

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2005

dynamika • wskaźniki • prognozy

WIADOMOŚCI
TURYSTYCZNE


INSTYTUT TURYSTYKI

centralwings

NISKA CENA, PEWNOŚĆ LOTU

Centralwings to polska tania linia lotnicza, należąca do PLL LOT. Na rynku działa od grudnia 2004, lot inauguracyjny odbył się 1 lutego 2005 na trasie Warszawa - Londyn. Poza stolicą Wielkiej Brytanii rejsowe samoloty Centralwings w sezonie letnim lądują w Rzymie, Lizbonie, Hanowerze, Kolonii, Bolonii i Norymberdze. Ofertę wzbogacają loty czarterowe na Kretę, Majorkę, Rodos, Katanę, Malte czy Teneryfę dostępne również dla klientów indywidualnych. 30 czerwca odbyła się konferencja prasowa Centralwings informująca o zimowym rozkładzie. Przewoźnik zwiększy częstotliwość swoich połączeń do Londynu (Gatwick). Nowością będą również bezpośrednie loty do Edynburga, Dublinu, Shannon, a także Mediolanu. Amatorzy narciarstwa będą mogli wybrać się z Centralwings w Alpy francuskie (Grenoble). W 2005 roku przewoźnik zamierza, na rejsach czarterowych i rozkładowych, przewieźć około 700 tysięcy pasażerów.

Jako jedyna działająca na terenie Polski tania linia lotnicza Centralwings operuje z terminalu głównego lotniska Okęcie i z londyńskiego Gatwick.

*„Chcemy przybliżyć świat tym, którzy chcą w tani, pewny i przyjazny sposób dotrzeć do miejsc przeznaczenia i chętnie korzystają z okazji, aby poznać ciekawych ludzi, niezwykle miejsca i kultury” - mówi Piotr Kociołek, prezes **Centralwings**.*

Centralwings dysponuje flotą Boeingów 737. Piloci Centralwings swoje wieloletnie doświadczenie zdobywali w PLL LOT S.A. - kapitanowie spędzili w powietrzu średnio 12 tys. godzin, a pierwsi oficerowie 7 tys. Szkolenia stewardes zapewniają profesjonalizm i wysoki standard obsługi podróżnych. Załogi wspierane są przez personel Centrum Operacyjnego PLL LOT SA, wyposażony w najnowocześniejsze systemy wspomagania operacji lotniczych.

Wspólnie z innym tanim przewoźnikiem - Germanwings linie zawiązały tzw. Partnerstwo Skrzydeł, które polega na wzajemnym wspieraniu się w obszarach sprzedaży, marketingu i IT.

Centralwings to tania przyjazna linia dla ludzi ciekawych świata. Dzięki polskim, tanim liniom już za 45 zł można przenieść się do wielu ciekawych miast Europy.



Rezerwacji biletów można dokonać poprzez stronę internetową www.centralwings.com, dzwoniąc do call center **0 801 45 45 45, +48 22 558 00 45** lub za pośrednictwem renomowanych biur podróży na terenie całego kraju.



INSTYTUT TURYSTYKI W WARSZAWIE

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Rynek lotniczy 2005

dr Tomasz Dziedzic

dr Krzysztof Łopaciński

Instytut Turystyki w Warszawie

redakcja:

Liliana Olchowik

Wiadomości Turystyczne

Warszawa, lipiec 2005



INSTYTUT TURYSTYKI

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

TURYSTYCZNE

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

Spis treści

■ Wstęp	4
■ Rynek lotniczy – Świat.	5
1. Światowy transport lotniczy po wielkim kryzysie	5
2. Główni przewoźnicy światowi	6
3. Porty lotnicze	9
4. Trendy, tendencje i prognozy	10
■ Rynek Lotniczy - Polska	13
1. Rynek po wejściu do Unii Europejskiej	13
2. Przewoźnicy sieciowi	13
3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)	15
4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2005 r.	15
5. Ruch czarterowy	20
6. Polskie porty lotnicze	22
7. Systemy sprzedaży	26
8. Przewozy cargo	28
9. Próba oszacowania rynku	29
10. Perspektywy i prognozy	30



9811

ODLOTOWE TAKSÓWKI

RADIO TAXI 96-22



DOWIEZIEMY CIĘ WSZĘDZIE...

W BYDGOSZCZY, KRAKOWIE, RZESZOWIE, WARSZAWIE, WROCLAWIU
ZAWSZE DZWOŃ POD NUMER 96-22



Możesz wybrać każdy leasing
pod warunkiem, że będzie to SG Equipment Leasing

SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.,
ul. Marszałkowska 111, 00-102 Warszawa
e-mail: leasing@sgef.pl

Warszawa	tel.: (22) 528 46 53
	tel.: (22) 528 46 00
	fax: (22) 528 46 11
Katowice	tel.: (32) 253 66 78
Kraków	tel.: (12) 411 95 27
Poznań	tel.: (61) 847 96 94

Białystok	tel.: 0 602 18 39 54
Bydgoszcz	tel.: 0 608 57 82 00
Gdańsk	tel.: 0 608 43 04 34
Łódź	tel.: 0 600 99 56 48
Szczecin	tel.: 0 600 85 66 03
Wrocław	tel.: 0 606 82 00 33
Zielona Góra	tel.: 0 606 89 20 92

www.sgef.pl

We support. You succeed.

SOCIETE
GENERALE
GROUP

 **SG**
Equipment Finance

Wstęp

Komunikacja lotnicza na świecie i w Polsce staje się coraz bardziej typowym, coraz częściej wykorzystywanym i relatywnie coraz tańszym sposobem podróżowania, a tym samym coraz bardziej istotnym elementem całego systemu transportu pasażerskiego.

Wzrastająca – mimo okresowych perturbacji – wartość sprzedaży, liczba przewożonych pasażerów i ruch na lotniskach, wskazują na umacnianie się tej gałęzi transportu oraz na jej rosnącą pozycję konkurencyjną w stosunku do innych gałęzi i innych branż gospodarki. Ma też bezpośredni związek z produkcją lotniczą, tj. tym działem, który technicznie i technologicznie jest uznawany za synonim nowoczesności i postępu.

Rosnące znaczenie transportu lotniczego skutkuje zainteresowaniem tym wszystkim, co się w cywilnym lotnictwie dzieje. Coraz większe zainteresowanie okazują nie tylko podmioty z branżą lotniczą kooperujące, ale i jego użytkownicy, czyli opinia publiczna. Zdają sobie z tego faktu sprawę linie lotnicze, porty, GDSy (jako dystrybutorzy produktu) i administracja państwowa (jako regulator rynku), informując o sytuacji w lotnictwie cywilnym często i na ogół rzetelnie. Media niemal codziennie przynoszą nowe wiadomości, pochodzące od własnych dziennikarzy bądź z serwisów agencyjnych, o tym, co nowego się wydarzyło, jakie osiągnięto wyniki, jakie są plany i zamierzenia.

Taka mnogość doniesień zaspakaja wprawdzie potrzeby informacji bieżącej, nie zawsze jednak przekłada się na możliwość wyrobienia sobie poglądu ogólnego i uchwycenia istoty zjawisk. Jest też wiedza mocno rozproszona i nieusystematyzowana, trudną w operowaniu i w wykorzystaniu do ocen

bardziej syntetycznych. Stworzenie takiego właśnie zasobu informacji, czyli pogłębionej analizy rynkowej uzupełnionej o syntezę było celem, jaki przyświecał wydawcom niniejszego Raportu, tj. Instytutowi Turystyki i redakcji „Wiadomości Turystycznych” oraz autorowi.

Raport składa się z dwóch zasadniczych części i w swoim układzie nawiązuje do poprzednich edycji „Rynku Lotniczego”, jakie powstały w Instytucie Turystyki. Część pierwsza poświęcona jest rynkowi lotniczemu na świecie, przedstawieniu jego podstawowych parametrów, podmiotów na nim funkcjonujących oraz obserwowanym charakterystycznym trendom, zjawiskom i tendencjom, dziś i w najbliższych latach. Część druga przedstawia obraz rynku polskiego w podobnym układzie, choć analiza w tym przypadku jest znacznie bardziej dogłębna i szczegółowa. Nie tylko ze względu na to, że to nasz rynek narodowy, ale także dlatego, że zmiany dokonujące się na nim obecnie można bez wahania nazywać rewolucyjnymi.

Inicjatorzy i wykonawcy Raportu mają nadzieję, że choć w pewnym zakresie przyczyni się on do zmniejszenia „głodu wiedzy lotniczej” i ułatwi poruszanie się w tej wieloaspektowej, lecz jakże ciekawej dziedzinie, jaką jest rynek lotniczy.

dr Krzysztof Łopaciński

*Dyrektor
Instytutu Turystyki
w Warszawie*

Rozdział I. RYNEK LOTNICZY – ŚWIAT

1. Światowy transport lotniczy po wielkim kryzysie

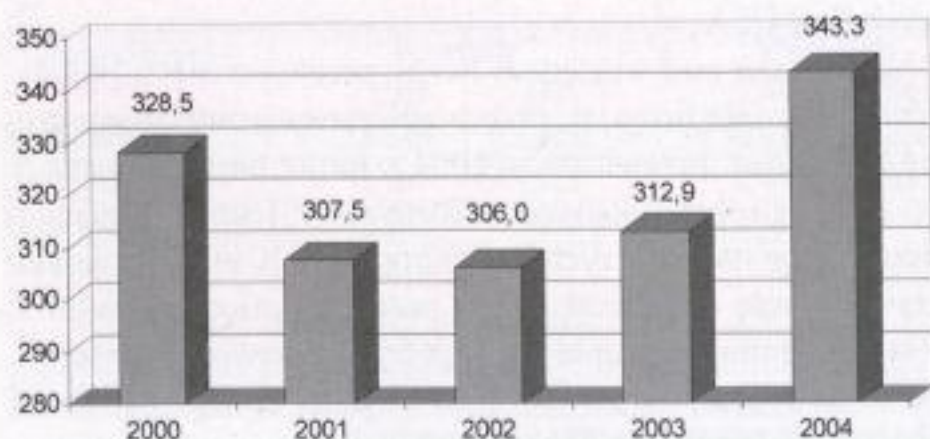
Początek XXI w. zaznaczył się w lotnictwie cywilnym dwoma wydarzeniami. O ile jedno z nich miało znaczenie przede wszystkim symboliczne, to drugie (chronologicznie wcześniejsze) przyniosło istotne konsekwencje praktyczne. W 2003 r. minęło 100 lat od chwili, gdy pierwsza latająca maszyna z własnym napędem wzniosła się w powietrze, dając początek nowej epoce w transporcie, głównie pasażerskim. Dwa lata wcześniej ataki terrorystyczne na WTC stały się początkiem głębokiego kryzysu w światowym lotnictwie, uderzającego także w wielu jego największych graczy. Zaowocował on spadkiem wpływów, spadkiem rentowności, koniecznością restrukturalizacji nie tylko poszczególnych przedsiębiorstw, ale i całej branży. Na domiar złego, w roku 2003 epidemia SARS uderzyła w najsilniej rosnący rynek regionalny, tj. rynek Azji Wsch. i Pacyfiku. Poprawa sytuacji nastąpiła dopiero w roku 2004 r.

1.1 Przewozy w skali świata

Światowe przewozy lotnicze w ruchu regularnym, od rekordowego 2000 r. (1 672,3 tys. pasażerów), osiągały w następnych latach niższe wyniki. W 2001 r. nastąpił spadek przewozów o prawie 2%, a po jednoprocenowej poprawie (mimo SARS) wyników w roku 2003 r., dynamiczny wzrost odnotowano w 2004 r. (o 9,8% w stosunku do 2003 r.). Wtedy to – w sposób znaczący, liczbą 1 818,9 mln pasażerów – światowe przewozy lotnicze przekroczyły poziom z roku 2000.

Tym samym wzrost w całym okresie 2000-2004 wyniósł 8,8%, a liczba wykonanych (sprzedanych) pasażerokilometrów wzrosła o 9,5%. Oznacza to, że pomimo osłabienia, jakiego doznał w 2001 roku segment przewozów dalekodystansowych, w roku 2004 r. wydłużyła się, w stosunku do 2000 r., średnia długość przelotów, z jakich korzystali pasażerowie.

Rys. 1. Wielkości przewozów lotniczych w ruchu regularnym na świecie w latach 2000-2004, w mln pas.



Źródło: opracowanie IT, na podstawie Air Transport World, Jan/2005.

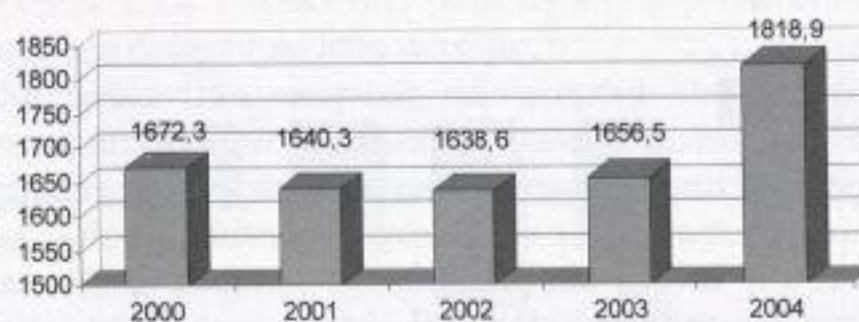
Najważniejszym narodowym rynkiem lotniczym na świecie pozostały USA. W 2000 r. przewieziono tam 666,2 mln pasażerów, co stanowiło 39,8% przewozów światowych. W 2004 r. było to 700,2 mln pasażerów (38,5%). Przewozy na rynku Stanów Zjednoczonych wzrosły w tych latach o 5,1%,

tj. relatywnie mniej niż na świecie, co skutkowało zmniejszeniem się udziałów USA w światowym rynku[1]. Zwiększyły się udziały regionu Azji i Pacyfiku, mimo bardzo niekorzystnych dla tego regionu wyników w roku 2003. Należy dodać, że świat – oprócz USA – także w latach 2000-2003 wykazał się minimalnym przyrostem przewozów pasażerskich (o 0,4%). Dane o wielkości przewozów regularnych przedstawia rys. 1.

1.2 Wyniki finansowe

Spadek przewozów pociągnął za sobą spadek wpływów ze sprzedaży. W 2000 r. osiągnęły one poziom 328,5 mld USD, a w kolejnych dwóch latach były o ponad 20 mld rocznie niższe. Podobnie jak w przewozach, dopiero rok 2004 pozwolił na przekroczenie poziomu wartości sprzedaży z 2000 r., osiągnięto wtedy wynik 343,3 mld USD. Tym samym w całym okresie 2000-2004 przychody ze sprzedaży wzrosły o 4,5%. Była to dynamika dwukrotnie mniejsza niż w przypadku wzrostu przewozów. Wielkości przychodów ze sprzedaży w poszczególnych latach przedstawia rys. 2.

Rys. 2. Przychody ze sprzedaży linii lotniczych na świecie w mld USD w latach 2000-2004



Źródło: opracowanie IT, na podstawie Air Transport World, Jan/2005.

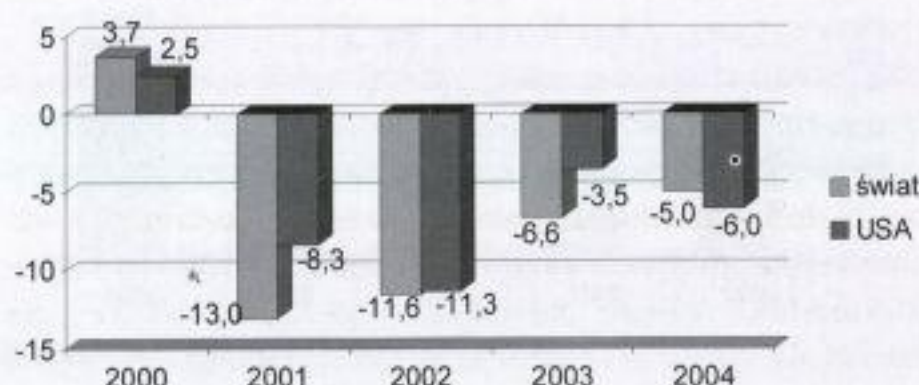
Na największym rynku narodowym (tj. USA), przychody ze sprzedaży, po załamaniu w 2001 r., jeszcze w 2004 r. nie osiągnęły poziomu z roku 2000 (130,8 mld USD). Uzyskano tam zaledwie 128,3 mld USD – o 1,9% mniej niż 5 lat wcześniej. Tym samym udział Stanów Zjednoczonych w rynku światowym zmalał w analizowanym okresie z 39,8% do 37,4%. W pozostałych regionach świata, choć w roku 2001 r. miały także mniejsze przychody niż rok wcześniej, spadek nie był tak drastyczny jak w USA. Ogółem w latach 2000-2004 przychody na świecie, poza USA, wzrosły ze 197,7 mld USD do 215,0 mld USD, tj. o 8,7%. Należy jednak nadmienić, że relatywny wzrost przychodów w 2004 r. w USA był nieco wyższy (10,7%) niż w pozostałych krajach świata (9,1%).

Mimo stosowania przez linie lotnicze szerokiej gamy przedsięwzięć oszczędnościowych (zmniejszenie oferowania, redukcja personelu, zmniejszenie kosztów sprzedaży, promocji i wielu innych), spadek przewozów i spadek przychodów w latach 2001-2004 przełożył się na wyniki finansowe światowego lotnictwa. Ogółem w tym czasie nadwyżka kosztów nad przychodami wyniosła na świecie 32,5 mld USD, przy czym największa strata miała miejsce w 2001 r. (13 mld USD). Najmniejszą stratę od 2001 r. odnotowano w 2004 r. – 5,0 mld USD. Straty przewoźników z USA stanowiły poważną część sumy strat światowych. W 2001 r. było to prawie 2/3 strat globalnych, w 2002 r. blisko połowa, w 2003 r. stanowiły niemal ich równowartość, a w 2004 r. przekroczyły tę wartość o 1 mld USD. Oznacza to, że przewoźnicy, poza USA, wyszli w 2002 roku prawie na zero, a w 2004 r. osiągnęli po raz pierwszy od roku 2000 ok. 1 mld USD zysku. Wyniki finan-

sowe netto przedstawia rys. 3.

Odbudowujący się znacząco w 2004 r. popyt i idący za tym wzrost przewozów nie zdołał przełożyć się w większym stopniu na poprawę wyników finansowych, głównie z uwagi na rosnące ceny paliwa. O ile galon paliwa lotniczego w grudniu 2003 r. kosztował średnio 95 USc (centów USA), to w grudniu 2004 r. ok. 130 USc, tj. o 37% więcej[2]. Znaczący udział paliwa w całości kosztów funkcjonowania linii lotniczych powoduje tak wysoką wrażliwość wyniku finansowego na zmiany cen ropy naftowej, że ich dużego wzrostu nie da się skompensować oszczędnościami w innych sferach działalności. Według najnowszej oceny IATA, strata przewoźników w bieżącym roku będzie wyższa niż rok wcześniej i wyniesie ok. 6 mld USD. Linie zapłacą za paliwo 85 mld USD, tj. prawie dwa razy więcej niż w 2003 r.[3]. Wysokie ceny paliwa spowodują, że lotnictwo pasażerskie nie osiągnie w tym roku dodatniego wyniku finansowego. Prawdopodobnie zakończy rok ze stratą na poziomie ok. 1 mld USD – jak wcześniej prognozowano[4].

Rys. 3. Wyniki finansowe netto światowego lotnictwa w latach 2000-2004 r. w mld USD



Źródło: opracowanie IT, na podstawie Air Transport World, Jan/2005.

