	-	-
Szczytno	-	-	-	-	-	-
Zielona Góra	-	-	-	-	-	-
Razem:	62 374	59 482	53 652	61 721	53 863	86,3

Źródło: GILC – Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, nr 2/2002.

182,7% oraz Gdańsk – 176,5%.

Największy wzrost procentowy, wskazujący na udział portu w obsłudze przewozów towarowych w 2001 roku w porównaniu do 1997 roku, wykazał port lotniczy Kraków (o 2,2%), a największy spadek port Rzeszów (o 7,6%).

Rozpatrując największe światowe porty sklasyfikowane pod względem tonażu przewożonego ładunku – ranking Top 30 ACI – za 2001 rok, na pierwszym miejscu znalazł się port Memphis z 2,6 ml ton ładunków, następnie port Los Angeles z 2,1 mln ton oraz port Hong Kong z 2,1 mln ton.

Marek Więckowski

**www.
eurosys
.pl**

Tab. 7. Światowy (wstępny) ranking portów lotniczych cargo – 2001

Ranga	Port	Cargo (w tonach)
1	Memphis, (MEM)	2 631 239
2	Los Angeles, (LAX)	2 122 874
3	Hong Kong, (HKG)	2 099 605
4	Anchorage, (ANC)	1 691 027
5	Tokio, (NRT)	1 680 938
6	Miami, (MIA)	1 639 762
7	Frankfurt, (FRA)	1 613 292
8	Singapur, (SIN)	1 529 930
9	Nowy Jork (JFK)	1 500 000
10	Paryż, (CDG)	1 479 304

Źródło: ACI – Airport Council International.

Oszacowanie rynku lotniczego w Polsce

Każda próba oszacowania rynku, lub jego części, wiąże się z dwoma podstawowymi zagadnieniami:

- dotarciem do możliwie znacznej liczby rzetelnych danych,
- określeniem, jakie rodzaje działalności i jakich podmiotów będą brane pod uwagę, tzn. jaki jest zakres formalny i merytoryczny badanego obszaru.

Druga z przedstawionych kwestii ma charakter metodologiczny i w pewnym stopniu arbitralny. Dla potrzeb naszego Raportu przyjęte zostało, iż w zakres wartości rynku usług lotniczych w Polsce wchodzi następujące rodzaje działalności i źródła przychodów:

1. wartość sprzedaży biletów lotniczych na polskim rynku agencyjnym;
2. wartość sprzedaży biletów lotniczych na polskim rynku przez istniejące systemy własnej sprzedaży linii lotniczych;
3. wartość sprzedaży biletów lotniczych polskich przewoźników za granicą;
4. wartość sprzedaży usług czarterowych na polskim rynku przez przewoźników polskich i obcych;
5. przychody Agencji Ruchu Lotniczego z tytułu korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej przez obcych przewoźników w ruchu tranzytowym oraz wpływy PPL w części przychodów z działalności lotniczej w ruchu dołotowym odnoszącej się do segmentu zagranicznych pasażerów w obcych liniach lotniczych;
6. przychody z działalności handlowej w polskich portach lotniczych firm niebędących własnością portów i przychody polskich przewoźników z tzw. sprzedaży pokładowej;
7. przychody z tytułu przewozów cargo polskich przewoźników pozyskane na terenie kraju i zagranicą, oraz przychody z tytułu eksportu cargo z Polski pozyskane przez obcych przewoźników.

Przyjęty powyżej zakres nie obejmuje zakładów produkujących i remontujących sprzęt lotniczy, działalności gospodarczej aeroklubów i lotnisk niebędących własnością, lub współwłasnością PPL, wartości usług sprzedawanych przez lotnictwo sanitarne i sportowe, ani też realizowanych przez małe firmy prywatne. Nie uwzględniono także przychodów ze sprzedaży spółek LOT Ground Services i Central European Engine Services, LOT Catering oraz części przychodów polskich portów lotniczych z tytułu obsługi ruchu na lotniskach. Pozycje te mają w dużej części swoje źródło finansowania w przychodach już pozyskanych na polskim rynku w postaci sprzedanych biletów, rejsów czarterowych lub wpływów z cargo. Sprzedaż np. cateringu dla odbiorców z zewnątrz (tj. innych niż regularni lub charterowi przewoźnicy) stanowi udział trudny do oszacowania²⁵.

W efekcie tak przyjętych ograniczeń i obszarów generu-

jących przychody na polskim rynku lotniczym możemy przyjąć, podobnie jak to zostało przedstawione w naszym Raporcie '99, iż eliminujemy wielokrotne przepływy tych samych pieniędzy pomiędzy różnymi podmiotami działającymi na rynku usług lotniczych, a także zawężamy znaczenie rynku do produktów/usług najbardziej masowych, zestandaryzowanych i związanych z popytem zewnętrznym, tj. pasażerów lub firm korzystających z usług przewozów lotniczych.

Na podstawie danych o sprzedaży biletów w sieci agencyjnej IATA w Polsce²⁶, niepublikowanych danych o sprzedaży własnej linii lotniczych oraz szacunkowej wartości sprzedaży pasażerskiej polskich przedsiębiorstw lotniczych na rynkach zagranicznych w ruchu do i z Polski²⁷, w 2001 r. wartość sprzedaży biletów na rynku polskim oraz przez polskie przedsiębiorstwa na rynkach obcych w ruchu do i z Polski szacujemy na ok. 560 mln USD. Liczba ta obejmuje pierwsze trzy obszary aktywności rynkowej wymienione wcześniej.

Wartość polskiego rynku usług czarterowych (bez naliczanej przez biura podróży własnej marży na te usługi²⁸) obsługiwanego przez przewoźników polskich i obcych liczoną na bazie wpływów linii lotniczych z tytułu tego rodzaju działalności oceniamy na ok. 90 mln USD.

Wartość sprzedaży w punktach handlowych na lotniskach, ograniczoną do wpływów od pasażerów w regularnych i nieregularnych rejsach międzynarodowych oraz wartość tzw. sprzedaży pokładowej szacujemy na ok. 28 mln USD.²⁹

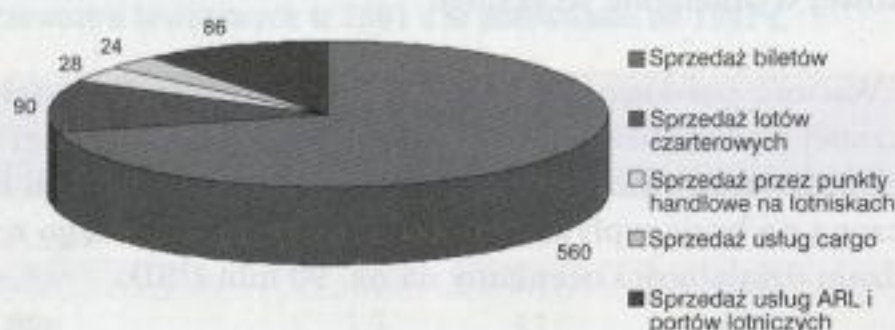
Wartość sprzedaży usług w przewozach cargo wykonywanych przez PLL LOT na obszarze kraju oraz w eksporcie i imporcie oraz wykonywanych przez obcych przewoźników w eksporcie szacujemy na ok. 24 mln USD.

Przychody Agencji Ruchu Lotniczego z tytułu opłat za nadzór przestrzeni powietrznej w lotach tranzytowych wyniósł w 2001 r. 69 mln USD.³⁰ W tym miejscu warto dodać, iż w 2001 r. wielkość operacji ARL (podobnie jak w 2000 r.) w ruchu dołotowym przekraczała liczbę obsługiwanych operacji w ruchu tranzytowym. W latach 90. ilościową przewagę miał ruch tranzytowy. Świadczy to z jednej strony o bardziej dynamicznym wzroście aktywności przewoźników operujących bezpośrednio na polskim rynku, z drugiej zaś, o zmniejszeniu się znaczenia segmentu ruchu tranzytowego w ogólnych przychodach ARL. Udziału ARL w rynku lotniczym w Polsce nie możemy ograniczać wyłącznie do przychodów z opłat za loty tranzytowe. Należy przyjąć, iż pewna część opłat z obsługi ruchu dołotowego obcych przewoźników wiąże się z udziałem w ruchu pasażerów zagranicznych i wygenerowana została na innych niż polski rynkach, przez co dla rynku polskiego nie ma charakteru redystrybucyjnego