Zła kondycja finansowa całej branży wynikała w znacznym stopniu ze strat, jakie poniosła część największych przewoźników, głównie amerykańskich. W 2003 r. np. UAL Corp. (w skład której wchodzi United Airlines) poniosła stratę w wys. 2,8 mld, po stracie 3,2 mld rok wcześniej. AMR Corp. (firma macierzysta dla American Airlines) miała straty 1,2 mld USD w roku 2003 i 3,5 mld USD w 2002 r., a Delta Airlines odpowiednio 0,9 mld i 1,3 mld USD[5].

1.3 Układ regionalny

Jak wspomniano wyżej, rynek USA ma największe udziały w przewozach pasażerskich, w przychodach z tego tytułu, ale niestety i w stratach, jakie branża transportu lotniczego ponosi w ostatnich latach. Jest to udział większy nie tylko od innych rynków narodowych, ale i od światowych rynków regionalnych. Uwzględnić jednak należy, że główną część tego rynku stanowią przewozy wewnątrz krajowe – licząc w sprzedanych pasażerokilometrach jest to ogólnych przewozów w USA. W regionie Azji i Pacyfiku oraz w Europie dominującą rolę odgrywają przewozy międzynarodowe. W 2004 r. udział Europy (liczony w pasażerokilometrach) był ok. 20% większy niż Azji Wschodniej i Pacyfiku. Biorąc jednak pod uwagę dynamikę, jaką prezentuje Daleki Wschód (po uporaniu się z epidemią SARS), można się spodziewać, że nadchodzi czas, kiedy te wielkości zbliżą się do siebie. Z uwagi na nieco większy udział w Europie tras krótkich (przeciętnie krótszych niż w Azji) nie oznacza to jesz-

cze, że w tym lub w przyszłym roku Daleki Wschód zrówna się z Europą także w liczbie pasażerów. Możemy tego jednak oczekiwać w stosunkowo niedługim czasie – raczej nie później niż w roku olimpiady w Pekinie.

Pozostałe regiony świata, tj. Ameryka Południowa i Środkowa, Bliski Wschód oraz Afryka, w ogólnych wielkościach przewozowych i w przychodach nie przekraczają łącznie 10% światowego rynku, mimo dużej dynamiki (np. na Bliskim Wschodzie) i faktu, że przewoźnicy z tego regionu liczą się bardzo jako nabywcy nowych samolotów.

2. Główni przewoźnicy światowi

Kraje macierzyste największych linii lotniczych i główne kierunki ich operowania pokrywają się z obszarami mającymi największe udziały w rynku lotniczym. Są to USA (Ameryka Płn.), Europa i Daleki Wschód wraz z Oceną. W każdym z tych regionów występuje widoczna koncentracja przewozów przez niewielką grupę wiodących firm. W 2003 roku grupa 25 przewoźników, największych pod względem liczby przewożonych pasażerów, obsłużyła ponad 940 mln pas., co stanowiło ok. 57% całkowitej wielkości. Proporcje te układały się podobnie w 2004 r. Jeszcze większa koncentracja miała miejsce w przypadku przychodów ze sprzedaży. W 2003 r. z sumy globalnych przychodów (313 mld USD) na 25 największych pod tym względem linii przypadało 235 mld, tj. 75%.

2.1 Wielkości przewozów

W USA w 2004 r. było 17 towarzystw, każde z nich przewiozło ponad 10 mln pasażerów, ogółem: 545,4 mln pasażerów. Dwanaście z nich należało do grupy potentatów, tzw. megacarriers lub major carriers. Znacznie liczniejsza grupa, nazywana na tym rynku przewoźnikami narodowymi (national carriers) obsłużyła 138,6 mln pas. Najmniejszy udział mieli przewoźnicy regionalni. Przewozy pasażerskie wybranych przewoźników z USA w 2004 r. przedstawia tab. 1.

Wszyscy przewoźnicy z czołowej dziesiątki wykazali się wzrostem liczby pasażerów, w tym takie linie, jak Southwest, United, Northwest, Alaska i American Eagle – wzrostem powyżej 6%. Dane tab. 1 potwierdzają absolutny priorytet przewozów wewnątrz krajowych w działalności głównych linii USA.

Największa pod względem liczby przewiezionych pasażerów w Europie firma, tj. przedsiębiorstwa przewozowe grupy Lufthansa, przewiozła w 2004 r. mniej pasażerów niż 5. w rankingu amerykańskim Northwest. Jednak struktura przewozów największych linii europejskich, w których podstawową rolę odgrywają trasy i przewozy międzynarodowe, jest odmienna. W grupie największych przewoźników europejskich sytuacja w 2004 r. była bardziej zróżnicowana niż w USA. Prócz firm o dynamicznym wzroście miały miejsce spadki przewozów (Alitalia i Swiss Int'l). Największy wzrost w liczbach bezwzględnych uzyskały linie grupy Lufthansa oraz grupa Air France/KLM, powstała z połączenia obu tych przewoźników. Powiększył się tym samym, dystans pomiędzy dwoma największymi grupami lotniczymi w Europie, a pozostałymi towarzystwami europejskimi. Z drugiej strony zwraca uwagę wysoka dynamika względna w liniach

Tab. 1. Przewozy pasażerskie wybranych przewoźników z USA w 2004 r.

Lp	Linie lotnicze	Liczba pas. w tys.	Zmiana 04-03 w tys.	Zmiana 04/03 w %	Udział % przewozów krajowych
1	American Airlines	91 619	3 378	3,8	81,1
2	Delta Airlines	86 901	2 656	3,2	91,6
3	Southwest	81 150	6 363	8,5	100,0
4	United Airlines	70 879	4 779	7,2	86,8
5	Northwest	55 445	3470	6,7	86,2
6	US Airways	42 408	1145	2,8	89,5
7	Continental	40 745	1842	4,7	78,6
8	America West	21 132	1085	5,4	97,0
9	Alaska	16 294	1248	8,3	92,7
10	American Eagle	14 869	2395	19,2	100,0
Razem	521 442	28 361	-	-	-

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Air Transport World July 2004 i May 2005.

austriackich i fińskich, tj. tych, które działają na stosunkowo niewielkich demograficznie rynkach macierzystych, wykorzystując efektywnie potencjał rynków trzecich. W naszej części Europy przykładem takim może być czeski CSA, który w 2004 przewiózł 4,3 mln pas. (tj. o 736 tys. i 20,5% wię-

nych pasażerów w Ameryce Płd. pozostaje brazylijski Varig, w Afryce South African Airlines z RPA, a na Bliskim Wschodzie Emirates z ZEA i Saudi Arabian.

2.2 Wyniki finansowe

Niestety brak jest jeszcze szczegółowych wyników finansowych za 2004 r. większości poszczególnych przewoźników. Będą one dostępne za kilka miesięcy.

Na rynku USA wszystkie najważniejsze linie osiągnęły wzrost przychodów ze sprzedaży. Jednak w sposób zróżnicowany przekładało się to na wynik finansowy netto. Niektóre linie, takie jak Southwest, kolejny rok z rzędu wykazały zyski, inne (Delta Airlines) wykazały wielomiliardowe – znacznie większe niż rok wcześniej – straty, a jeszcze inne (American Airlines/AMR Corp.) straty zmniejszyły. Wyniki dla wybranych linii/grup lotniczych w USA przedstawia tab. 3.

Jak wskazują dane w tabeli, jedynym przewoźnikiem w tej grupie, który wykazał dodatni wynik w 2003 i 2004 r. były linie o najmniejszych przychodach ze sprzedaży, ale jednocześnie takie, które od wielu lat prowadzą politykę stabilnego wzrostu, co obecnie doprowadziło je do 3. miejsca w rankingu pod względem wielkości przewozów.

W odniesieniu do przewoźników europejskich sytuacja w 2004 r. nie jest jeszcze tak dokładnie znana. W przypadku niektórych przewoźników (Air France, British Airways, KLM, Virgin Atlantic) dostępne są dane za ostatni zamknięty rok finansowy, tj. 2003/2004, dla innych tylko za 12 miesięcy 2003 r. Wyniki finansowe wśród potentatów lotniczych w Europie są zróżnicowane. Obok firm wykazujących zwiększenie przychodów (Air France, British Airways, KLM, Austrian, Alitalia, Swiss) były też linie z mniejszymi niż rok wcześniej przychodami (Lufthansa, SAS, Finnair, Iberia). Obok tych, które wykazały się dodatnim wynikiem finansowym (Air France, British Airways, Iberia, KLM, Austrian, Virgin Atlantic) były takie, które wykazały straty: większe (Lufthansa, Alitalia, Swiss) lub mniejsze (SAS, Finnair). Trudno też mówić o wyraźnym związku pomiędzy zmianami w wielkości przychodów a uzyskiwanym wynikiem. Niewątpliwie jednak straty w ciągu 2 lat ponoszone przez Alitalię i Swiss Int'l stawiają te linie w najbardziej niekorzystnej sytuacji finansowej. W świetle tych danych decyzje o powiązaniu organizacyjno-kapitałowym Swiss z Lufthansą i Alitalii z Air France wydają się zrozumiałe. Dane prezentuje tab. 4.

W naszej części Europy uznanie muszą budzić rezultaty uzyskane przez CSA. W roku finansowym zakończonym

Tab. 2. Przewozy pasażerskie wybranych europejskich linii lotniczych w 2004 r.

Lp.	Przewoźnik	Liczba pasażerów w 2004 w tys.	Zmiana 04-03 w tys.	Zmiana 04-03 w %
1	Grupa Lufthansy	50 901	5 454	12,0
2	Air France/KLM	48 688	2 842	6,2
3	British Airways	35 448	661	1,9
4	Grupa SAS	32 354	1 364	4,4
5	Iberia	26 092	1 052	4,2
6	Alitalia	14 441	-447	-3,0
7	Austrian Airlines	8 787	927	11,8
8	Finnair	8 149	1 301	19,0
9	British Midland	7 247	706	10,8
10	Swiss Int'l	6 289	-1 207	-16,1

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Air Transport World July 2004 i February 2005.

cej niż rok wcześniej). Jeszcze w 2003 r. linie czeskie przewiozły o 100 tys. mniej pasażerów niż PLL LOT; w 2004 r. o 300 tys. więcej.

Do wiodących przewoźników w innych regionach świata

Tab. 3. Wielkość przychodów ze sprzedaży i wyniki finansowe wybranych przewoźników USA w 2004 r.; dane w mln USD

Przewoźnik/grupa	Przychody		Wynik netto	
	2004	2003	2004	2003
AMR Corp.	18 645	17 440	-761	-1228
United Airlines Gr.	16 391	14 928	-1644	-2808
Delta Airlines	15 002	14 087	-5217	-790
Northwest	11 279	10 077	-878	236
Continental	9744	8870	-363	38
US Airways Gr.	7117	6846	-611	1451
Southwest	6530	5937	313	442

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Air Transport World March 2005.

(poza Europą i USA) należy zaliczyć: Japan Airlines (ok. 60 mln pasażerów.), Qantas (ok. 31 mln), Korean Air (ok. 21 mln), Thai Int'l (ok. 18 mln), Singapur Airlines (ok. 16 mln), Singapur Airlines (ok. 16 mln), China Eastern (ok. 16 mln), Cathay Pacific (ok. 14 mln)[6].

Największymi liniami pod względem liczby przewiezio-

Tab. 4. Wielkość przychodów ze sprzedaży i wyniki finansowe wybranych przewoźników z Europy w ostatnim okresie; dane w mln USD

Lp.	Przewoźnik/grupa	Przychody		Wynik netto		Zakończenie roku finansowego
		Ostatni rok	Poprzedni rok; zmiana w %	Ostatni rok	Poprzedni rok	
1	Lufthansa Group	21 480	-7,2	-1 193	866	31.12.2003
2	Air France Group	15 492	16,4	117	126	31.03.2004
3	British Airways	13 445	9,0	410	217	31.03.2004
4	SAS Group	7 978	-11,1	-195	18	31.12.2003
5	KLM	7 379	8,6	30	-434	31.03.2004
6	Iberia	5 820	-1,7	183	201	31.12.2003
7	Alitalia Group	5 425	9,0	-641	-274	31.12.2003
8	Swiss Int'l	3 044	9,5	-522	-648	31.12.2003
9	Austrian Group	2 561	12,3	52	41	31.12.2003
10	Virgin Atlantic	2 250	b.d.	37	b.d.	29.02.2004
11	Finnair	1 900	-7,8	-19	44	31.12.2003

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Air Transport World, January 2005.

31.12.2003 linie te wykazały przychody w wysokości 670 mln USD, tj. o 29,5% więcej niż rok wcześniej i dodatni wynik netto 26 mln USD (rok wcześniej prawie 15 mln USD).

2.3 Sojusze

Ustabilizowała się sytuacja w obszarze sojuszy i globalnych aliansów strategicznych. Po likwidacji Qualiflyer Group, wynikającej z bankructwa Swissair i Sabeny oraz zaprzestaniu działań przez Wings, opartego na KLM i Northwest, w praktyce na światowym rynku pozostały 3 ugrupowania: Star Alliance, One World i Sky Team. Zgodnie z przyjętą strategią globalnych działań, w skład każdego z nich wchodzi przynajmniej jedno wielkie linie europejskie, wielkie linie z USA, znaczący przewoźnik z regionu Azji Wsch. i Pacyfiku oraz Ameryki Łacińskiej. Te linie każdorazowo stanowią trzon sojuszu. Pozostali uczestnicy stanowią jego uzupełnienie. Wydaje się, że obecna formuła ma charakter stabilny i wyczerpuje aktualne potrzeby rynku w zakresie koordynacji poczynąń niezależnych podmiotów. Ewentualne zmiany mogą wynikać z przekształceń własnościowych (przejmowanie udziałów), bądź z wyjścia z rynku firmy będącej jednym z filarów danego sojuszu. Przykładem takich wymuszonych przez rynek zmian byłoby bankructwo United Airlines i konieczność uzupełnienia tej straty przez sojusz Star o innego przewoźnika z USA.

Przemiany, jakie ostatnio zachodzą w sferze zasad i techno-

logii. Niewykluczone jest tworzenie wspólnych platform rezerwacyjnych obejmujących ofertę wszystkich członków danego sojuszu; platform pełniących funkcję pośrednią pomiędzy CRS i GDS, z wykorzystaniem całego potencjału ofertowego przez sojusz i własnych rozbudowanych CRSów sojuszniczych liderów, przy jednoczesnej marginalizacji dotychczasowych GDS oraz redukcji kosztów z tytułu pośrednictwa.

2.4 Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs) [7]

Działalność przewoźników niskokosztowych stała się charakterystycznym rysem rynku lotniczego na świecie i w Europie. W pewnym uproszczeniu można przyjąć, że jej źródłem była liberalizacja i deregulacja działalności w zakresie przewozów lotniczych, dająca silny impuls do obniżki kosztów przez lotniczych operatorów. W efekcie na rynku amerykańskim, europejskim i w innych regionach świata, zaczął funkcjonować segment o cechach istotnie różniących się od pozostałych przewoźników, tak pod względem organizacyjnym, finansowym, jak i marketingowym. Z punktu widzenia pasażera najbardziej widocznym wyróżnikiem była możliwość kupienia biletu lotniczego za sumy wcześniej niespotykane w ofertach lotniczych. Obserwacje analityków w różnych regionach świata wskazują, że oferta LCCs zasadniczo nie powoduje przepływu dotychczasowych pasażerów linii tradycyjnych (sieciowych) do LCCs, lecz służy głównie pozyskaniu

Tab. 5. Charakterystyka wybranych linii lotniczych segmentu LCCs (stan na koniec 2004 r.)

Nazwa przewoźnika	Kraj macierzysty	Data powstania; miesiąc/rok	Liczba samolotów	Liczba tras obsługiwanych	Bazy operacyjne
Southwest	USA	1971	415	b.d.	Głównie. pld.-zach. USA [8]
EasyJet	W. Brytania	03/1995	91	188	Liczne bazy w W. Brytanii i na kontynencie
Ryanair	Irlandia	1985	74	209	12 baz w Irlandii, W. Brytanii i na kontynencie
Jet Blue	USA	02/2002	68	b.d.	USA
Virgin Bleu	Australia	08/2001	46	49	Brisbane, Melbourne
Alrasia	Malezja	12/2001	19	50	Malezja, Tajlandia, Indonezja
Jet Star	Australia	07/2004	15	57	Australia
Cebu Pacific	Filipiny	10/2001	12	2	Filipiny

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Business Traveller, May 2005.

logii dystrybucji miejsc, polegające na tworzeniu i rozbudowie własnych CRSs (computer reservation systems) przez przewoźników i zmniejszenia się roli GDSs (global distribution systems), mogą sugerować pewne zmiany na poziomie soju-

pasażerów nowych, a tym samym powoduje powiększenie rynku (w wyniku większej dostępności usługi lotniczej), tj. wyraźne zwiększenie przewozów. Jak jednak pokazują badania, taki dynamiczny wzrost trwa ok. 3 lat po wprowadzeniu

Tab. 6. Ruch pasażerski w największych portach lotniczych na świecie w 2004 r. i zmiany w latach 2000-2004

Lp.	Miasto/port	Kraj	Liczba pas. w 2004 r. w mln	Zmiana w % 2004/2003	Zmiana w % 2004/2000	Pozycja w rankingu w 2000 r.
1	Atlanta ATL	USA	83,7	5,7	4,4	1
2	Chicago ORD	USA	75,4	7,1	4,6	2
3	Londyn LHR	W. Brytania	67,3	6,1	4,2	4
4	Tokio HND	Japonia	62,3	-0,9	10,5	6
5	Los Angeles LAX	USA	60,7	10,4	-11,4	3
6	Dallas FW DFW	USA	59,4	11,6	-2,4	5
7	Frankfurt FRA	Niemcy	51,1	5,7	3,4	7
8	Paryż CDG	Francja	50,9	5,5	5,6	8
9	Amsterdam AMS	Holandia	42,5	6,5	7,3	10
10	Denver DEN	USA	42,4	13,0	9,6	11
11	Las Vegas LAS	USA	41,4	14,3	12,2	12
12	Phoenix PHX	USA	39,5	5,5	10,0	15
13	Madryt MAD	Hiszpania	38,5	7,5	17,4	21
14	Bangkok BKK	Tajlandia	38,0	25,8	28,4	26
15	Nowy Jork JFK	USA	37,4	17,7	14,0	20
16	Minneapolis SP MSP	USA	36,8	10,7	0,0	14
17	Hongkong HKG	Hongkong	36,7	36,1	12,2	22
18	Houston IAH	USA	36,5	6,8	3,4	17
19	Detroit DTW	USA	35,2	7,8	-0,8	16
20	Pekin PEK	Chiny	34,9	43,2	60,8	42
21	San Francisco SFO	USA	33,5	14,3	-18,7	9
22	Nowy Jork EWR	USA	31,8	8,1	-7,0	18
23	Londyn LGW	W. Brytania	31,5	4,8	-1,9	23
24	Orlando MCO	USA	31,1	13,9	1,0	24
25	Tokio NRT	Japonia	31,1	17,2	13,5	31
26	Singapur SIN	Singapur	30,4	23,1	6,3	28
27	Miami MIA	USA	30,2	1,9	-10,1	19
28	Seattle SEA	USA	28,7	7,2	1,1	29
29	Toronto YYZ	Kanada	28,7	15,8	-0,3	27
30	Filadelfia PHL	USA	28,5	15,6	14,5	35

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: Air Transport World, July 2001, Airports Council International.

na danej trasie oferty LCCs. Po tym okresie następuje stabilizacja, tylko na znacznie wyższym niż wcześniej poziomie. Charakterystyka niektórych linii z segmentu LCCs przedstawiona jest w tab. 5. Ocenia się, że na rynkach pozaeuropejskich najlepsze perspektywy rysują się przed uruchamianymi połączeniami segmentu LCCs w Indiach i Chinach. Warunki naturalne rynku wewnętrznego i potencjał demograficzny w każdym z tych krajów, przy obserwowanym i przewidywanym wzroście gospodarczym, mogą spowodować, że ten region stanie się największym udziałowcem przewozów LCCs.

W Europie, prócz wykazanych w tab. 5. dwóch największych przewoźników z tego segmentu, należy uwzględnić także Air Berlin i Germanwings z Niemiec, Virgin Express, Maersk Air oraz dwie linie wywodzące się z Europy Środ.-Wsch., tj. Sky Europe i Wizz Air. Jednakże do Ryanair i easyJet należy obecnie ok. 80% europejskiego rynku LCCs.

3. Porty lotnicze

Ogółem szacuje się, że ruch pasażerski w portach lotniczych na świecie przekroczył w 2004 r. poziom 3,6 mld pas. i było to o ok. 9% więcej niż rok wcześniej. Dynamika ruchu na lotniskach zasadniczo odpowiada zmianom liczby przewożonych pasażerów

Podobnie jak w przewozach, największe udziały w ruchu na lotniskach miały porty w USA, Europie oraz w regionie Azji

Wsch. i Pacyfiku. Na te regiony przypada ok. 90% pasażerów. Nie znaczy to jednak, że w pozostałych częściach świata nie funkcjonowały lotniska o stosunkowo dużym ruchu. Można tu wymienić: Mexico City, Sao Paulo, Johannesburg, Kair, Delhi, Dubai, gdzie także notowano znaczny ruch. Nie wpłynęło to zasadniczo na obraz ogólnej słabej aktywności Ameryki Łacińskiej, Afryki, Azji Płd. czy Bliskiego Wschodu na tle całego ruchu lotniczego.

3.1 Główne porty lotnicze w 2004 r.

Wśród pierwszej dziesiątki największych pasażerskich portów lotniczych na świecie 5 zlokalizowanych jest na terenie USA, 1 w Japonii i 4 w Europie Zachodniej. Przy czym, o ile Londyn i Paryż pełniąc funkcje metropolitalne przenoszą te funkcje także na lotniska, które w znacznym stopniu służą tym metropoliom, o tyle w przypadku Frankfurtu i Amsterdamu o ich pozycji w znacznej mierze przesądza ruch tranzytowy i funkcja hubów dla ruchu wewnątrz europejskiego i interkontynentalnego.

Wśród czołowej 30-tki lotnisk tylko w jednym przypadku – tokijskiego portu Heneida – nastąpił niewielki spadek liczby pasażerów. Wszystkie pozostałe odnotowały wzrost – na licznych lotniskach USA i Dalekiego Wschodu jego dynamika przekraczała 10%. W wypadku lotnisk azjatyckich wzrost wiązał się z „odbiciem” po załamaniu się rynku w 2003 r. na skutek epidemii SARS. Liderem zmian (w ujęciu względnym) był

Pekin, gdzie ruch wzrósł o ponad 40%. Ponad 20% wzrósł także ruch w Bangkoku, Hongkongu i Singapurze.

W rankingu największych portów w 2004 r. – w stosunku do sytuacji w 2000 r. – zaszły pewne zmiany. Najbardziej widoczne są one w przypadku Pekinu, Bangkoku i Hongkongu (awans o wiele miejsc), a także, choć w mniejszym stopniu, Madrytu i lotniska JFK w Nowym Jorku. Największe straty w czołowej grupie odnotowały porty w San Francisco, Los Angeles i Miami. Porównując zmiany w całym okresie 2000-2004 ze zmianami 2004/2003 można zauważyć, iż w wielu przypadkach wzrost ruchu w 2004 r. miał większą dynamikę. Oznacza to, że dopiero ostatni rok pozwolił na odrobienie strat spowodowanych załamaniem rynku w 2001 r. Szczegółowe dane o ruchu w największych portach na świecie w ostatnich latach przedstawia tab. 6.

3.2 Regionalni liderzy

Lotniska w Atlancie, Chicago i Los Angeles to największe porty lotnicze na największym lotniczym rynku, tj. w USA. W Europie największymi lotniskami są londyńskie Heathrow, frankfurckie Fraport i paryskie im. Ch. de Gaulle. W regionie Azji Wsch. i Pacyfiku pozycje liderów należą do tokijskiego portu Heneida, Bangkoku i Hongkongu. W Australii największym portem jest Sydney SYD (ponad 25 mln pas.), w Ameryce Łacińskiej Mexico City MEX (ponad 21 mln pas.), a na kontynencie południowoamerykańskim Sao Paulo SAO (ok. 15 mln pas.). Na Bliskim Wschodzie rolę tę pełni Dubai DBX (ok. 10 mln pas.). Jeśli jednak zsumujemy ruch na wszystkich lotniskach w pobliżu danej aglomeracji, to w przypadku Londynu 4 okoliczne lotniska obsłużyły w 2004 r. ok. 125 mln pas., lotniska nowojorskie ok. 90 mln pas., a oba lotniska tokijskie ponad 93 mln pas. Te trzy ośrodki można uznać za największe skupiska pasażerskiego ruchu lotniczego na świecie.

3.3 Porty obsługujące segment LCCs

Przewoźnicy z segmentu LCCs w poszukiwaniu różnych źródeł obniżki kosztów starają się także o korzystanie z tańszych lotnisk. Nie jest to możliwe wszędzie, bo nie wszystkie obszary/regiony, będące w kręgu zainteresowania tych przewoźników, dysponują takimi obiektami. Nie wszędzie też różnice w opłatach i sprawności logistycznej lotnisk są na tyle duże, by warto było operować na lotniskach alternatywnych. Z punktu widzenia przewoźnika równie ważne co opłaty są zdolności logistyczne służb lotniskowych do maksymalnego skrócenia czasu wykonywania czynności handlingowych. Jest to element istotny, decydujący o wyborze danego lotniska przez przewoźnika. Jeszcze innym elementem jest – wzbudzająca wiele kontrowersji w Komisji Europejskiej i wśród przewoźników tradycyjnych – pomoc udzielana przewoźnikom przez władze regionalne/samorządowe, która spełnia rolę pomocy publicznej.

Praktyka i rozwiązania przyjmowane przez władze samorządowe i przewoźników niskokosztowych idą obecnie w dwóch kierunkach. Przy czym są one raczej komplementarne niż wykluczające się. Pierwszy, to korzystanie z istniejących lotnisk głównych (lub drugich), użytkowanych przez tradycyjnych przewoźników sieciowych. Jako przykład może tu posłużyć Praga (PRG), Budapeszt (BUD), Bratysława (BTS), Barcelona (BCN), Paryż (ORY), Londyn (LGW), Berlin (SFX). Dru-

gi kierunek to korzystanie z lotnisk oddalonych od aglomeracji, do których/z których kieruje się ruch. Tu przykładem mogą być lotniska Luton (LTN) i Stansted (STN) dla Londynu, Charleroi (CRL) dla Brukseli, Beauvais (BVA) dla Paryża, Bergamo (BGY) dla Mediolanu, Skavsta (NYO) dla Sztokholmu, Girona (GRO) dla Barcelony, Hahn (HHN) dla Frankfurtu, czy planowana obsługa tego segmentu ruchu w Modlinie dla Warszawy. Są aglomeracje, gdzie LCCs korzystają z obu typów lotnisk (Londyn, Paryż, Barcelona). Niektóre linie, w zależności od konkretnej oferty i preferencji logistycznych, w jednym przypadku korzystają z jednego typu portu (np. LGW), a w innym – z drugiego (np. GRO).

Wariantem wykorzystywania lotnisk mniejszych, bardziej oddalonych, są z reguły zainteresowane władze samorządowe/regionalne. Ożywienie takich portów jest pożądane z uwagi na aktywizację gospodarczą regionu, zwiększenie ruchu turystycznego, zwiększenie sprzedaży oferowanych towarów i usług, zwiększenie wpływów podatkowych i zmniejszenie bezrobocia – korzyści społeczno-gospodarcze są ewidentne. Kontynuowanie współpracy w znacznym stopniu zależy od utrzymania stabilnych warunków, w jakich przychodzi funkcjonować portom, samorządom i LCCs. Próby administracyjnych ingerencji w ten układ, podejmowanie w imię zasad równej konkurencji, zakazu nieuzasadnionej pomocy publicznej, bądź wsparcia krajów najuboższych, mogą tę naturalną równowagę naruszać. A nie przyniosą pożytku nikomu: ani przewoźnikom, ani regionom, ani pasażerom.

4. Trendy, tendencje i prognozy

4.1 Liberalizacja rynku i zasada „otwartego nieba”

Odejście od sztywnych zasad reglamentacji rynku lotniczego po stronie podaży okazało się warunkiem niezbędnym dla powstania nowych przewoźników, uelastycznienia ich oferty (kierunkowej i cenowej), a poprzez zwiększenie konkurencji, wywierania presji na obniżkę kosztów działalności. Po stronie pasażerów przyniosło obniżenie cen, większą dostępność produktu i – w konsekwencji – zwiększenie popytu na usługi transportu lotniczego. W Europie kamieniem węgielnym tych procesów stały się trzy fazy liberalizacji rynku, wyznaczone przez trzy rozporządzenia Rady UE, sprowadzające się w końcowym efekcie do sytuacji, w której każdy przewoźnik – posiadający certyfikat uprawniający do pasażerskiego transportu lotniczego, wydany przez którykolwiek kraj UE – ma prawo operować na dowolnej trasie, z dowolną wielkością oferowania i stosować dowolne taryfy, przy zachowaniu zasad uczciwej konkurencji, tj. m.in. bez stosowania dumpingu. Warunki te stworzyły nową jakość w europejskim transporcie lotniczym. Powstały też nowe, trudniejsze warunki dla przedsiębiorstw lotniczych, zmuszające je do (bolesnych niekiedy) restrukturalizacji. Utworzenie Wspólnej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej było naturalną konsekwencją działań liberalizujących rynek lotniczy. Ostateczny kształt, zakres przestrzenny i formalny oraz zasady funkcjonowania tego organizmu, mimo że zasadniczo nakreślone, będą stanowiły jedno z ważniejszych wyzwań dla europejskiego transportu lotniczego w najbliższym czasie. Równie poważnym, a być może i trudniejszym zadaniem, będzie zakończenie prac nad Wspólną Przestrzenią dla Europy i Ameryki Północnej, tj. dla dwóch

obszarów decydujących o kształcie światowego rynku lotniczego nie tylko teraz, ale i w najbliższym dziesięcioleciu.

4.2 Rozwój segmentu przewoźników niskokosztowych

Wzrost znaczenia segmentu LCCs w ostatnich latach zdaje się wskazywać na utrzymywanie tej tendencji w najbliższej przyszłości. Upowszechnienie się zasad organizacyjnych, logistycznych i marketingowych, jakimi rządzi się ta grupa przewoźników, powoduje ekspansję niskokosztowej formuły na rynki poza Europą i USA. Na rynkach Chin i Indii odegra ona szczególną rolę. W obu tych krajach oferta LCCs spotyka się z wielkim potencjałem demograficznym, silnym wzrostem gospodarczym, wzrostem dochodów ludności, a jednocześnie niedostatkiem infrastruktury i innych gałęzi transportu oraz dużymi przestrzeniami do pokonania. Wszystko to może spowodować wzrost rynku lotniczego na świecie na skalę do tej pory niespotykaną. W Chinach i Indiach segment LCCs ma szansę stać się w najbliższych latach najbardziej ważącą częścią rynku, a notowane tam wielkości przewozów wpływać będą istotnie na wielkości globalne.

Również w Europie spodziewana jest dalsza ekspansja LCCs, szczególnie tam, gdzie będą utrzymywane zasady polityki sprzyjające tego rodzaju działalności. Polityki odnoszącej się nie tylko do aktywności przedsiębiorstw lotniczych, ale także do regulacji rynku pracy i współpracy z samorządami regionalnymi. Można też oczekiwać, że bardziej dynamiczny rozwój LCCs będzie następował w krajach zapewniających niższe koszty działalności i biedniejszych niż droższych i bogatszych. Oznacza to, że LCCs będą silniej związane z rynkami W. Brytanii, Niemiec, Czech lub Polski, niż Norwegii, Francji, Szwajcarii bądź Holandii. Co za tym idzie, na tych pierwszych rynkach będą poszukiwać szans swej dalszej ekspansji.

Kwestią trudną do oceny w dłuższej perspektywie jest dodatnia rentowność tej działalności. Szczególnie w warunkach wysokich i bardzo wysokich cen ropy naftowej LCCs mogą stać się w obliczu poważnych trudności. W stosunku do tradycyjnych (sieciowych) przewoźników mają one mniejsze pole manewru w zakresie zmian struktury kosztów. Struktura ta, od początku działalności mocno zracjonalizowana, jest ze swojej istoty jednocześnie bardziej sztywna. Brak mniej lub bardziej ukrytych amortyzatorów powoduje, że zderzenie się z wysokimi cenami ropy w dłuższym okresie może okazać się dla tej grupy przewoźników bardzo bolesne. Stąd prawdopodobne wydają się znacznie częstsze niż do tej pory bankructwa i wyścia z rynku w tym segmencie, a w konsekwencji – spadek zaufania konsumentów do działalności i oferty LCCs.

Innym rysem charakterystycznym najbliższych lat może być zaostrzająca się rywalizacja pomiędzy segmentem LCCs, a segmentem czarterowym. W ciągu ostatniego dziesięciolecia było to wyraźnie widoczne np. w przewozach między Londynem a Malagą. Wypieranie przewozów czarterowych przez LCCs spowodowało odwrócenie proporcji i wyraźną obecnie przewagę przelotów niskokosztowych. Wydaje się jednak, że zjawisko to będzie ograniczone jedynie do niektórych tras i połączeń, inne pozostawiając w dalszym ciągu w gestii przewoźników czarterowych.

4.3 Wielkie samoloty

Kilkadziesiąt lat temu przemysł lotniczy i przewoźnicy w Europie wybrali opcję rozwoju pasażerskich maszyn ponad-

dźwiękowych. Dziś konstrukcje te można podziwiać w muzeum. Obecne wysiłki i nadzieje wiąże się z dwupokładowym samolotem Airbus A-380. Co charakterystyczne, Amerykanie w obu przypadkach wybrali odmienne rozwiązania. W pierwszym, historia na razie przyznała im rację. Czy podobnie będzie w drugim? Szukanie zbyt prostych analogii nie wydaje się właściwe, z uwagi na zmiany otoczenia rynkowego, a także i sama ideę konstrukcji. W przypadku Concorde ideą była szybkość za wszelką cenę, a dokładnie – za cenę, którą byli gotowi płacić bogaci i bardzo bogaci pasażerowie. Idea ta nie wytrzymała presji rynku. Jeśli ideą A-380 jest i będzie masowość usługi, jej większa dostępność, standaryzacja, niższa cena, to prawdopodobnie globalny rynek może ją zaabsorbować, a samoloty z 700-800 miejscami mogą znaleźć uznanie i latać pełne na wielu trasach. Jeśli jednak ideą będzie ekskluzywność usługi, jej ponadprzeciętny standard, koszt i cena (np. przedziały sypialne z kabinami prysznicowymi, czym zachwycają się media), to można mieć obawy, co do sukcesu przedsięwzięcia w najbliższych latach. Tym bardziej, że jego koszty rosną, czas wdrożenia konstrukcji się wydłuża, a liczba zamówień od linii nie rośnie w oczekiwanym przez producentów tempie. W marcu 2005 r. liczba zamówień (urealnionych zaliczkami) na A-380 wynosiła 1549. Przy czym ? tej wielkości stanowiły potrzeby tylko jednego przewoźnika – Emirates z ZEA, a ponad 20 maszyn zamówiono w wersji towarowej dla przewoźników cargo. Wiele linii podchodzi do oceny sensowności zakupów A-380 bardzo ostrożnie i z dystansem, z uwagi na jego koszt, koszty eksploatacji i dobór właściwej konfiguracji do zmieniającego się popytu. Wielkości możliwych do uzyskania realnych kosztów jednostkowych, tj. kosztów na 1 pasażerokilometr, nie wydają się przewoźnikom zbyt atrakcyjne i zachęcające do tych zakupów, traktowanych na razie bardziej jako prestiżowe niż użytkowe. Trudno jednak wyobrazić sobie wstrzymanie końcowych prac nad konstrukcją i nieprzekazanie zamówionych samolotów do eksploatacji.

Oznacza to, że na niektórych lotniskach w niedługim czasie pojawią się maszyny „wchłaniające” i „wypływające” jednorazowo do 800 pasażerów, co będzie stanowić nową jakość w lotniczym krajobrazie. Na temat tego, czym się ta przygoda z dwupokładowym superjumbo zakończy, zdania analityków są podzielone. Jeśli zakończyć by się miała niepowodzeniem, byłaby to przede wszystkim porażka ekspertów od marketingu, nie konstruktorów.

4.4 Nowe funkcje portów lotniczych

Niezależnie od tego, czy A-380 zagości trwale na lotniskach świata, czy będzie – podobnie do Concorde i TU-144 – konstrukcją epizodyczną, porty lotnicze przystosowują się do aktualnych i przyszłych wymagań rynku. Oznacza to nie tylko lepszą obsługę coraz większej liczby pasażerów i samolotów, ale także coraz większą intensywność potoków pasażerskich. Jednoczesna odprawa pasażersko-bagażowa lub przyjęcie coraz większych grup podróżnych będzie w najbliższych latach jedną z najważniejszych kwestii organizacyjnych i logistycznych dla coraz większej liczby portów. Także dla portów średniej wielkości (od 5 do 10 mln pas. rocznie, jak np. w ostatnich latach Warszawa).

Lotniska, szczególnie poza obszarem Ameryki Płn. i Europy Zach., w większym niż do tej pory stopniu będą odgrywały rolę centrów handlowo-usługowych o dość rozbudowanych

Tab. 7. Prognoza wzrostu przewozów pasażerskich wg regionów świata w latach 2004-2008

Lp.	Region/trasy	Zakładany wzrost w 2004 w %	Wzrost średnioroczny w latach 2004-2008 w %
1	Azja Wsch. i Pacyfik – intraregionalny	19,5	8,3
2	Europa – Bliski Wschód	18,9	7,7
3	Europa – Azja Wsch. i Pacyfik	14,9	7,1
4	Trans-Pacyfik	9,9	5,9
5	Europa - Afryka	7,2	5,5
6	Ameryka Łacińska i Karaiby – intraregionalny	9,3	5,4
7	Północny Atlantyk	7,7	5,2
8	Europa – intraregionalny	7,5	4,8
Ogółem przewozy krajowe		5,9	4,5
Ogółem przewozy międzynarodowe		11,0	6,0
Przewozy razem		7,4	5,0

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: IATA International Cargo and Passenger Forecast 2004-2008, www.iata.org.

funkcjach. Rozszerzenie wielorakich usług oferowanych podróżnym uzupełniane jest i będzie przez firmy z „otoczenia lotniska”, o szeroką gamę usług dla niepodróżujących i/lub niekorzystających z lotniska. Można także oczekiwać bardziej ścisłego niż do tej pory wpisania lotnisk w cały system transportowy i urzeczywistnienia idei transportu intermodalnego. Szczególnie odnosi się to do powiązania lotnisk z pasażerskim transportem kolejowym. Zapewni to nie tylko możliwość dotarcia do centrum miasta/aglomeracji, ale także pozwoli na płynne przemieszczanie się pociągiem po danym kraju z chwilą dotarcia do niego samolotem. Ta nowa rola portu lotniczego, jako intermodalnego węzła transportowego, wydaje się prawdopodobna, szczególnie wobec nacisków władz UE, a także środowisk naukowych, ekologów i części mediów, na rewitalizację transportu kolejowego.