Wielkość przychodów z tego tytułu, jako proporcję wynikającą z udziału w ruchu szacujemy na ok. 16-17 mln USD³¹. Biorąc pod uwagę obie wyżej wymienione liczby daje to sumę 86 mln USD, jako przychody pozyskane przez Agencję od obcych przewoźników z racji przewożenia obcych pasażerów nad Polską lub do Polski.

Łączna wartość przychodów z działalności uwzględnionych podmiotów rynku lotniczego oszacowanych wg przedstawionych metod i źródeł wynosi ok. 788 mln USD; stanowi to wzrost o ok. 10,5% w stosunku do 2000 r., dla którego przyjęto analogiczną metodę obliczeń. Graficzny obraz tych udziałów przedstawia rysunek. Zdajemy sobie sprawę, że nie jest to wielkość odpowiadająca wszystkim firmom działającym na polskim rynku usług lotniczych, ani też wszystkim rodzajom ich działalności. Jest to szacunkowa wartość minimalna, ograniczona do podstawowej działalności głównych podmiotów i zgodnie z przyjętymi przez nas kryteriami uwzględniania tylko dochodów z zewnątrz.

Rys. 1. Szacunkowa wartość sprzedaży w mln USD na rynku lotniczym w Polsce w 2001 r. (w mln USD)



Źródło: ACI – Airport Council International.

Powyższe dane różnią się w sposób istotny in minus od przedstawionych w Raporcie '99, o łączną sumę ok. 70 mln USD. Nie oznacza to, iż rynek się skurczył, gdyż sama wartość sprzedanych przez agencje IATA na polskim rynku biletów wzrosła od 1998 r. o ok. 88 mln USD wartości sprzedaży brutto, tj. prawie 39%.³² Różnica wynika z przyjętych przez nas bardziej precyzyjnych metod szacunkowych i ograniczenia przychodów w jeszcze większym stopniu do rynku pierwotnego, niż miało to miejsce w poprzednim Raporcie.

W przypadku przyjęcia innych kryteriów i innej metodologii wyniki byłyby diametralnie różne. Np. całkowite przychody ze sprzedaży w samych tylko PLL LOT wyniosły w 2001 r. 605,9 mln USD³³, a przychody Polskich Portów Lotniczych – 175 mln USD.

Wobec spadku tempa wzrostu PKB w Polsce, osłabienia dynamiki popytu na przeloty regularne i czarterowe na rynku polskim, spadku importu i osłabienia zagranicznej aktywności inwestycyjnej w naszym kraju, trudno oczekiwać, by segment sprzedaży biletów, czy sprzedaży czarterowej stanowił istotny generator wzrostu wartości rynku w najbliższym czasie. Spodziewać się należy raczej zwiększeniu sprzedaży przez Agencję Ruchu Lotniczego i porty

lotnicze oraz zwiększenia się ich udziału w ogólnej wartości rynku lotniczego. Sprzyjać temu powinno nowe prawo lotnicze, wejście do Polski tzw. tanich przewoźników i liberalizacja rynku. Przy zmniejszających się przychodach jednostkowych i zyskach, tak sieci sprzedaży, jak i przewoźników, głównym beneficjentem wzrostu ruchu lotniczego (liczby pasażerów i liczby operacji) prawdopodobnie okażą się porty lotnicze i Agencja Ruchu Lotniczego.

Tomasz Dziedzic

Przypisy

- Więcej informacji na ten temat w: T. Dziedzic – Porty lotnicze na progu nowego tysiąclecia. Polska Gazeta Turystyczna, nr 16, wrzesień 1999.
- Mały rocznik Statystyczny RP 2002, GUS, Warszawa 2002, tab. 5 (276), s. 446.
- Handel zagraniczny styczeń-grudzień 2001, GUS, Warszawa 2002, tab. 14, s. 123.
- Szacunki własne autora w oparciu o porównanie dane GILC i Marketing Information Data Tape (systemu monitorującego rezerwacje lotnicze).
- Na podstawie: A. Burak – Nowy terminal za trzy lata, w: Rzeczpospolita, Ekonomia i Rynek z 29-30.09.2001.
- Ibidem, s. 16.
- Biuletyn Informacyjny GILC, 2/2002 (130), s. 5-6.
- Na podstawie badań autora w oparciu o wyniki sprzedaży sieci agentów IATA w Polsce w 2000 r.
- IATAN – International Air Ticket Agents Network.
- Więcej na temat BSP, tj. Billing and Settlement Plan, w raporcie Instytutu Turystyki: Rynek Lotniczy w Polsce, Wyd. MART, Warszawa 1999, s. 7-8.
- Por. Raport Rynek Lotniczy w Polsce, op. cit. s. 8.
- Por. ibidem.
- Dane o liczbie sprzedanych biletów wg K. Rudnickiego – dyrektora BSP Polska, w niepublikowanym materiale Zrzeszenia Agentów IATA w Polsce. Seminarium 12.04.2002, Warszawa.
- W latach 60. i na początku lat 70. nieformalnie do roli tej aspirował częściowo Panam, pozostając całkowicie firmą prywatną, otrzymywał i realizował zlecenia rządu federalnego.
- Bankructwo Swissaira przyniosło interesujące obserwacje dotyczące praktycznych weryfikacji aktualnego postrzegania funkcji narodowego przewoźnika. W proces naprawczy włączyły się władze kantonalne, federalne oraz prywatne firmy szwajcarskie. Prócz względów emocjonalnych, które z pewnością odgrywały swoją rolę, istotnym czynnikiem była potrzeba ochrony wizerunku kraju. Zdaniem władz i przedsiębiorców stratą większą od strat finansowych Swissaira było nadwątlenie wizerunku kraju słynącego z solidności, niezawodności, rzetelności itp. Utrata prestiżu i zaufania konsumentów na świecie do przedsiębiorstwa szwajcarskiego zagrażała naruszeniem pozycji innych produktów made in Switzerland i ekonomicznych interesów Szwajcarii za granicą. Sytuację tę można określić mianem dysfunkcji bankructwa w strategii promocji. W przypadku kraju takiego jak Szwajcaria, ma to szczególnie duże znaczenie. Równoczesne bankructwo Sabeny powodowało inne reakcje i ocenę skutków. Zachowania społeczne ograniczały się przede wszystkim do protestów pracowników przeciw upadłości i dotychczasowym właścicielom, natomiast belgijscy producenci nie odebrali tego przypadku, jako zagrożenia swoich interesów, a przynajmniej nie dawali temu publicznie wyrazu. W obu jednak przypadkach bankructwa te można traktować, jako upadek narodowych symboli.