4.5 Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego

Według prognoz IATA sporządzonych w 2004 r. średnioroczne tempo wzrostu dla ruchu krajowego i międzynarodowego w latach 2004-2008 ma wynosić 5%, przy czym w 2004 r. miało to być 7,6%. Oznaczałoby to, iż w 2008 r. światowe przewozy osiągną poziom ok. 2,1 mld pasażerów. Pamiętając, że faktyczny wzrost w 2004 r. był prawie 10% (jak przedstawiono to na rys. 1), można oczekiwać, że 2,1 mld.10 to minimalna wielkość, jakiej możemy się spodziewać w 2008 r. Ruch międzynarodowy będzie wzrastał szybciej (6,0%) niż krajowy (4,5%). Wzrost ten nie będzie się na świecie rozkładał równomiernie. Największa dynamika przewidywana jest dla przewozów wewnątrz regionu Azji Wschodniej i Pacyfiku, w połączeniach pomiędzy Europą i Bliskim Wschodem oraz Europą i regionem Azji Wschodniej/Pacyfiku. Jedynym regionem, gdzie przewozy będą wzrastały wolniej niż przeciętnie na świecie, będzie ruch wewnątrz europejski. Zwraca jednak uwagę, że

Tab. 8. Prognozy wzrostu międzynarodowych przewozów lotniczych na najbardziej dynamicznych rynkach narodowych w latach 2004-2008; wg IATA

Lp.	Kraj	Liczba pas. w 2003 r. w mln	Średnioroczne tempo wzrostu w latach /2004-2008 w %
1	Chiny	21,9	12,5
2	Polska	4,4	11,0
3	Węgry	4,4	9,6
4	ZEA	17,7	9,3
5	Czechy	5,9	9,1

Źródło: opracowanie IT, na podstawie: IATA International Cargo and Passenger Forecast 2004-2008, www.iata.org.

Europa pozostaje ponadprzeciętnie aktywna w ruchu interregionalnym. W stopniu niewiele większym ponad przeciętną będą rosły przewozy nad północnym Atlantykiem. Szczegółowe dane prezentuje tab. 7.

W odniesieniu do rynków narodowych prognostycy IATA najlepsze perspektywy widzą przed Chinami, Polską i Węgrami. W pierwszej piątce znalazły się także Czechy. Oznacza to, że wśród 5 najbardziej dynamicznie rosnących rynków lotniczych na świecie 3 należą do Nowej Europy. Można oczekiwać, że inwestorzy w infrastrukturę lotniczą i towarzyszącą, przewoźnicy oraz producenci samolotów znają te prognozy i uwzględniają je w swoich planach. Szczegółowe dane w tab. 8. Bardziej wszechstronne omówienie prognozy dla Polski w części poświęconej rynkowi polskiemu.

Rzeczywiste dane za 2004 r. wskazują, że dla wszystkich krajów wymienionych w tab. 8 wzrost był wyższy niż prognozowano.

Przypisy

1. Dane o wielkości przewozów na podstawie: *Air Transport World*, Jan/2005, s. 39.
2. Ceny na podstawie: *Air Transport World* July 2004 i February 2005.
3. Dane te zostały przedstawione na dorocznej konferencji IATA w Tokio w maju 2005 r. Za: *Rzeczpospolita* z 31.05.2005 r.
4. Stratę w wysokości 1 mld USD w 2005 r. eksperci ATW, *ATW* Jan/2005.
5. *Air Transport World*, July 2004.
6. Dane na podstawie: *Air Transport World* February 2005; są to jeszcze dane niepełne i szacunkowe.
7. W całym opracowaniu skrót LCCs oznacza low cost carriers i odnosi się do przewoźników niskokosztowych.

8. Najwięcej rejsów Southwest obsługuje z Las Vegas (NV) i Phoenix (AZ). Ale ma także znaczną liczbę (ponad 100 dziennie) rejsów z Chicago, Baltimore, Dallas i Houston. W 2004 r. przewoźnik wykonywał przeciętnie 2900 rejsów dziennie, tj. więcej niż wykonywane jest w Polsce w ciągu tygodnia przez wszystkich przewoźników.

9. Dane na podstawie: *Air Transport World*, March 2005.

10. Na podstawie: *International Cargo and Passenger Forecast 2004 to 2008*, IATA 2005, www.iata.org.

ców). Także międzynarodowa (regionalna) pozycja Polski nie uległa wzmocnieniu - rynki w krajach naszego regionu Europy wzrastały niemniej intensywnie.

1. Rynek po wejściu do Unii Europejskiej

Mimo nieustannego wzrostu liczby przewożonych pasażerów i ruchu w portach lotniczych w latach 90. i w początkach obecnej dekady, rynek polski pozostawał w tyle za rynkami krajów Europy Środkowo-Wschodniej. W stosunku do liczby ludności flagowi (narodowi) przewoźnicy Czech, Węgier, Litwy, Łotwy i Estonii przewozili więcej pasażerów w ruchu międzynarodowym niż PLL LOT. Podobnie w stosunku do liczby ludności ruch na polskich lotniskach był mniejszy niż na lotniskach w Pradze, Budapeszcie, Wilnie, Tallinie, czy Rydze. Tym bardziej to niepokojące, jeśli uwzględnić brak w tych krajach lotnisk regionalnych o istotnym znaczeniu. Porównanie wskaźników przedstawia tab. 9.

2. Przewoźnicy sieciowi

Wejście na rynek przewoźników określanych jako niskokosztowi bądź „tani” (LCCs), wymogło konieczność nadania odrębnej nazwy liniom obsługującym połączenia regularne, a nie wchodzącym w skład tego segmentu. Niekiedy określane są one jako linie „tradycyjne” bądź „normalne”. By uniknąć określeń zabarwionych wartościowo, w Rapocie przyjęto określenie „przewoźnicy sieciowi”. Wyróżnikiem nie są ramy prawne, bo te są dla wszystkich w obrębie UE takie same, lecz sposób i zasady organizacji oraz realizacji przewozów, cele marketingowe, zasady sprzedaży, generowane koszty jednostkowe i oferowane ceny.

Tab. 9. Przewozy narodowego przewoźnika oraz ruch w portach lotniczych w stosunku do liczby ludności w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej w 2003 r.

Kraj/przewoźnik	Liczba przewiezionych pasażerów w tys.	Ruch w portach lotniczych w tys.	Liczba przewiezionych pas. w tys. na 100 tys. mieszkańców	Liczba pasażerów w portach lotniczych w tys. na 100 tys. mieszkańców
Czechy/CSA	3 588	7 761	35,2	76,1 (Praga)
Estonia/Estonian	411	710	29,4	50,7 (Tallin)
Węgry/Malev	2 616	5 010	25,9	49,6 (Budapeszt)
Łotwa/AirBaltic	335	712	14,6	40,0 (Ryga)
Litwa/Lithuania	312	722	8,9	20,6 (Wilno)
Polska/LOT	3 724	7 121	9,7	18,6 (12 portów)

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Statistics in Focus Transport 4/2005 – Eurostat, Rocznik GUS 2004, Air Transport World, July 2004.

Dane te pokazują relatywną słabość polskiego rynku mimo znacznego potencjału demograficznego i gospodarczego. Przeobrażenia na rynku europejskim, perspektywa integracji oraz postępujących z nią zmian prawnych i założeń polityki wobec transportu lotniczego spowodowały, że w końcu 2003 roku pojawił się pierwszy polski przewoźnik niskokosztowy (LCC) – Air Polonia. Początkowo aktywność Air Polonii, jak i innych przewoźników z tego segmentu, którzy weszli na rynek ze swoją ofertą, wymagała zmian lotniczych umów dwustronnych podpisywanych przez Polskę. Po 1 maja 2004 roku kwestie te objęte zostały generalnie prawem wspólnotowym, co w sposób zasadniczy uprościło procedury i ułatwiło zadanie wszystkim przewoźnikom chcącym funkcjonować na polskim rynku.

Wzmagająca się konkurencja wymusiła aktywne działania ze strony przewoźników tradycyjnych/sieciowych – wykazali oni znaczną elastyczność cenową przy generalnym obniżeniu cen oferowanych na przeloty z Polski. Konsekwencją obu tych czynników było wyraźne powiększenie rynku międzynarodowych przewozów lotniczych w Polsce. Stało się tak, mimo że europejscy potentaci LCCs pojawili się dość późno: easyJet rozpoczął operowanie dopiero późną jesienią 2004 r., a Ryanair – wiosną 2005 r.

Chociaż zmiany jakościowe i ilościowe zachodzące na polskim rynku w 2004 r. były największymi od 1990 r. (tj. od chwili faktycznego powstania rynku), wskaźnik ruchu w stosunku do liczby ludności pozostał na polskich lotniskach na niskim poziomie (23,5 tys. pas./100 tys. mieszkań-

2.1 Linie zagraniczne

Mimo zmian, przewoźnicy sieciowi pozostali najważniejszym elementem rynku przewozów lotniczych w Polsce. O jego ostatecznym kształcie w roku 2004 decydowały: oferowany przez nich potencjał przewozowy, obsługiwane trasy i realizowane przewozy. Sytuacja ta – mimo ewolucji – utrzyma się także w 2005 r. Wykaz przewoźników sieciowych operujących z polskich portów w sezonie 2005 przedstawia tab. 10.

Wyszczególnione (w tab. 10) 26 zagranicznych linii lotniczych obsługuje trasy do 24 krajów, przy czym poza dwoma wyjątkami (Tunezja i Izrael) są to destynacje europejskie. Zagraniczni przewoźnicy zapewniają bezpośrednie połączenia z 31 miastami. Sieciowe linie zagraniczne operują na 7 polskich lotniskach: najczęściej w Warszawie, ale Lufthansa i SAS obecne są także na większości pozostałych, a takie linie jak European Air Express i Cimber Air działają tylko poza Warszawą, na lotniskach regionalnych.

To, co się dzieje na polskim rynku, zdeterminowane jest nadal w największym stopniu przez poczynania PLL LOT. Nasz narodowy przewoźnik, jako jedyne linie lotnicze operujące w Polsce, obsługuje trasy do USA i Kanady, a także do Libanu, Republiki Bałtyckich, do Rumunii, Bułgarii i Chorwacji. Jako jedyny sieciowy przewoźnik wozi pasażerów do Grecji i Szwecji oraz do szeregu miast w niektórych krajach Europy. Samodzielnie lub w code share samoloty LOT latają do 49 miast w 32 krajach, z czego połączenia do

Tab. 10. Przewoźnicy sieciowi oferujący regularne połączenia lotnicze w sezonie letnim 2005 r.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Kraj macierzysty	Obsługiwane kierunki	Obsługiwane miasta	Port obsługiwany w Polsce
1	ADRIA	Słowenia	Słowenia, Czarnogóra	Lublana, Podgorica	WAW
2	AERLINGUS	Irlandia	Irlandia	Dublin	WAW
3	AEROFLOT	Rosja	Rosja	Moskwa	WAW
4	AEROSVIT	Ukraina	Ukraina	Kijów	WAW
5	AIR EUROPA	Hiszpania	Hiszpania	Madryt	WAW
6	AIR FRANCE	Francja	Francja	Paryż	WAW
7	ALITALIA	Włochy	Włochy	Mediolan, Rzym	WAW, KRK
8	AUSTRIAN AIRLINES	Austria	Austria	Wiedeń	WAW, KRK, POZ
9	BELAVIA	Białoruś	Białoruś	Mińsk	WAW
10	BRITISH AIRWAYS	W. Brytania	W. Brytania	Londyn	WAW
11	CIMBER AIR	Norwegia	Dania	Kopenhaga	WRO, Łódź
12	CSA	Czechy	Czechy	Praga	WAW, KRK
13	EL AL	Izrael	Izrael	Tel Aviv	WAW
14	EUROPEAN AIR EXPRESS	Niemcy	Niemcy	Kolonia	POZ
15	FINNAIR	Finlandia	Finlandia	Helsinki	WAW
16	HELIOS AIRWAYS	Cypr	Cypr	Larnaca	WAW
17	KLM/AF	Holandia	Holandia	Amsterdam	WAW
18	LUFTHANSA	Niemcy	Niemcy	Wspólnie z LOT: Berlin, Düsseldorf Hamburg, Frankfurt, Monachium	WAW, KRK, KTW, POZ, GDN, WRO
19	LUXAIR	Luksemburg	Luksemburg	Luksemburg	WAW
20	MALEV	Węgry	Węgry	Budapeszt	WAW, KRK
21	PULKOWO	Rosja	Rosja	Wspólnie z LOT St. Petersburg	WAW
22	SAS	Szwecja/Dania/Norwegia	Dania	Kopenhaga	WAW, KRK, POZ, GDN
23	SN BRAUSSELS	Belgia	Belgia	Bruksela	WAW
24	SWISS	Szwajcaria	Szwajcaria	Zurich	WAW, KRK
25	TUNIS AIR	Tunezja	Tunezja	Tunis	WAW
26	TURKISH AIRLINES	Turcja	Turcja	Stambuł	WAW

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji na stronach www portów lotniczych.

11 krajów i do 22 miast nie są obsługiwane przez innych przewoźników.

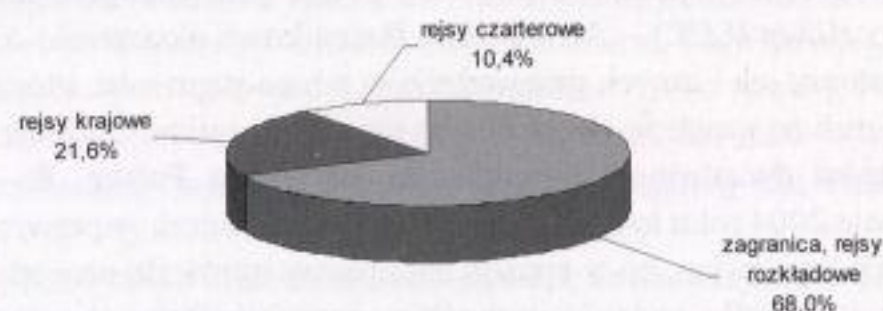
Z polskich lotnisk można dolecieć przewoźnikami sieciowymi bezpośrednio do 35 krajów i 53 miast w Europie, na Bliskim Wschodzie, w północnej Afryce i północnej Ameryce. Niemniej Polska pozostaje przede wszystkim europejskim rynkiem lokalnym. Nie ma na razie podstaw do uruchomienia bezpośrednich pozazachodnich połączeń na większą skalę.

2.2 Działalność PLL LOT

W 2004 r. polski przewoźnik narodowy przewiózł ogółem 4,0 mln pasażerów, tj. o 7,5% niż rok wcześniej. Podstawę – 90% ogólnej liczby pasażerów – stanowiły przewozy rozkładowe, w większości (76%) zagraniczne. Ich strukturę (w procentach), z podziałem na formy i kierunki, przedsta-

wia rys. 4.

Rys. 4. Procentowa struktura przewozów pasażerskich PLL LOT w 2004 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji o działalności rocznej, www.lot.com.

Uwzględniając strukturę tych przewozów oraz strukturę ruchu na polskich lotniskach, przy podziale na ruch krajo-

Tab. 11. Pasażerskie przewozy PLL LOT w latach 2000-2004; w tysiącach pasażerów

Rodzaj działalności	2000	2001	2002	2003	2004	Zmiana 2000-2004 w tys. pas.	Zmiana w %
Przewozy ogółem	2 791,4	3 216,5	3 431,6	3 742,1	4 022,5	1 231,1	44,1
w tym							
Rozkładowe	2 447,9	2 801,0	3 059,1	3 372,3	3 602,0	1 154,1	47,1
w tym							
Zagranica	1 996,9	2 156,1	2 344,5	2 553,1	2 733,8	736,9	36,9
Kraj	451,0	644,9	714,6	819,2	868,2	417,2	92,5

Źródło: opracowanie IT, na podstawie Raportów Rocznych PLL LOT z lat 2000-2004.

wy i zagraniczny, rozkładowy i czarterowy, obsługiwany przez przewoźników sieciowych i LCCs, można oszacować udział LOT. W regularnych przewozach zagranicznych obsługiwanych przez przewoźników sieciowych w 2004 r. wynosił on 54%, natomiast uwzględniając całość zagranicznych przewozów rozkładowych (sieciowych i LCCs) udział LOT wynosił 44,5%. Należy nadmienić, że LOT w 2004 r. nie był aktywny w segmencie przewozów niskokosztowych. Konfrontując dane o przewozach krajowych LOT i ruchu krajowym na polskich lotniskach można stwierdzić, że LOT przewiózł 95,6% pasażerów krajowych.

W działalności rozkładowej (krajowej i zagranicznej) PLL LOT w latach 2000-2004 wykazywał istotny wzrost przewozów. Szczegółowe dane przedstawia tab. 11.

Choć dynamika wzrostu przewozów była wysoka, w przypadku zagranicy i zagranicznych połączeń rozkładowych okazała się niższa, niż wzrost ruchu na polskich lotniskach w tym segmencie. Tym samym – przy mniejszej dynamice wzrostu przewozów czarterowych – udział LOT w polskim rynku przewozów pasażerskich za granicę spadł. Warto też wspomnieć, że PLL LOT w roku 2004 osiągnął niższy poziom przewozów niż CSA, choć wcześniej wyprzedzał czeskiego przewoźnika (CSA w 2002 r. przewiozły ogółem 3 061 tys. pas., w 2003 r. 3 588 tys. pas., a w 2004 r. 4 324 tys. pas.), który operuje na rynku narodowym o znacznie mniejszym potencjale demograficznym.

3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)

Jak wspomniano wcześniej, poczynając od grudnia 2003 r. na polskim rynku, prócz przewoźników sieciowych pojawiły się linie z segmentu LCCs. Pierwszym tanim połączeniem zagranicznym (16.12.2003 r.) była obsłużona przez Air Polonię trasa Warszawa – Londyn. Po tym debiucie na rynku pojawiły się zarówno nowe oferty tras, jak i nowi przewoźnicy. Część z nich, jak Wizz Air i Sky Europe, utworzyła w polskich portach lotniczych swoje bazy i potraktowała nasz rynek jako istotną część swojej strategii, wiążąc się z nim w sposób bardziej trwały. Inne, jak Niki i Air Berlin już się z tego rynku wycofały, traktując rzecz epizodycznie. Z chwilą objęcia Polski prawem Wspólnot Europejskich obowiązujące stały się regulacje prawne jednolite dla całej UE. Ułatwiło to podejmowanie decyzji o wejściu na rynek, nie zwiększyło natomiast konkurencyjności i atrakcyjności polskich portów lotniczych pod względem cenowym, logistycznym (np. minimalnego czasu, w jakim samolot po przylocie może być gotowy do ponownego startu z kompletem pasażerów), przepustowości i standardu terminali, obsługi bagażowej itp.

Otwarcie rynku tanich przewozów spowodowało, że przewoźnicy niskokosztowi osiągnęli już w pierwszym roku swej działalności istotny (12%) udział w polskim rynku. Wielkość tych przewozów w 2004 r., szacowana na ok. 1,1 mln pasażerów, znaczenie przekroczyła oczekiwania związane z polskim rynkiem przez specjalistów. Fakt ten skłonił PLL LOT do powołania spółki-córki, spełniającej częściowo założenia LCC, oraz do wejścia na polski rynek spółki-córki Lufthansy o tym profilu. Największy udział w przewo-

zach niskokosztowych w 2004 r. miała (mimo że zawiesiła działalność przed końcem roku) Air Polonia, następnie Wizz Air, Air Berlin i Sky Europe. Europejski potentat, easyJet, wszedł na polski rynek w ostatnim kwartale 2004 r. i nie zdążył jeszcze odegrać znaczącej roli.