16. Na podstawie materiałów niepublikowanych opracowanych w 1999 r. przez Sigma International (Poland) Ltd., reprezentanta public relations Star Alliance i Lufthany w Warszawie.
17. W zestawieniu pominięty został sojusz Qualiflyer. Istniał on jeszcze formalnie do 8.02.2002 r., ale wraz z bankructwem Swissa-ira i Sabeny (najbardziej liczących się członków Sojuszu) praktycznie przestał funkcjonować przed końcem 2001 r.
18. Wg danych Banku Światowego, PKB dla Polski w 2001 r. wynosiło 174,6 mld USD. Strona internetowa BŚ: www.worldbank.org, August 2002.
19. Przy obliczeniu tej wielkości przyjęto upraszczające założenie, iż wszyscy cudzoziemcy, którzy przylecieli do Polski samolotem, także samolotem z niej wylecieli i odbyło się to w ciągu 12 miesięcy 2002 r.
20. Wg opracowania Instytutu Turystyki na podstawie danych Straży Granicznej w 2002 r., przyjechało do Polski ogółem 50,7 mln cudzoziemców. Por. www.intur.com.pl.
21. Zgodnie z przyjętą w Polsce terminologią, za turystów uznaje się cudzoziemców spędzających w kraju recepcyjnym co najmniej jedną noc. Dane o ogólnej liczbie turystów odwiedzających Polskę za stroną www.intur.com.pl.
22. Dane na podstawie wyników badań opublikowanych w Rapocie Rocznym PPL 2001, Warszawa, 2002, s. 68-71.
23. W odsetkach tych uwidacznia się wpływ udziału w ruchu przelotowym osób z USA, które charakteryzują się, wg badań IT, najdłuższym czasem pobytu w Polsce.
24. Biuro Neckerman podaje, że w 2000 roku w lotach czarterowych z Niemiec obsłużyło około 8 tys. klientów z Polski (wzrost o 22 % w stosunku do roku poprzedniego).
25. Wg Raportu Rocznego PLL LOT za rok 2001, przychody ze sprzedaży spółki LOT Catering wyniosły 116,3 mln PLN, tj. ok. 29 mln USD i były wyższe niż rok wcześniej o 10,5%. Działalność ta przyniosła zysk netto w wysokości 4,9 mln PLN. Dla porównania przychody EuroLOT wyniosły w 2001 r. 142,3 mln PLN. Por. Raport Roczny PLL LOT, s. 16 i s. 21. PLL LOT, Warszawa, 2002.
26. Dane na podstawie Annual Report IATA 2002, Shanghai, July 2002.
27. Szacunki oparte na bilansie regularnych przewozów polskich linii lotniczych w podziale na rynek krajowy i rynki zagraniczne.
28. Wartość marży biur podróży została pominięta, gdyż nierzadko biura nie naliczają marży od tego segmentu pakietu, zadawając się marżą od pozostałych usług, bądź naliczają ją w minimalnym zakresie, by zwiększyć konkurencyjność swojej oferty. Występuje także zjawisko (mimo naliczania marży) niepełnego pokrycia kosztów charteru wpływami ze sprzedaży, lub też zamykania całej akcji wynikiem zerowym, mimo naliczania marży.
29. W dokonywanych szacunkach nie uwzględniamy wpływów portów lotniczych z tytułu wynajęcia powierzchni handlowych w terminalach, gdyż uznajemy to za wtórną redystrybucję środków pozyskanych wcześniej przez placówki handlowo-usługowe od pasażerów lub linii lotniczych, a więc też pośrednio od pasażerów. Nie uwzględniono też, z uwagi na trudności z oszacowaniem, wartości wynajmu samochodów w punktach lotniskowych.
30. Dane na podstawie Raportu Rocznego PPL 2001, w którym podano, że obsługa przelotów tranzytowych stanowiła 48% przychodów ze sprzedaży usług lotniczych, za które PPL uzyskało 577 mln PLN. Udział 48% równoważny jest kwocie 277 mln PLN. Przyjęty przelicznik 1 USD = 4 PLN. Por. Raport Roczny PPL 2001, s. 42-43.
31. Powyższy szacunek opiera się na następujących przesłankach: wg Raportu Rocznego PPL udział obcych przewoźników w operacjach dolotowych wynosił 44% (s. 22). Wartość obsługi ruchu nietranzytowego stanowiła 52% ogólnej wartości sprzedanych usług lotniczych, tj. 300 mln PLN (s. 43.). Przy założeniu, iż struktura przychodów od polskich i obcych przewoźników jest podobna obce linie lotnicze pozostawiły w PPL sumę ok. 132 mln PLN. Jeśli przyjąć, iż ok. 50% pasażerów tych linii to obcokrajowcy, można w pewnym uproszczeniu szacować, iż przychody PPL ze sprzedaży usług lotniczych dla obcych przewoź-

ników z tytułu udziału obcokrajowców w przelotach do i z Polski wyniosły w 2001 r. ok. 66 mln PLN, tj. 16,5 mln USD.