W 2004 r. aktywność przewoźników z segmentu LCC oparta była na ocenie potencjału demograficznego i finansowego polskich rynków lokalnych. Główny udział w tych przewozach miały największe aglomeracje – Warszawa, Katowice, Kraków – razem prawie 90%. Jednak zainteresowanie LCCs portami regionalnymi było znacznie większe niż wśród przewoźników sieciowych. Wpływ na to miała bez wątpienia atrakcyjność cenowa oferowanych tam usług lotniczych. Linie lotnicze z segmentu LCC, operujące w sezonie letnim 2005 r. z polskich portów, przedstawia tab. 12.

Oferta przewozowa linii niskokosztowych, obecnych w sezonie letnim 2005 r. na polskim rynku, tworzona jest przez 11 firm wywodzących się z Polski i 8 różnych krajów. Obejmuje ona połączenia z 16 krajami Europy. Siatka tych połączeń nie sięga krajów WNP, republik bałtyckich oraz krajów bałkańskich, z wyjątkiem Grecji. Pokrywa natomiast całą pozostałą część Europy. Łącznie LCCs operujący w Polsce z 6 miast wykonują rejsy do 29 miast w Europie na ponad 30 lotnisk. Jednak prawie połowa tych destynacji ogranicza się do terenu Niemiec (7), Włoch (4) i W. Brytanii (3).

W skład oferty LCCs wchodzi 3 kraje (Malta, Słowacja, Portugalia) i 11 miast, do których nie ma z Polski bezpośrednich połączeń obsługiwanych przez przewoźników sieciowych.

4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2005 r. [4]

Całościowa oferta przewoźników sieciowych i niskokosztowych na połączenia lotnicze Polski ze światem w sezonie 2005 r. dotyczy 38 krajów, 64 miast i prawie 70 portów lotniczych na 4 kontynentach.

Linie lotnicze – zarówno sieciowe jak i z segmentu niskokosztowych – na połączeniach regularnych w swoich poczynaniach taryfowych, promocyjnych, zarządzania flotą, rotacjami załóg i oceną popytu posługują się z reguły modelem tygodniowym. Stąd też model ten stanowi podstawową wielkość, jaka prezentowana jest w tej części opracowania.

W pewnym zakresie podaż na rynku rozkładowych przewozów lotniczych z i do Polski jest zmienna, w zależności od sezonu, jednak zakres części zmiennej nie rzutuje w sposób decydujący na obraz całego rynku. W Raporcie przyjęto, iż oferta sezonu letniego (maj – wrzesień), wiążącego się z okresem maksymalnej podaży, choć nie może być ekstrapolowana bez korekt na cały rok, stanowi dobry punkt wyjścia do porównań ruchu na poszczególnych kierunkach oraz w portach polskich i zagranicznych, a także proporcji pomiędzy ofertą przewoźników sieciowych i niskokosztowych.

Regularne lotnicze połączenia zagraniczne latem 2005 r. oferowane są z 7 polskich portów: z Warszawy, Krakowa,

Tab. 12. Przewoźnicy niskokosztowi oferujący regularne połączenia lotnicze w sezonie letnim 2005 r.

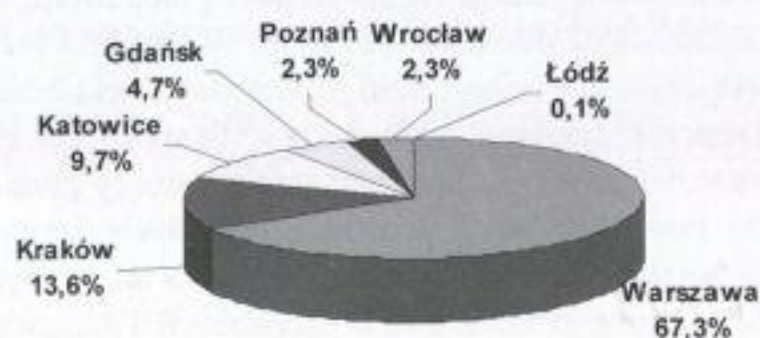
Lp.	Nazwa przewoźnika	Kraj macierzysty	Obsługiwane kierunki	Obsługiwane miasta	Port obsługiwany w Polsce
1	AIR LITHUANIA	Litwa	Dania	Billund	WAW
			Norwegia	Oslo	GDN
2	CENTRALWINGS	Polska	Czechy, Hiszpania, Malta, Niemcy, Portugalia, W. Brytania, Włochy	Barcelona, Bolonia, Catania, Hanower, Norymberga, Lizbona, Londyn/LGW, Praga, Rzym/CIA, La Valetta	WAW
			W. Brytania, Włochy	Londyn/LGW, Rzym/CIA	KRK
			Niemcy	Hanower, Kolonia	KTW
3	DAU AIR	Niemcy	Niemcy	Berlin/THF, Dortmund	POZ
4	EASYJET	W. Brytania	W. Brytania	Londyn/LTN	WAW
			Niemcy, W. Brytania	Berlin/SFX, Dortmund, Londyn/LTN	KRK
5	GERMANWINGS	Niemcy	Niemcy	Kolonia, Stuttgart	WAW
				Kolonia, Stuttgart	KRK
6	MAERSK AIR	Dania	Dania	Kopenhaga	WAW
7	NORWEGIAN AIR	Norwegia	Norwegia	Oslo	WAW
8	RYANAIR	Irlandia	W. Brytania	Londyn/STN	WRO
9	SKY EUROPE	Słowacja	Francja, Słowacja, W. Brytania, Włochy	Bratysława, Londyn/STN, Paryż/ORY, Rzym/FCO	WAW
				W. Brytania, Włochy	
			Francja, Hiszpania, Holandia, W. Brytania, Włochy	Amsterdam, Barcelona, Londyn/STN, Manchester, Mediolan/BGY, Paryż/ORY, Rzym/FCO	KRK
10	SKY EUROPE HUNGARY	Węgry	Węgry	Budapeszt	WAW
11	WIZZ AIR	Węgry	Belgia, Francja, Hiszpania, Niemcy, Szwecja, W. Brytania	Barcelona, Bruksela/CRL, Frankfurt Hahn/HHN, Liverpool, Londyn/LTN, Malmö, Sztokholm/NYO, Paryż/BVA	WAW
			Francja, Grecja, Hiszpania, Niemcy, Szwecja, W. Brytania, Węgry, Włochy	Ateny, Barcelona/GRO, Budapeszt, Dortmund, Frankfurt Hahn, Liverpool, Londyn/LTN, Mediolan/BGY, Paryż/BVA, Rzym/CIA Sztokholm/NYO	KTW
			Niemcy, W. Brytania	Dortmund, Londyn/LTN,	GDN

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocławia i Łodzi. Z tych lotnisk odbywa się ogółem 1 340 rejsów tygodniowo i oferowanych jest 135 tys. miejsc w samolotach, z czego 289 rejsów (22%) i 39,3 tys. miejsc (29%) należy do segmentu LCCs. Wskazuje to na istotne wzmocnienie pozycji LCCs w stosunku do roku 2004.

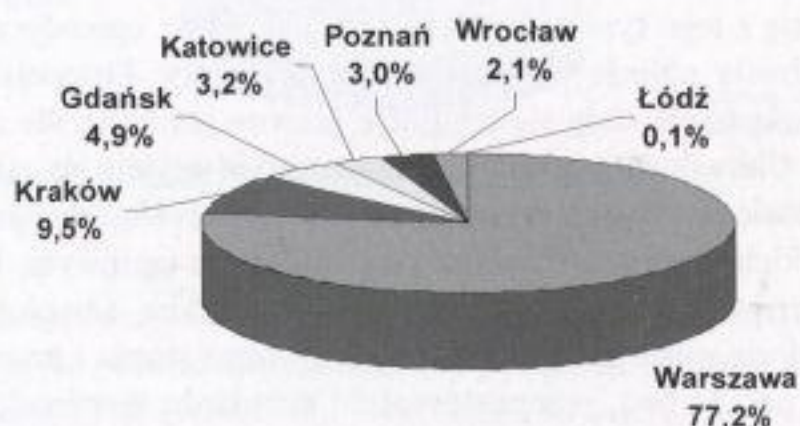
Wielkości dla poszczególnych portów polskich przedstawia tab. 14, natomiast udziały procentowe (dla przewoźników sieciowych i niskokosztowych) prezentują rysunki 5-7.

Rys. 5. Udziały polskich portów w ogólnej podaży miejsc na regularnych połączeniach międzynarodowych w sezonie 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Rys. 6. Udziały polskich portów w podaży miejsc przewoźników sieciowych na regularnych połączeniach międzynarodowych w sezonie 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Oferta przewoźników sieciowych koncentruje się na kierunkach europejskich, a przewoźnicy LCCs w ogóle nie oferują połączeń z Polski wychodzących poza Europę. Stąd 96,3% ogólnej liczby rejsów i 92,7% ogólnej liczby miejsc przypada na kierunki europejskie. W połączeniach międzykonty-

Tab. 13. Wybrane informacje o działalności LCCs w Polsce w sezonie letnim 2005 r.

Liczba linii lotniczych	Liczba krajów pochodzenia	Liczba portów obsługiwanych w Polsce	Liczba krajów, do których wykonywane są rejsy z Polski	Liczba miast, do których wykonywane są rejsy z Polski	Liczba portów lotniczych za granicą, do których wykonywane są rejsy z Polski
11	9	6	16	29	33

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

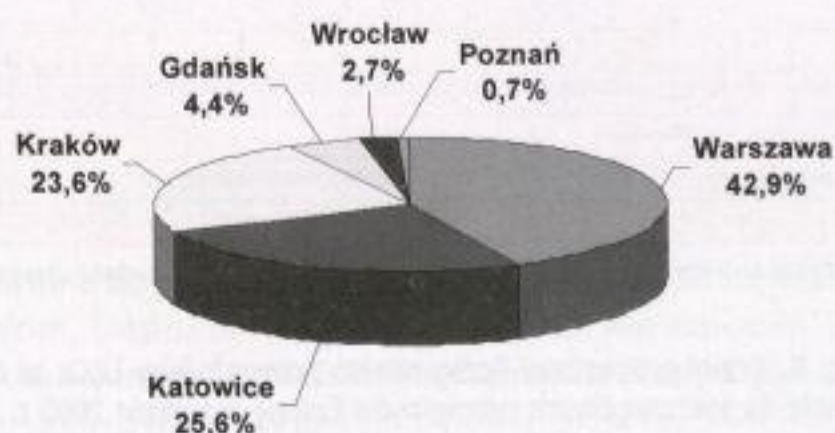
Tab. 14. Oferowane liczby rejsów i miejsc w ciągu tygodnia w sezonie letnim 2005 r. z polskich portów lotniczych w regularnych połączeniach międzynarodowych

Lp.	Miasto	Liczba rejsów og.	Liczba miejsc og. w tys.	Liczba rejsów LCCs	Liczba miejsc LCCs w tys.	% udział LCCs w rejsach	% udział LCCs w miejscach
1	Warszawa	912	90,80	137	16,88	15,0	18,6
2	Kraków	172	18,36	65	9,29	37,8	50,6
3	Katowice	84	13,10	58	10,08	69,0	76,9
4	Gdańsk	73	6,38	14	1,74	19,2	27,3
5	Poznań	56	3,13	8	0,27	14,3	8,6
6	Wrocław	40	3,05	7	1,05	17,5	34,4
7	Łódź	3	0,14	0	0	0	0
Razem		1 340	134,96	289	39,31	21,6	29,1

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

mentalnych największy udział mają te do Ameryki Północnej – 6,4% ogólnej liczby miejsc i 87,4% miejsc w połączeniach poza Europą. W układzie subregionalnym podział łącznej tygodniowej oferty przewoźników sieciowych i LCCs przedstawia tab. 15.

Rys. 7. Udziały polskich portów w podaży miejsc przewoźników z segmentu LCC na regularnych połączeniach międzynarodowych w sezonie 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Geograficzna struktura połączeń lotniczych z Polski nie oznacza, że nie ma ruchu wykorzystującego rejsy łączone na dalekich trasach. Według badań Autora, uwzględniających tzw. końcową destynację, największy ruch na trasach poza siatką bezpośrednich regularnych połączeń z i do Polski do-

tyczy Dalekiego Wschodu (Chiny, Japonia, Korea, Tajlandia), Australii, Meksyku, Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Republiki Południowej Afryki.

Uwzględniając bardziej szczegółową agregację, z uwzględnieniem poszczególnych krajów, możemy mówić o stosunkowo dużej koncentracji ruchu na kilku kierunkach. Największy udział w ofercie mają połączenia z Niemcami, W. Brytanią, Francją, Włochami, USA i Danią. Łącznie na te kraje przypada 795 rejsów, tj. 59% ogólnej ich liczby oraz 87,3 tys. miejsc, tj. 65% wszystkich oferowanych. Dane o połączeniach z wybranymi krajami przedstawia tab. 16.

Wśród połączeń do poszczególnych miast za granicą priorytet należy do Londynu (połączenia na 4 londyńskie lotniska), który ma znaczną przewagę nad Frankfurtiem (razem z połączeniami do Hahn), Paryżem (3 lotniska), Monachium i Kopenhagą. Miasta z największą ofertą przewo-

wą z/do Polski przedstawia tab. 17.

Nieco odmiennie przedstawia się aktywność przewoźników z segmentu LCCs. W układzie subregionalnym ich aktywność skupia się głównie na krajach Europy Zach. (pra-

Tab. 15. Tygodniowe oferty przewoźników sieciowych i LCCs w sezonie letnim 2005 w podziale subregionalnym z polskich portów lotniczych

Subregion	Oferowana liczba rejsów	Oferowana l. miejsc w tys.	% udział w całej ofercie	% udział w regionie
Europa Zach.	5 775	78,7	58,3	62,9
Europa Płd.	6 164	17,7	13,1	14,2
Europa Płn.	7 158	13,4	9,9	10,7
Europa Wsch.	8 93	7,9	5,8	6,3
Europa Środk.	9 100	7,4	5,5	5,9
Europa razem	1 290	125,1	92,7	100,0
Ameryka Płn.	41	8,6	6,4	100,0
Bliski Wschód	7	1,0	0,7	100,0
Afryka Płn.	2	0,2	0,0	100,0
Razem	1 340	135,0	100,0	

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

wie 2/3 liczby rejsów i ponad 68% oferowanych miejsc) oraz Europy Płd. (prawie 17% liczby rejsów i 18% liczby miejsc). W mniejszym stopniu obejmuje Europę Płn. (11%

Tab. 16. Liczba rejsów i liczba miejsc tygodniowo w sezonie 2005 r. oferowanych z Polski do wybranych krajów w połączeniach bezpośrednich obsługiwanych przez przewoźników sieciowych i niskokosztowych.

Lp.	Kraj	Liczba rejsów	Liczba miejsc w tys.	% udział miejsc w całej ofercie	Liczba miast za granicą, z którymi utrzymywane są połączenia	Liczba miast w Polsce, z których wykonywane są rejsy
1	Niemcy	346	31,4	23,3	10	6
2	W. Brytania	139	20,1	14,9	3	5
3	Francja	83	10,9	8,1	3	3
4	Włochy	100	10,2	7,6	5	3
5	Dania	93	7,6	5,6	2	6
6	USA	34	7,1	5,3	2	2
7	Holandia	45	4,3	3,2	1	2
8	Austria	58	4,2	3,1	1	3
9	Czechy	46	4,2	3,1	1	2
10	Belgia	35	3,8	2,8	1	1
11	Hiszpania	28	3,6	2,7	2	3
12	Rosja	28	3,0	2,2	3	1
13	Szwecja	28	2,8	2,1	2	2
14	Szwajcaria	48	2,5	1,9	2	2
15	Węgry	37	2,5	1,9	1	3
16	Ukraina	22	2,0	1,5	3	1
Razem wybrane kraje		1 170	120,2	89,0	42	-
Pozostałe kraje		170	14,8	11,0	22	-
Razem		1 340	135,0	100,0	64	-

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Tab. 17. Miasta, do których oferowana jest największa liczba miejsc (tygodniowo) w bezpośrednich połączeniach z Polski w sezonie 2005 r.

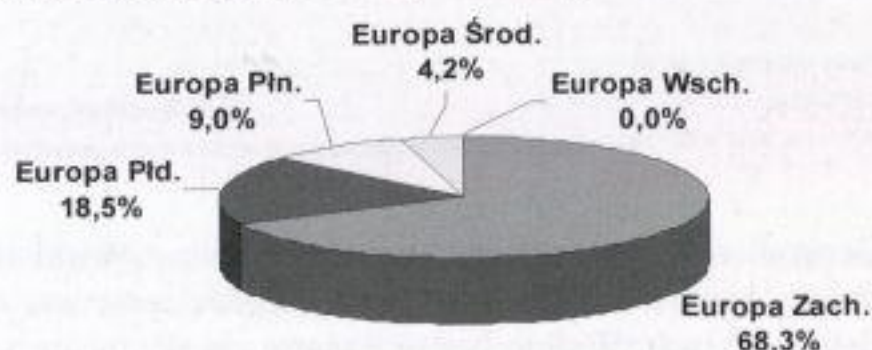
Lp.	Miasto	Liczba rejsów	Liczba miejsc w tys.	% udziału w ofercie miejsc ogółem	% udziału w ofercie miejsc do danego kraju
1	Londyn	123	17,9	13,3	89,4
2	Frankfurt	113	11,6	8,6	36,9
3	Paryż	76	10,5	7,8	96,1
4	Monachium	113	8,0	5,9	25,5
5	Kopenhaga	93	7,3	5,4	96,0
6	Mediolan	55	4,8	3,6	46,6
7	Rzym	35	4,7	3,5	45,7
8	Amsterdam	45	4,3	3,2	100,0
9	Wiedeń	58	4,2	3,1	100,0
10	Praga	46	4,2	3,1	100,0
11	Bruksela	35	3,8	2,8	100,0
12	Nowy Jork	17	3,6	2,7	50,0
13	Chicago	17	3,6	2,7	50,0
14	Dortmund	23	3,0	2,2	9,5
15	Budapeszt	37	2,5	1,85	100,0
16	Düsseldorf	30	2,4	1,8	7,8
Razem wymienione miasta		916	96,4	71,4	-
% udział w całej ofercie		68,4%	71,4%	-	-

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

liczby rejsów i 9% liczby miejsc) i w niewielkim stopniu Europę Środkową (10% liczby rejsów i 4% liczby miejsc). Proporcje liczby miejsc przedstawia rys. 8. Różnie też kształtuje się udział przewoźników LCCs w całej ofercie do poszczególnych subregionów. Wielkości przedstawia tab. 18.

Przy szczegółowej agregacji widać, iż część krajów nie jest obsługiwana przez przewoźników z segmentu LCCs nawet tam, gdzie mają ofertę subregionalną, a w części krajów ich udziały są znacznie wyższe niż te wykazane dla subregionów. Aktywność w podziale na kraje przedstawia tab. 19.

Rys. 8. Udział procentowy liczby miejsc przewoźników LCCs w całej ofercie do poszczególnych subregionów Europy w sezonie 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Tab. 18. Wielkość oferty przewoźników LCCs do poszczególnych subregionów Europy i udział w całej ofercie

Subregion	Liczba oferowanych rejsów	Liczba oferowanych miejsc w tys.	% udział w całej ofercie przewozowej
Europa Zach.	181	26,9	34,1
Europa Pld.	48	7,3	41,0
Europa Płn.	32	3,5	26,4
Europa Środ.	28	1,65	22,2
Europa Wsch.	0	0	0,0
Razem	289	39,3	31,4

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Udział LCCs w obsłudze połączeń do tych krajów, do których latają, kształtuje się na poziomie ok. 1/3, przy czym na tak znaczącym kierunku jak W. Brytania dochodzi do 2/3, na kierunku włoskim, hiszpańskim, szwedzkim, norweskim i greckim przekracza 40%, na niemieckim i francuskim

Tab. 19. Oferta przewoźników segmentu LCCs w sezonie 2005 na bezpośrednich połączeniach z/do Polski według krajów

Lp.	Kraj	Liczba rejsów	Liczba oferowanych miejsc w tys.	% udział w całej ofercie przewozowej na kierunku
1	W. Brytania	84	13,1	65,5
2	Niemcy	69	9,1	29,1
3	Włochy	32	4,8	46,8
4	Francja	21	3,4	31,4
5	Szwecja	9	1,6	58,7
6	Hiszpania	9	1,5	40,5
7	Dania	12	1,0	13,4
8	Węgry	17	1,0	39,2
9	Norwegia	11	0,9	60,0
10	Belgia	4	0,7	18,8
11	Holandia	3	0,45	10,5
12	Grecja	3	0,5	42,2
13	Czechy	4	0,5	11,4
14	Portugalia	3	0,4	100,0
15	Słowacja	7	0,2	100,0
16	Malta	1	0,1	100,0
Razem		289	39,3	31,4

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

kształtuje się na poziomie 1/3, z kolei na duńskim, holenderskim, belgijskim i czeskim jego udział jest znacznie niższy od średniej. Sytuacja ta jest odbiciem oceny potencjalnego popytu nie tylko na rynku polskim, ale także – co równie istotne – na rynku docelowym. Szczególnie odnosi się to do W. Brytanii, Niemiec, Szwecji, Hiszpanii. Zwraca też uwagę, że LCCs oferują co prawda połączenia ze Słowacją, Portugalią i Malcią, ale są to wielkości nieznaczne, mimo braku konkurencji ze strony linii sieciowych.

Na poziomie poszczególnych miast największą ofertę tworzą połączenia do Londynu, Paryża, Dortmundu, Rzymu, Kolonii, Barcelony/GRO i Frankfurtu/HHN. Szczegółowe dane prezentuje tab. 20.

Jak wynika z danych w tab. 20, udziały LCCs w połączeniach z miastami o największej ofercie przewozowej z/do Polski jest mocno zróżnicowana: od stosunkowo wysokiego poziomu w przypadku Londynu, Rzymu, Barcelony i Sztokholmu (powyżej 40%), przez średni poziom dla Paryża do relatywnie niskich w przypadku Frankfurtu, Amsterdamu, Brukseli i Mediolanu. W 12 przypadkach (tj. w ca 40% miast) oferta przewoźników LCCs jest ofertą jedyną. Oznacza to, iż te linie lotnicze nie tylko zwiększają podaż na trasach już istniejących, ale że ich oferta wprowadza istotne zmiany jakościowe: rozszerza geograficzną siatkę połączeń.

Z 39,3 tys. oferowanych tygodniowo miejsc przez przewoźników niskokosztowych ponad 93% należy do 6 linii. W czołówce są te, które utworzyły w Polsce swoje bazy (Wizz Air i Sky Europe) oraz rodzima Centralwings. Do aktywnych LCCs należą też easyJet, Germanwings i operujący od marca 2005 r. Ryanair. Znaczna przewaga wielkości oferty Wizz Air nad konkurencją wynika nie tylko z większej liczby oferowanych kierunków i rejsów, ale także z operowania samolotami A-320 o pojemności 180 miejsc. Odnotować też należy stosunkowo duże rozproszenie oferty Centralwings, obsługującego 44 rejsami 10 miast w 7 różnych

Tab. 20. Oferta przewoźników niskokosztowych w sezonie 2005 na bezpośrednich połączeniach z/do Polski według wybranych miast

Lp.	Miasto/port	Liczba rejsów	Liczba oferowanych miejsc w tys.	% udział w całej ofercie przewozowej na kierunku
1	Londyn/STN, LGW, LTN	74	11,4	63,7
2	Paryż/ORY, BVA	21	3,4	32,6
3	Rzym/FCO, CIA	21	3,1	70,0
4	Dortmund DTM	23	3,0	100,0
5	Kolonia CGN	13	1,6	91,5
6	Barcelona/GRO	9	1,5	71,0
7	Frankfurt/HHN	8	1,4	12,4
8	Liverpool LPL	7	1,3	100,0
9	Mediolan/BGY	7	1,2	24,6
10	Sztokholm/NYO	6	1,1	48,6
11	Budapeszt BUD	17	1,0	39,2
12	Stuttgart STR	7	1,0	100,0
13	Berlin/SFX, THF	8	0,9	65,0
14	Oslo/OSL	11	0,9	60,0
15	Hanower/HAJ	7	0,8	100,0
16	Kopenhaga/CPH	6	0,7	9,9
17	Bruksela/CRL	4	0,7	18,8
18	Praga/PRG	4	0,5	11,4
19	Ateny/ATH	3	0,5	42,2
20	Amsterdam/AMS	3	0,5	10,5
21	Malmö/MMX	3	0,5	100,0
22	Manchester/MAN	3	0,5	51,7
23	Bolonia/BLQ	3	0,4	100,0
24	Lizbona/LIS	3	0,4	100,0
25	Norymberga/NUE	3	0,4	100,0
26	Billund/BLL	6	0,3	100,0
27	Bratysława/BTS	7	0,2	100,0
28	Katania/CTA	1	0,1	100,0
29	Malta/MLA	1	0,1	100,0
Razem		289	39,3	43,0

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

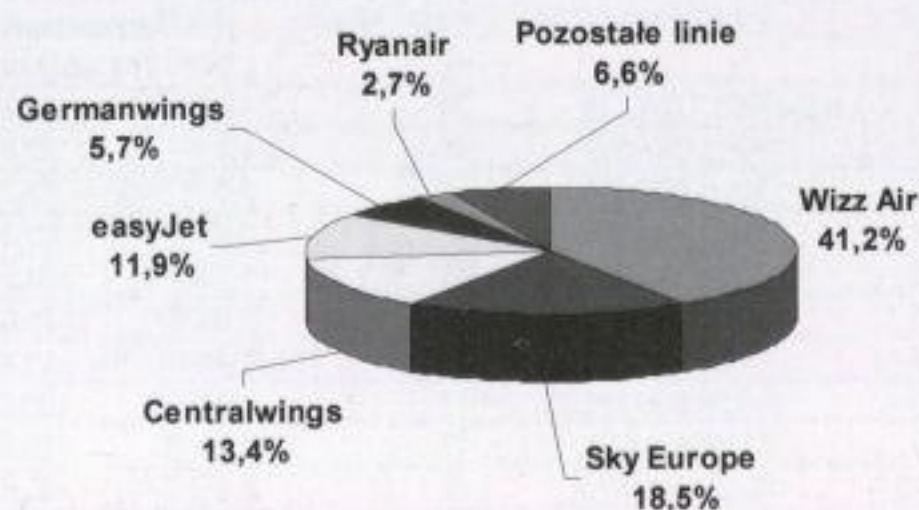
Tab. 21. Tygodniowa oferta przewoźników LCCs na wyloty z polskich portów w sezonie 2005

Lp.	Linie lotnicze	Liczba rejsów	Liczba miejsc w tys.
1	Wizz Air	90	16,2
2	Sky Europe	54	7,3
3	Centralwings	44	5,3
4	easyJet	32	4,7
5	Germnawings	17	2,2
6	Ryanair	7	1,1
7	Maersk Air	6	0,7
8	Lithuanian Airlines	12	0,6
9	Norwegian Air	5	0,6
10	Sky Europe Hungary	14	0,4
11	Dau Air	8	0,3
Razem		289	39,3

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

krajach. Wynika to po części z faktu przyjętej strategii uzupełniania siatki połączeń firmy-matki, czyli LOT, a po części, z jednoczesnej obsługi połączeń czarterowych i ograniczonych możliwości sprzętowych. Szczegółowe dane przedstawia tab. 21, a strukturę udziałów rys. 9.

Rys. 9. Udziały poszczególnych przewoźników w ofercie segmentu LCCs w sezonie 2005 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji portów lotniczych i rozkładów lotów przewoźników.

Choć przedstawione w tej części wielkości oferty odnoszą się do modułu tygodniowego w sezonie letnim, tj. w okresie największej podaży (i popytu) dla znacznej części połączeń, można oczekiwać, iż w III i IV kwartale może nastąpić zwiększenie aktywności niektórych przewoźników (segment LCCs) na polskim rynku.

Uwzględniając korektę sezonowości, zmienny oraz różny stopień wykorzystania miejsc na poszczególnych trasach i dla różnych linii, można szacować, że w skali całego 2005 roku na regularnych połączeniach zagranicznych przewozy osiągną poziom 8,1-8,7 mln pasażerów, z czego 2,5-2,9 mln (ok. 1/3) stanowić będą pasażerowie segmentu LCCs. Oznaczać to będzie dla tego segmentu ponaddwukrotny wzrost w wartościach bezwzględnych w stosunku do roku 2004, i co najmniej równie duży wzrost procentowy udziału w regularnym ruchu międzynarodowym. Jak szacuje Instytut Turystyki, wzrośnie (o 6-7%) także wielkość przewozów

liniami sieciowymi. Ogółem wzrost przewozów na zagranicznych połączeniach regularnych wyniesie ca 25-35%, zatem jego tempo będzie nie mniejsze niż w 2004 r.

Trudniej ocenić udział PLL LOT jako przewoźnika sieciowego w ofercie sezonu 2005. Rzetelną ocenę uniemożliwiają umowy code-share, umowy o wspólnej eksploatacji rejsów, umowy o podziale miejsc na rejsach obsługiwanych faktycznie przez jednego przewoźnika. Dotyczy to m.in. tak istotnych kierunków jak przewozy pomiędzy Polską i Niemcami, gdzie wszystkie rejsy są obsługiwane przez LOT i Lufthansę w układzie code-share. Według szacunków Instytutu Turystyki, w segmencie przewoźników sieciowych (tj. bez LCCs) w całej tygodniowej ofercie na przewozy międzynarodowe z i do Polski – udział miejsc oferowanych w samolotach LOT-u wynosi ok. 55%. Nie oznacza to, że PLL LOT ma faktycznie takie udziały w oferowaniu, ani w zarządzaniu tymi miejscami. Tym bardziej nie przekłada się to automatycznie na udział w faktycznych przewozach, które uwarunkowane są nie tylko wielkością podaży, ale i stopniem wykorzystania miejsc.

5. Ruch czarterowy

Istotnym elementem rynku przewozów międzynarodowych – głównie w odniesieniu do wyjazdów Polaków za granicę – pozostają połączenia czarterowe. W ruchu zagranicznym co 7. pasażer na polskich lotniskach to nabywca przelotu czarterowego, a biorąc pod uwagę pasażerów-Polaków, z formy tej korzysta więcej niż co 4. pasażer. Czartery są nadal liczącą się formą podróżowania w polskiej turystyce zagranicznej, szczególnie na tych kierunkach, gdzie albo nie ma połączeń regularnych w ogóle, albo są bardzo ograniczone, a oferta czarterowa nie jest narażona na konkurencję LCCs.

Lotniczy pasażerski ruch czarterowy prawie w całości związany jest z wyjazdami Polaków. Wyjątkami w tym zakresie są czartery obsługiwane przez port w Rzeszowie, w całości związane z turystyką przyjazdową, oraz niewielkie (w skali całego ruchu) grupy przylatujące na imprezy sportowe (Kraków, Poznań).

Po okresie bardzo silnego wzrostu wyjazdów czarterowych w połowie lat 90. ostatnie lata charakteryzują się spadkiem turystycznej aktywności Polaków. Znajduje to odbicie w osłabieniu tempa wzrostu przewozów czarterowych, a także w stabilizacji udziału tego segmentu w całym ruchu lotniczym. Dane o liczbie pasażerów w ruchu czarterowym w latach 2000-2004 przedstawia tab. 22.

Wielkości ruchu czarterowego podawane w rocznych raportach PP Porty Lotnicze (lub PPL) różnią się nieco (od 5 do 10%) od danych przewoźników lotniczych. Wynika to m.in. z faktu tranzytu w czarterach, tj. rejsów obsługujących dwa miasta w Polsce, a także obsługi turystyki przyjazdowej przez przewoźników obcych, bądź przewozów incydentalnych (statystycznie mniejsze znaczenie), np. na mecz piłkarski.

Jak wspomniano wyżej, mimo utrzymywania się przyrostów ruchu czarterowego, jego udział w przewozach zagranicznych pozostawał na zasadniczo niezmiennym pozio-

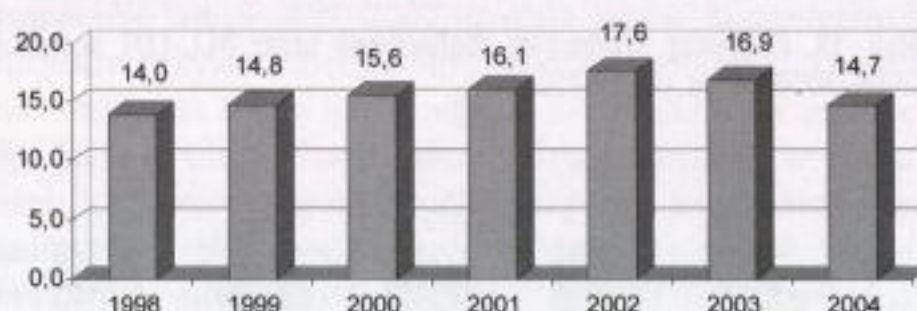
Tab. 22. Ruch czarterowy na polskich lotniskach w latach 2000-2004

Rok	Liczba pasażerów w tys.	Zmiana do roku poprzedniego w %
2000	738,0	15,3
2001	802,3	8,7
2002	897,2	11,8
2003	919,4	2,5
2004	1052,5*	14,5

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie:
Raporty Roczne PPL 2001 i 2003 oraz danych zebranych z portów lotniczych.
* - dane wstępne

mie. W 1998 r. udział ten wynosił 14,0%, a w 2004 r. 14,7%. W poszczególnych latach odsetek pasażerów czarterowych w całym ruchu zagranicznym podlegał niewielkim wahaniom. Szczegółowe dane za lata 1998-2004 przedstawia rys. 10.

Rys. 10. Procentowy udział pasażerów połączeń czarterowych w ruchu zagranicznym ogółem w latach 1998-2004



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Raporty Roczne PPL 2001 i 2003, Rocznik Statystyczny GUS 2001 i 2000 oraz dane zebrane od portów lotniczych.

Do grona ważniejszych partnerów, wśród biur podróży organizujących wyjazdy turystyczne w oparciu o lotniczy transport czarterowy, zaliczało się w 2004 r. ok. 20 touroperatorów. W tej grupie były zarówno firmy o rodowodzie polskim, jak i zagranicznym. Można tu wymienić m.in. takie biura, jak (w kolejności alfabetycznej): Alfa Star, Ecco Holiday, Exim Tour, Itaka, Neckerman, Oasis Tours, Orbis, Triada, Scan Holiday, TUI Polska, Wezyr.

5.1 Przewoźnicy

W ostatnim czasie uległa zmianie podaż na rynku przewoźników czarterowych. Ofertę dla biur podróży wycofał w 2003 roku White Eagle Aviation, a przed sezonem letnim 2004 z tego segmentu (w pewnym zakresie) zrezygnowały także linie Air Polonia. Z przewoźników polskich do końca 2004 r. na scenie pozostał PLL LOT, który po przekształceniach organizacyjnych w 2005 r. operuje w tym segmencie pod marką Centralwings. Dla tej spółki-córki PLL LOT działalność czarterowa jest drugim, obok funkcjonowania jako przewoźnik niskokosztowy, rodzajem aktywności. „Polskie papiery” (polski certyfikat przewoźnika i polską koncesję na działalność) posiada ponadto Fischer Air Polska. Te linie czarterowe zainaugurowały loty w maju 2005 r.

Z dywersyfikacją geograficzną na poziomie krajowym (obsługiwaniem tras do więcej niż jednego kraju) mamy do czynienia tylko w działalności Centralwings. Zagraniczni przewoźnicy oferujący na polskim rynku połączenia czarterowe (linie bułgarskie, tureckie, egipskie, tunezyjskie, hiszpańskie) obsługują trasy zgodne z kierunkami wynikającymi z krajów ich pochodzenia. Główne linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów pokazuje tab. 23.

5.2 Kierunki

Kierunki obsługiwane w działalności czarterowej związane są przede wszystkim z obszarami wyjazdów Polaków w poszukiwaniu słońca i ciepłego morza, tj. z basenem Mo-

Tab. 23. Główne linie zagraniczne obsługujące ruch czarterowy z polskich portów w 2004 r.

Lp.	Nazwa przewoźnika	Kraj macierzysty
1	Sun Express	Turcja
2	Sky Airlines	Turcja
3	MNG Airlines	Turcja
4	Air Memphis	Egipt
5	TAS Lotus Air	Egipt
6	Nouvelair	Tunezja
7	Tunis Air	Tunezja
8	Air Bulgaria	Bulgaria
9	Balkan Air Tour	Bulgaria

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji zebranych z portów lotniczych.

rza Śródziemnego i z Wyspami Kanaryjskimi. Do tej pory ani żaden przewoźnik polski czy zagraniczny, ani zleceniodawca usług czarterowych (biuro podróży) nie zaryzykował oferty przelotów dalekich (Karaiby, Azja Płd.-Wsch., wyspy Oceanu Indyjskiego itp.). Wynika to z oceny zasobności polskich turystów i popytu na polskim rynku na te kierunki. Oferta biur podróży wyjazdów do Tajlandii, na Dominikanę, Kubę, Mauritius czy Seszele opiera się na czarterach wylatujących z obcych portów (głównie niemieckich) i nie znajduje odbicia na polskim rynku lotniczym. Nie ma u nas też znaczącego popytu na loty czarterowe związane z wypożyczaniem narciarskim. Podejmowane w ubiegłych latach inicjatywy czarterów do Austrii, Francji i Włoch okazały się sporadyczne i nie są stałą częścią oferty. Polscy narciarze najchętniej podróżują własnymi samochodami. Główne kierunki tras czarterowych z polskich lotnisk przedstawia tab. 24.

5.3 Lokalne rynki emisyjne

Port lotniczy w Warszawie pozostaje największym udziałowcem w obsłudze ruchu czarterowego, choć jego pozycja uległa istotnej zmianie. O ile w 1998 r. liczba pasażerów czarterowych stanowiła na Okęciu 75% całego ruchu w tym segmencie we wszystkich polskich portach (425 tys. z 567 tys. ogółem), to w 2004 r. było to już niewiele powyżej 55% (588 tys. z 1052,5

Tab. 24. Główne kierunki tras czarterowych z polskich lotnisk w 2004 r.

Lp.	Kraj docelowy/region
1	Egipt
2	Turcja
3	Tunezja
4	Grecja
5	Hiszpania kontynentalna
6	Hiszpania, Baleary
7	Hiszpania, Wyspy Kanaryjskie
8	Bulgaria
9	Cypr
10	Malta
11	Portugalia
12	Maroko
13	Włochy

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie informacji zebranych z portów lotniczych.

tys. ogółem). Oznacza to coraz większą aktywność portów regionalnych. Zmiany wielkości ruchu w portach lotniczych nie przekładają się bezpośrednio na zmiany w geografii popytu, choć istnieje między nimi pewien związek. W dalszym ciągu część klientów biur podróży zamieszkałych w innych miastach korzysta z lotniska warszawskiego, a porty regionalne obsługują większą zbiorowość niż tylko mieszkańców miast, gdzie są zlokalizowane. Część pasażerów, także z miast, gdzie są lotniska z międzynarodowym ruchem czarterowym, musi dostosowywać się do wybranych miejsc rozpoczęcia/kończenia podróży. Wiąże się to m.in. z warunkami oferowanymi przewoźnikom czarterowym przez władze portów lotniczych.