32 Por. rozdział Rynek sprzedaży agencyjnej w Polsce.

33 Wg: Air Transport World 7/2002, World Airline Financial Statistics, 2001.



Już dziś zamów prenumeratę

**WIADOMOŚCI
TURYSTYCZNE**
Pismo pracowników turystyki

Niezbędne w codziennej pracy

Prenumerata roczna – 24 numery

Standard*	Terminowa**	Standard – Edukacja***	M. Kachniewska - Jak odnieść sukces w turystyce
☐ 118 PLN	☐ 144 PLN	☐ 87 PLN	☐ 23 PLN

- ♦ nazwa firmy
- ♦ adres
- ♦ imię i nazwisko zamawiającego
- ♦ NIP firmy e-mail
- ♦ telefon/fax
- ♦ zamawiam prenumeratę od (miesiąc)

* prenumerata automatycznie odnawiana na kolejny okres; **prenumerata na rok; ***prenumerata dla szkół, studentów i pracowników naukowych turystyki

biblioteka turystyki



Jeśli prowadzisz biuro podróży, obiekt hotelowy, firmę przewoźową i zależy Ci na zdobywaniu zaufania nowych klientów, skorzystaj z praktycznej wiedzy: **Jak odnieść sukces w turystyce Kultura jakości**, najnowsza książka **Magdaleny Kachniewskiej**.

Zamówienia przyjmuje
wydawnictwo Eurosystem
ul. Wawelska 78 ap. 30
02-034 Warszawa
tel.: (22) 822 20 16
e-mail: eurosyst@pro.onet.pl
www.eurosyst.pl

Z a m ó w

Złóż zamówienie

@ www.eurosyst.pl;
eurosyst@pro.onet.pl

(22) 822 20 16

(22) 823 78 83

Eurosystem
02-034 Warszawa,
ul. Wawelska 78 ap.30

Kwotę zł za zamówioną prenumeratę wpłacę w ciągu 7 dni od otrzymania faktury VAT.

Upoważniam Państwa do wystawienia faktury VAT bez naszego podpisu. Oświadczamy, że jesteśmy uprawnieni do otrzymania faktury VAT.

Wyrażamy zgodę na zamieszczenie naszych danych osobowych w bazie Wydawnictwa i wykorzystanie ich w celach marketingowych (zgodnie z ustawą z dn. 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych, Dz. U. Nr 133 poz. 8331 z możliwością wglądu do swoich danych oraz prawem do ich aktualizowania).

Otrzymywanie informacji drogą elektroniczną (Dz. U. Nr 144 poz. 1204)

Data Podpis / Pieczęć

Wiadomości Turystyczne

Pismo pracowników turystyki ukazujące się co dwa tygodnie dostarcza Państwu rzetelnych i sprawdzonych informacji branżowych z zakresu turystyki krajowej, wyjazdowej i przyjazdowej. Materiały prawne – przepisy, zmiany, komentarze, są niezbędnym źródłem informacji w codziennej pracy. Każdy numer zawiera aktualny kalendarz wydarzeń, informacje z samorządów turystycznych oraz udokumentowaną zdjęciami kronikę imprez branżowych.

Ponadto: Rankingi biur podróży • Prezentacje szkół turystycznych • Raporty: Lotnictwo, przewoźnicy, ubezpieczenia • Prezentacje krajowych i zagranicznych produktów turystycznych • Ludzie turystyki



PORT LOTNICZY IM. F. CHOPINA W WARSZAWIE WARSAW FREDERIC CHOPIN AIRPORT



Poczta
Post office



Bar szybkiej obsługi
Snack bar



Depozyt celny
Customs deposit



Przechowalnia
Left luggage



Biuro podróży
Travel agency



Wynajem samochodów
Car rentals



Bankomat
Express cash



Wymiana walut
Money exchange



Bank
Bank



Restauracja
Restaurant



Kiosk
Newsagency



Pokój matki i dziecka
Baby care room



Kaplica
Chapel



Taras widokowy
Observation deck



Punkt refundacji podatku VAT
The Tax Refund



Parking
Car parks

9555

Bądź gotów na uśmiech LOTu!

www.lot.com

Polska gościnność, profesjonalna obsługa, wyśmienita kuchnia, nowoczesna flota powietrzna, wygodna siatka połączeń. Z nami dotrzesz na miejsce szybko i wygodnie. Poleć LOTem - odkryj radość latania.



POLSKIE LINIE LOTNICZE

LOT