Zmiany wielkości w ruchu czarterowym w latach 2000-2004 w poszczególnych portach przedstawia tab. 25.

Tab. 25. Ruch czarterowy w polskich portach lotniczych w latach 2000-2004

Port lotniczy	Liczba pas. w tys.					Zmiana w tys. pas. 2000-2004	Zmiana w % 2004/2000
	2000	2001	2002	2003	2004		
Warszawa	546,2	600,6	652,9	580,7	588,6	42,4	7,8
Katowice	48,9	51,1	67,5	103,7	149,8	100,9	206,3
Kraków	55,6	77,4	66,6	84,3	85,5	29,9	53,8
Gdańsk	7,9	10,1	12,9	18,2	23,7	15,8	200,0
Poznań	57,3	42,7	53,4	73,6	117,7	60,4	105,4
Wrocław	11,9	12,5	27,0	42,0	66,5	54,6	458,8
Szczecin	3,2	4,0	9,1	6,8	9,1	5,9	184,4
Rzeszów	4,1	1,2	5,6	6,0	5,1	1,0	24,3
Bydgoszcz	1,2	0,9	1,0	3,5	6,5	5,3	441,7
Zielona Góra	0,2	0,0	0,8	0,5	b.d.	b.d.	b.d.
Łódź	0,0	0,0	0	0	b.d.	b.d.	b.d.
Szymany	1,5	1,7	0,4	0,2	b.d.	b.d.	b.d.
Razem	738,0	802,3	897,2	919,4	1052,5	314,5	42,6

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Raportów rocznych PPL/PP PL 2001-2003 oraz informacji zebranych z portów lotniczych.

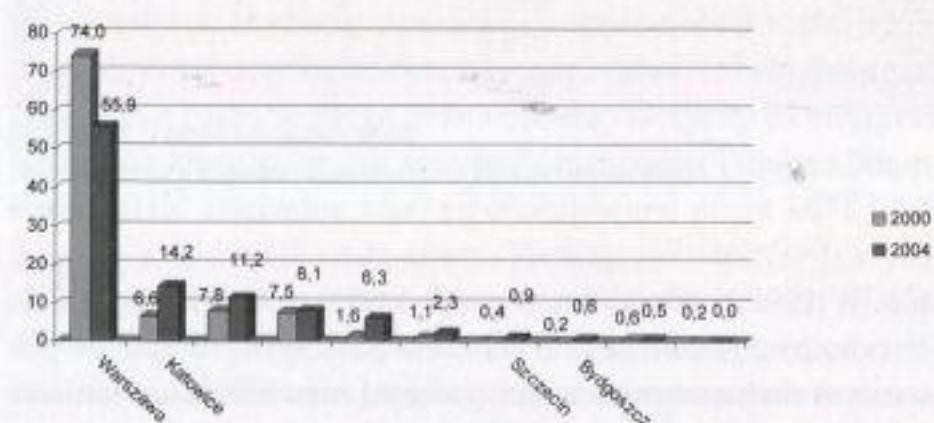
Zmiany w wielkości ruchu czarterowego są w części pochodną zmian logistyczno-organizacyjnych związanych z operacjami lotniczymi, a w części rezultatem lepszego ich dostosowania do potrzeb rynków lokalnych. Oznacza to, że wzrost o 200% ruchu czarterowego na lotnisku gdańskim nie jest tożsamy ze wzrostem o tę wielkość popytu w regionie pomorskim, choć w zasadniczej części może się z tym wzrostem wiązać. Istotnym czynnikiem jest nie tylko możliwość realizacji wyjazdów mieszkańców Pomorskiego, ale też przejęcie przez Gdańsk części pasażerów z woj. kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. I jedni, i drudzy wcześniej rozpoczynali i kończyli swoje podróże w Warszawie. Można powiedzieć, że zmiany w geograficznej strukturze wyjazdów czarterowych w części wiążą się ze zmianami popytu, a w części wynikają z lepszego dostosowania oferty do popytu już istniejącego. Udziały poszczególnych portów w obsłudze ruchu czarterowego w 2000 r. i w 2004 r. przedstawia rys. 11.

Dla niektórych portów (jak Rzeszów, Bydgoszcz czy Szczecin) ruch czarterowy był jedynym ruchem zagranicznym lub stanowił jego dominującą część.

Z 1052,5 tys. czarterowych pasażerów PLL LOT przewiózł w 2004 r. 420,5 tys., co stanowiło ok. 40,0% [10] – o prawie 14% więcej niż rok wcześniej. Udziały PLL LOT w ostatnich pięciu latach pozostawały w przedziale 40-50%,

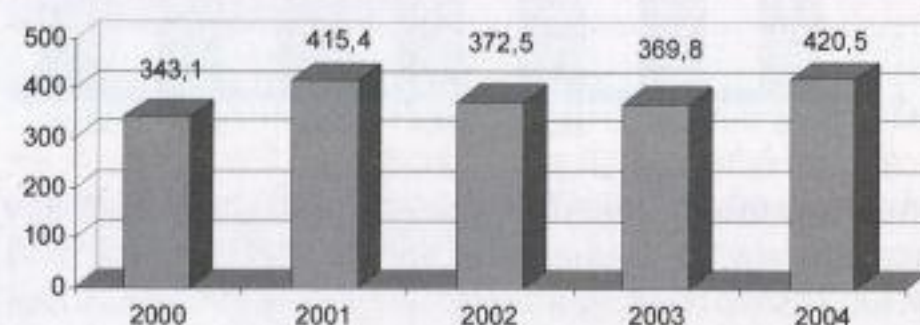
wykazując pewne wahania, ale bez wyraźnego kierunku. Odpowiednie wielkości przedstawia rys. 12 i rys. 13.

Rys. 11. Procentowe udziały wybranych polskich portów lotniczych w obsłudze ruchu czarterowego w 2000 r. i w 2004 r.



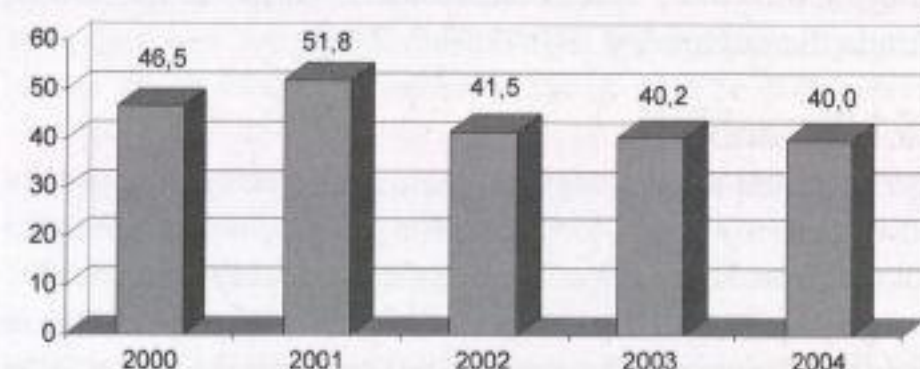
Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Raport Roczny PPL 2001 oraz informacji zebranych z portów lotniczych.

Rys. 12. Przewozy czarterowe realizowane przez PLL LOT w latach 2000-2004, w tys. pasażerów



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Raporty Roczne PLL LOT 2000-2004

Rys. 13. Udziały procentowe PLL LOT w segmencie przewozów czarterowych w latach 2000-2004



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Raporty Roczne PLL LOT 2000-2004, Raporty Roczne PPL z lat 2000-2003 oraz zebrane z portów lotniczych.

Bezwzględne i względne wartości przewozów czarterowych LOT wskazują, iż mimo znacznych zmian na rynku (wycofania się z segmentu WEA, a później Air Polonia) aktywność LOT-u zmieniała się w znacznie mniejszym stopniu. Uwarunkowane, przynajmniej w części, było spowodowane ograniczeniami sprzętowymi LOT.

6. Polskie porty lotnicze [11]

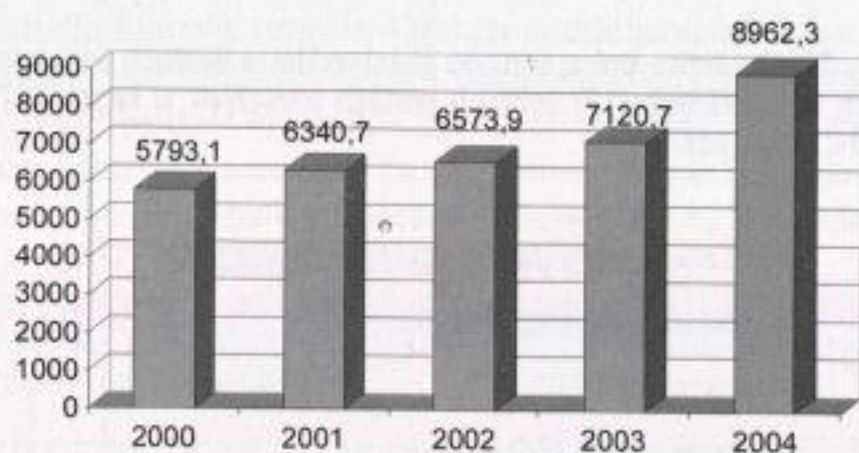
Porty lotnicze to nie tylko część infrastruktury transportowej i w wielu przypadkach część węzłów transportowych umożliwiających transport intermodalny, ale niezwykle

istotny element rynku lotniczego. We współczesnym wydaniu to wielofunkcyjne organizmy, spełniające – obok roli serwisowej w stosunku do przewoźników – rolę stymulatora w awansie technicznym, cywilizacyjnym i społeczno-gospodarczym regionów/miast, gdzie działają. Warunkują dostępność komunikacyjną regionu, pośrednio wpływają na atrakcyjność turystyczną i inwestycyjną obszaru, generują miejsca pracy w szeroko rozumianym otoczeniu i wymuszają podnoszenie kwalifikacji pracowników, przyciągają nowe technologie, stwarzają warunki do większej mobilności i otwartości społeczeństwa, czynią świat bliższym i bardziej dostępnym. Trudno przecenić ich znaczenie i rolę we współczesnym społeczeństwie i gospodarce.

6.1 Wielkości ruchu ogółem

W latach 2000-2004 wystąpił w Polsce spadek aktywności turystycznej. Wprawdzie dotyczył głównie turystyki krajowej Polaków, ale turystyka zagraniczna także odnotowała regres. W latach 2000-2003 spadała liczba zagranicznych turystów przyjeżdżających do Polski, a w ostatnich 5 latach nie wzrastała także liczba wyjazdów Polaków za granicę. Sytuacja ta nie znalazła jednak odzwierciedlenia w podróżach lotniczych. Ogółem ruch pasażerski w polskich portach lotniczych wzrósł w latach 2000-2004 o 54,7%. Wzrost był mocno nierównomierny, gdyż główna jego część (ok. 2/3) przypada na rok 2004. W 2001 r. wystąpił wzrost o 9,5% w stosunku do roku poprzedniego, w 2002 r. o 3,7%, w 2003 r. o 8,3%. Natomiast w 2004 r. odnotowano wzrost prawie 26%. Wielkości ruchu w poszczególnych latach przedstawia rys. 14.

Rys. 14. Wielkości ruchu pasażerskiego ogółem (w tys.) w polskich portach lotniczych w latach 2000-2004.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Tendencje dynamicznego wzrostu utrzymują się na polskich lotniskach także w 2005 r. Dane I kwartału wskazują na wzrost w granicach 30%. W II półroczu br. dynamika ta w wartościach względnych powinna być niższa.

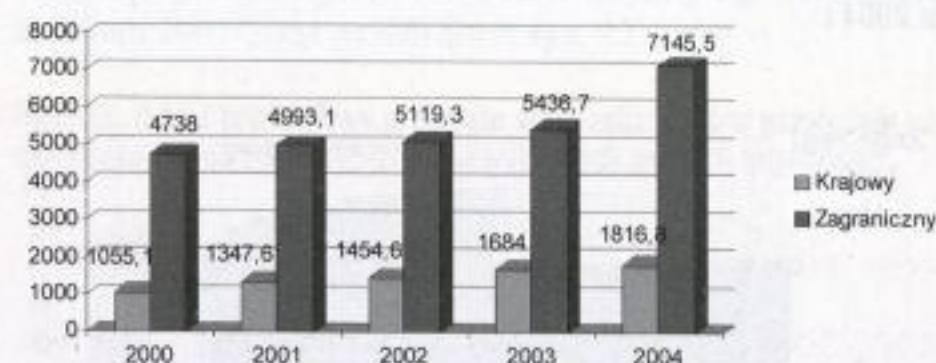
W latach 2000-2004 nie zmieniła się średnia liczba pasażerów na 1 operację lotniczą i wynosiła 40, co oznacza, że startujące i lądujące w polskich portach samoloty miały średnio po 40 pasażerów na pokładzie – tak w 2000 r., jak i w 2004 r.

6.2 Ruch w poszczególnych segmentach (sieciowy, niskokosztowy, zagraniczny, krajowy, czarterowy)

Podstawowym składnikiem całego ruchu w polskich portach był w ostatnich latach ruch zagraniczny, choć ruch krajowy wzrastał bardziej dynamicznie. Jego udział w 2000 r.

wynosił 18,2%, a w roku 2004 już 20,3%. Ruch zagraniczny w latach 200-2004 zwiększył się o 50,8%, podczas gdy krajowy – o 72,1%. Zmiany wielkości ruchu w obu segmentach przedstawia rys. 15.

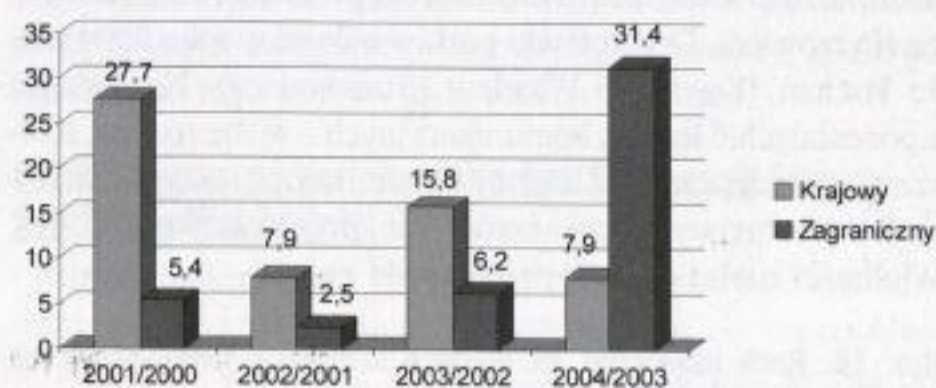
Rys. 15. Wielkości ruchu pasażerskiego w podziale na ruch krajowy i zagraniczny (w tys.) w polskich portach lotniczych w latach 2000-2004



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Porównanie danych dotyczących ruchu krajowego i zagranicznego w analizowanym 5-leciu wskazuje, że ten pierwszy wzrastał nie tylko bardziej dynamicznie, ale i nieco bardziej równomiernie, co można zaobserwować na rys. 16.

Rys. 16. Zmiany procentowe rok do roku w pasażerskim ruchu krajowym i zagranicznym na polskich lotniskach w latach 2000-2004



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

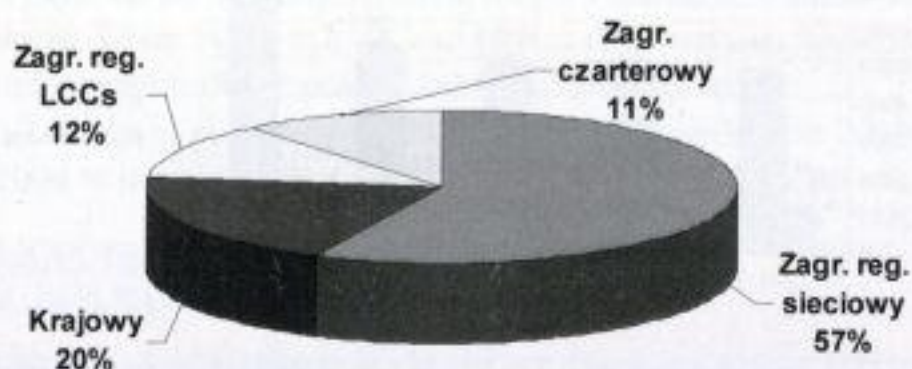
Rok 2004 był w praktyce pierwszym rokiem działalności na polskich lotniskach przewoźników niskokosztowych. W 2003 r. Air Polonia, która zaczęła obsługiwać rejsy rozkładowe w grudniu, do końca roku zdołała przewieźć zaledwie 17 tys. pasażerów, co stanowiło 0,2% ogólnych przewozów. W 2004 r. LCCs obsłużyły już 1 064,1 tys. pasażerów, co stanowiło 11,9% całego ruchu, 14,9% ruchu zagranicznego i 17,5% ruchu zagranicznego rozkładowego.

Znaczącym segmentem rynku pozostał ruch czarterowy, choć jego udział w ogólnych wielkościach zmniejszył się w stosunku do lat poprzednich. Na niektórych kierunkach konkurencją dla połączeń czarterowych stały się rejsy oferowane przez LCCs. Skutki tej aktywności będą w większym stopniu odczuwane w tym roku, choć na najbardziej popularnych trasach związanych z wypoczynkiem wakacyjnym (Egipt, Tunezja, Cypr, Turcja, wyspy greckie) LCCs nie mają do tej pory w Polsce swojej oferty. Jednak kierunki przez nie oferowane mogą skutecznie wpływać na decyzje dotyczące celu wakacyjnych wyjazdów, skłaniać turystów do wyboru takich destynacji (Costa Brava, pld. Włochy, Malta), gdzie LCCs mają swoje połączenia.

Segmentacyjną strukturę ruchu w polskich portach

w 2004 r., uwzględniając ruch krajowy, rozkładowy zagraniczny sieciowy i LCCs oraz zagraniczny czarterowy przedstawia rys. 17. Zmniejszył się do niecałych 57% całkowitej jego wartości – głównie za sprawą wejścia LCCs – udział ruchu zagranicznego regularnego, obsługiwanego przez przewoźników sieciowych (w 2000 r. wynosił 69%).

Rys. 17. Struktura ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w 2004 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005 oraz informacji zebranych od portów lotniczych.

6.3 Ruch według portów

Podobnie jak w latach poprzednich, w roku 2004 największy ruch pasażerski skupiał port lotniczy Warszawa, a drugie miejsce zajmował Kraków (Balice). Na trzecią pozycję, którą utracił Gdańsk (Rębiechowo), przesunęły się Katowice (Pyrzowice). Do czołówki portów należał w roku 2004 także Poznań (Ławica) i Wrocław (Strachowice). Na żadnym z pozostałych 6 lotnisk komunikacyjnych – w Szczecinie, Rzeszowie, Bydgoszczy, Zielonej Górze, Łodzi i Szymanach – liczba obsługiwanych pasażerów nie przekraczała 100 tys. Wielkości ruchu ogółem przedstawia rys. 18.

Rys. 18. Ruch pasażerski na polskich lotniskach komunikacyjnych w 2004 r. w tys. pasażerów



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Na przestrzeni ostatnich pięciu lat (2000-2004) ruch w portach regionalnych wzrastał w wartościach względnych znacznie bardziej dynamicznie niż w Warszawie. W liczbach bezwzględnych Warszawa odnotowała przyrost nieco większy: w roku 2004 r. miała, w porównaniu z 2000, o 1759 tys. pasażerów więcej, a porty regionalne – o 1410 tys. Jednak

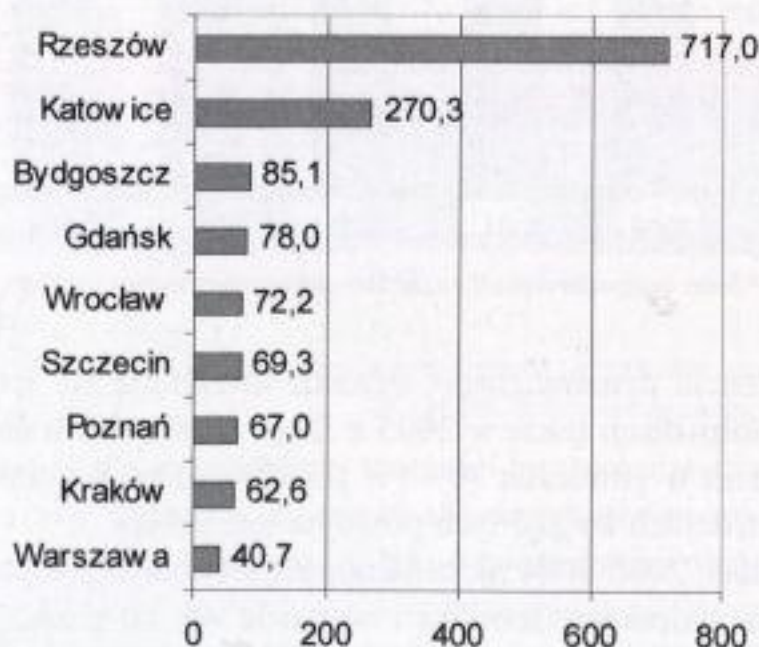
wzrost procentowy w przypadku stolicy wyniósł 40,6%, a w odniesieniu do pozostałych lotnisk – 96,1%. Dynamikę zmian ruchu pasażerskiego w poszczególnych portach w latach 2000-2004 przedstawia rys. 19 i 20. Największy wzrost liczby pasażerów miał miejsce w 6 portach już wcześniej znajdujących się w czołówce, tj. w Warszawie, Katowicach, Krakowie, Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu; w każdym z lotnisk przekroczył 150 tys. pasażerów. W żadnym z pozostałych portów wzrost liczby pasażerów nie przekroczył 65 tys., a łączny wzrost dla tej grupy był mniejszy niż 150 tys. Łącznie na 6 największych portów przypadało w 2004 r. 8 757,4 tys. pasażerów – 97,7% ogółu – niewiele mniej niż w roku 2000 (98,6%).

Rys. 19. Dynamika zmian w ruchu pasażerskim w liczbach bezwzględnych w polskich portach lotniczych w latach 2000-2004, w tys. pas.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Rys. 20. Dynamika zmian w ruchu pasażerskim w liczbach bezwzględnych w wybranych [12] polskich portach lotniczych w latach 2000-2004, w tys. pas.



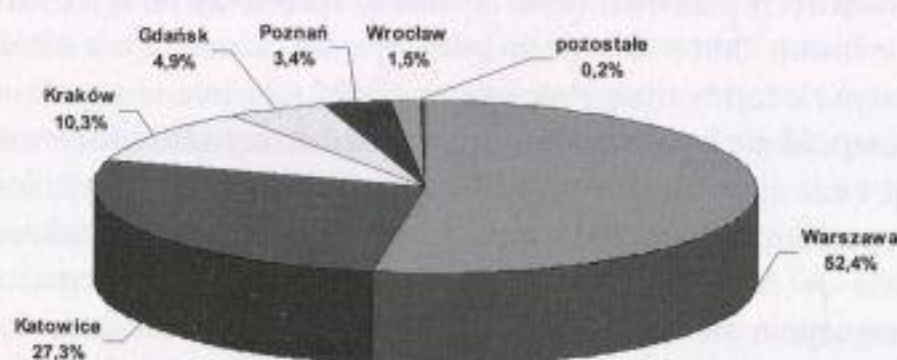
Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

W latach 2000-2002 udział portów regionalnych nie przekraczał – w roku 2003 r. wyniósł już 27,4%. Największa zmiana nastąpiła w 2004 r. kiedy udział ten wzrósł do 32%. Jest to zapowiedź istotnych przeobrażeń jakościowych na polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Ogólny udział portu warszawskiego (68%) w całym ruchu układał

się różnie w różnych jego segmentach. I tak, w całym ruchu międzynarodowym w 2004 r. udział ten wyniósł 85%, w ruchu czarterowym na poziomie ok. 56%, w segmencie LCCs 52%, a w ruchu krajowym – 49%. Najmniejszy udział – poniżej 10% – porty regionalne miały w regularnym ruchu międzynarodowym, obsługiwanym przez przewoźników sieciowych.

Udział poszczególnych portów w dynamicznie rosnącym od 2004 r. segmencie LCCs był zróżnicowany. Ponad 50% udział należał do Warszawy, 27% przypadło na Katowice, nieco ponad 10% na Kraków, niecałe 5% na Gdańsk, pozostałe 5% na wszystkie inne porty, przy czym Zielona Góra, Szymany, Łódź i Rzeszów nie notowały żadnego ruchu tych przewoźników. Dane przedstawia rys. 21.

Rys. 21. Udział procentowy wybranych portów lotniczych w obsłudze pasażerów segmentu LCCs w 2004 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Różne także było znaczenie ruchu w segmencie LCCs dla poszczególnych portów. Stosunkowo największe miał ten ruch dla Katowic (prawie 47%), znacznie mniejsze dla Krakowa (13%), Gdańska (11%), Poznania i Warszawy (po ok. 9-10%), bardzo niewielkie (poniżej 5%) dla Wrocławia, Bydgoszczy i Szczecina. Bez względu na wielkość, ich zmiany

Tab. 26. Wielkości bezwzględne ruchu w segmencie LCCs w 2004 r., (w tys. pas.) ich zmiany w stosunku do 2003 r. oraz udziały procentowe w danym porcie w 2004 r.

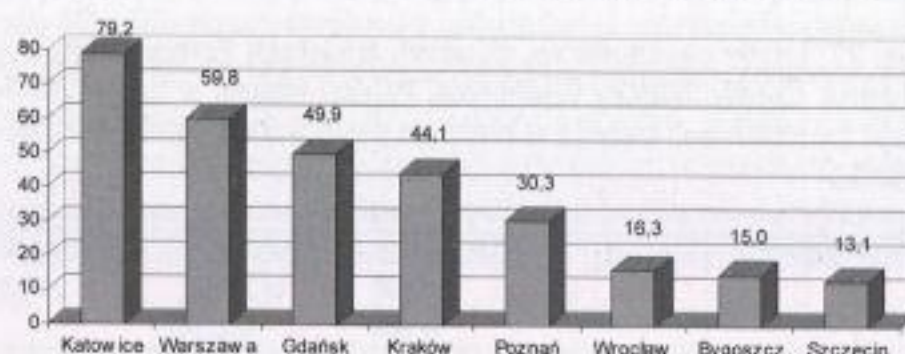
Port lotniczy	Liczba pas. segmentu LCCs w tys. w 2004 r.	Zmiana w stosunku do 2003 r. w tys.	% udział w ruchu na lotnisku w 2004 r.	Zmiana w l. pas. ogółem 2003-2004, w tys. pas.
Warszawa	558,1	549,2	9,2	918,1
Katowice	290,0	288,6	46,6	364,6
Kraków	109,2	109,2	13,0	247,9
Gdańsk	52,4	50,0	11,3	100,2
Poznań	36,4	35,5	9,6	117,1
Wrocław	16,4	12,9	4,5	78,9
Szczecin	1,1	1,1	1,1	8,4
Bydgoszcz	0,9	0,9	3,5	6,0
Łódź, Zielona G., Rzeszów, Szymany	0	0	0	0,2
Razem	1 064,2	1 047,0	11,9	1 841,6

Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

w stosunku do 2003 r. oraz udziały procentowe w danym porcie w 2004 r. przedstawia tab. 26.

Dane w tab. 26 pozwalają stwierdzić, że w roku 2004 w wielu przypadkach właśnie wzrost w segmencie LCCs decydował o wzroście ruchu na lotniskach. Najbardziej było to widoczne w Katowicach, Warszawie, Gdańsku i Krakowie. Udział przyrostu segmentu LCCs w całym przyroście ruchu w latach 2003-2004 przedstawia rys. 22.

Rys. 22. Udział procentowy przyrostu segmentu LCCs w przyroście ruchu ogółem w latach 2003-2004 w wybranych portach lotniczych



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Dla części portów (WAW, GDN, KRK, POZ) ruch segmentu LCCs był istotnym, a dla Katowic decydującym czynnikiem sprawczym wzrostu ruchu w 2004 r. – w odróżnieniu od Wrocławia, Bydgoszczy, Szczecina i Rzeszowa, gdzie generatorami tego wzrostu były inne segmenty.

6.4 Warszawa na tle innych portów lotniczych Europy Środkowo-Wschodniej

Mimo przekroczenia poziomu 6 mln pasażerów i znacznej dynamiki wzrostu ruchu pasażerskiego – szczególnie w 2004 r. – Warszawa nie zmieniła zasadniczo swojej pozycji w relacji do innych portów Europy Środkowo-Wschodniej. W skali świata pozostaje w połowie drugiej setki lotnisk, a w skali Europy – pod koniec pierwszej pięćdziesiątki. W bliskim sąsiedztwie Polski znajdują się lotniska o wyraźnie większym ruchu pasażerskim: Wiedeń, Berlin Tegel i Praga. Dystans Pragi od Warszawy w ostatnich latach się zwiększa, Budapeszt, który w początkach obecnej dekadę miał ruch mniejszy niż Warszawa, w 2004 r. nieznacznie ją wyprzedził. Wyższa niż w Warszawie była tam dynamika wzrostu – oba te porty stały się w większym stopniu beneficjentami procesów integracyjnych i liberalizacyjnych na europejskim rynku. Praga i Budapeszt wcześniej też niż Warszawa stały się obiektem realnego zainteresowania LCCs, a Praga znacznie wcześniej przystąpiła do poważnej rozbudowy swoich terminali. Uwzględnić trzeba jednak fakt, iż Praga i Budapeszt są jedynymi portami w swoich krajach, które odgrywają jakąkolwiek rolę w ruchu międzynarodowym[13]. W Polsce pożytki ze zwiększenia ruchu w dużej mierze obejmują także porty regionalne. Należy też pamiętać, że Warszawa jest największym lotniskiem w pasie pomiędzy Berlinem i Moskwą, posiada też 10 tras łączących ją z portami na obszarze Republiki Bałtyckich i Wspólnoty Niepodległych Państw (tj. Rosji, Ukrainy i Białorusi). Jak wspomniano wcześniej, połączenia te odbywają się jednak wyłącznie w oparciu o ofertę przewoźników sieciowych, przy

zerowym udziale LCCs. Wielkość polskiego rynku wewnętrznego oraz powiązania z rynkami Republiki Bałtyckich stwarzają podstawy do efektywnego wykorzystania istniejącej obecnie siatki połączeń z tymi krajami, a nawet jej zwiększania. Wydaje się, że przewoźnicy czescy i węgierscy mają tu i słabszą pozycję, i mniejsze potencjalne możliwości.

Tak więc oprócz popytu na rynku polskim na przeloty za granicę, oprócz wzrostu zainteresowania przylotami do Polski z krajów Europy Zachodniej, ruch tranzytowy może być tym czynnikiem, który w znaczący sposób może wpłynąć na wzrost ruchu w Warszawie. Jego wpływ, o ile stojące przed Warszawą możliwości zostaną wykorzystane, będzie wi-

Tab. 27. Liczba pasażerów na głównych lotniskach Europy środkowej (Austria, Czechy, Niemcy Wschodnie, Polska, Węgry) w latach 2003-2004 (w nawiasach pozycja w rankingu pasażerskich portów europejskich)

Miasto/lotnisko	Liczba pas. w 2003 w mln	Liczba pas. w 2004* w mln	Zmiana % 04/03
Wiedeń Schwechat	12,7 (20)	14,8 (22)	16,5
Berlin Tegel	11,0 (23)	11,0 (26)	0,0
Praga Ružyně	7,4 (36)	9,7 (30)	31,1
Budapeszt Ferihegy	5,0 (45)	6,4 (42)	28,0
Warszawa Okęcie	5,2 (44)	6,1 (44)	17,8

Źródło: dane za 2003 r. za Statistics in Focus, op. cit., dane za 2004 r. za ACI Europe.

* 2004 r. – dane wstępne.

doczny w przyszłości. Oddanie tzw. terminala 2 na Okęcie jest warunkiem niezbędnym (choć niewystarczającym), by owe szanse wykorzystać. Liczba pasażerów na lotniskach w Warszawie, Berlinie, Wiedniu, Pradze i Budapeszcie w latach 2003-2004 przedstawia tab. 27.

7. Systemy sprzedaży

W zasadach i strukturze sprzedaży w 2004 r. zachodziły w Polsce istotne przeobrażenia, będące konsekwencją i kontynuacją zmian obserwowanych wcześniej. Do najważniejszych kierunków i obszarów tych zmian należy zaliczyć: ewolucję systemów wynagrodzeń prowizyjnych dla autoryzowanych agentów IATA, zwiększenie się rynkowego znaczenia internetu jako alternatywnego systemu sprzedaży wobec agencyjnego kanału dystrybucji i sprzedaży biletów lotniczych, częściową zmianę pozycji i znaczenia GDS w systemie sprzedaży, wprowadzenie sprzedaży bezbiletowej[14].

Zmiany te obejmują nie tylko relacje pomiędzy dostawcami (linie lotnicze), pośrednikami (GDSy, agenci IATA) i konsumentami (pasażerami). Dotyczą także przeobrażeń wewnątrz firm tworzących łańcuch sprzedaży, wynikające z konieczności zmian strukturalnych i dostosowania się do nowych zadań, a także reorientacji celów, głównie celów pośrednich.

7.1 Kanały dystrybucyjne

Do najważniejszych kanałów dystrybucyjnych należą:

- autoryzowani agenci IATA, będący z reguły biurami podróży, współpracujący z GDSami (jako globalnymi dystrybutorami) i z CRS (jako systemami poszczególnych prze-

woźników),

- internet, za pośrednictwem którego pasażer (lub biuro podróży w imieniu pasażera) może dokonać rezerwacji bezpośrednio w CRS danego przewoźnika,

- biura linii lotniczych, prowadzące sprzedaż i bezpośrednią obsługę klientów.

Rysem charakterystycznym ostatniego okresu jest relatywne zmniejszanie się znaczenia kanału agencyjnego przy zachowaniu (a niekiedy bezwzględny wzrost) liczby sprzedanych biletów i wartości sprzedaży. Częściowo jest to związane ze wzrostem względnego i bezwzględnego znaczenia sprzedaży internetowej. Liczba i wartość transakcji internetowych rośnie w tempie szybszym niż cały rynek. Umożliwia to coraz powszechniejszy dostęp do internetu, poszerzenie się umiejętności posługiwania się tym medium w społeczeństwie, wzrost zaufania do transakcji internetowych (choć w stopniu jeszcze nie satysfakcjonującym producentów usług i towarów). Wreszcie – wymuszanie przez niektórych przewoźników tej formy sprzedaży jako jedynej możliwej. Także tam, gdzie linie lotnicze pozostawiają alternatywne formy dystrybucji i sprzedaży, stosowane są wobec potencjalnych pasażerów zachęty do dokonywania rezerwacji i zakupów na stronach www i w CRSach przewoźnika, poprzez różnego rodzaju zabiegi marketingowe. Rozbudowa CRS-ów, wynikająca m.in. z rosnącego znaczenia internetu, przyczynia się bezpośrednio i pośrednio do osłabienia dotychczasowej pozycji GDS-ów jako zasadniczego elementu podstawowych kanałów dystrybucji (o czym szerzej w dalszej części tego rozdziału).

Zmniejszeniu ulega znaczenie i udział nieinternetowej sprzedaży bezpośredniej, realizowanej przez biura linii lotniczych. Ich uwaga w większym stopniu koncentruje się na bezbłędnym i szybkim administrowaniu stronami www przeznaczonymi na rynek krajowy, niż na bezpośredniej obsłudze klienta. Coraz wyraźniej widać podwójną rolę tych biur.

7.2 Rola biur podróży

Biura podróży posiadające autoryzację IATA – jak powiedziano wyżej – w dalszym ciągu odgrywają na rynku istotną rolę i mają największy udział w liczbie sprzedanych biletów i wartości sprzedaży na rynku polskim.

Według szacunków Instytutu Turystyki, w 2004 r. działało na polskim rynku ok. 350-360 punktów sprzedaży autoryzowanych przez IATA. Pod tym względem nie nastąpiły w ostatnich latach istotne zmiany; w 2001 r. punktów takich było 36115. Istotne zwiększenie liczby punktów sprzedaży miało miejsce w poprzednim okresie: 1998-2001. Wskazywałoby to na fakt, że od strony popytowej nastąpiła stabilizacja rynku agencyjnego i adaptacja do potencjału popytu w aktualnie istniejących warunkach. Do wiodących firm pod względem wielkości i wartości sprzedaży należą (w kolejności alfabetycznej): American Express, Air Club, Orbis, Carlson Wagonlits, First Class. Nierównomiernie (podobnie jak w poprzednich latach) rozkłada się geograficzna lokalizacja sieci i wielkość sprzedaży. Prócz dominującej roli Warszawy (ponad połowa udziału w rynku) aktywność skupia się przede wszystkim w regionach o większym potencjale ekonomicznym, wyższym PKB i większym zaangażowaniu zagranicznych inwestorów (Małopolska, Wielkopolska,

Śląsk, Pomorze, Dolny Śląsk), a także w największych miastach (Kraków, Poznań, Trójmiasto, aglomeracja górnośląska, Wrocław).

Wewnątrz sieci agencyjnej zaszły w ostatnich latach poważne zmiany. Część agencji wycofywała się ze sprzedaży pod szyldem IATA, przechodząc na obsługę klientów za pośrednictwem stron www przewoźników w systemie on-line i kupując dla swoich klientów bilety w agencjach autoryzowanych, bądź w ogóle rezygnując z tej części działalności. Ich miejsce zajmowały punkty nowo powstałe. Szacowana liczba punktów sprzedaży nie jest równa liczbie biur podróży prowadzących ten rodzaj działalności, gdyż szereg punktów funkcjonuje pod wspólnym szyldem. Liczbę tzw. firm-matek Instytut ocenia na ok. 220-240 biur. Powyższe dane oznaczają, że stosunkowo słabe nasycenie rynku punktami sprzedaży – charakterystyczne dla Polski – pozostaje zjawiskiem w miarę trwałym, a obecne tendencje nie sprzyjają wzrostowi gęstości tej sieci.

BSP (Billing and Settlement Plan) Polska, tj. komórka IATA odpowiedzialna za monitorowanie rynku polskiego, nadawania statusu autoryzowanego agenta, wyznaczająca standardy obrotu dokumentów i pieniędzy i nadzorująca rozliczenia pomiędzy agentami a przewoźnikami, od szeregu lat udziela informacji o sytuacji na rynku sporadycznie i fragmentarycznie, zaslaniając się przepisami IATA. Stąd obecna wiedza o wielkości i wartości sprzedaży agencyjnej nie jest dokładna, ani możliwa do weryfikacji. Niemniej, szacunkowe badania Instytutu Turystyki wskazują, iż w 2004 r. agenci IATA sprzedali na rynku polskim ok. 950-970 tys. biletów na przewozy krajowe i zagraniczne. W roku 2000 było to 780 tys., w 2001 r. 817,5 tys. biletów[16]. Jeśli przyjmiemy górną granicę szacunków z 2004 r., otrzymamy wzrost sprzedaży agencyjnej w latach 2000-2004 o 24,4%. Przy wykazanym wcześniej wzroście ruchu zagranicznego na lotniskach o 50% (dynamika wzrostu ruchu czarterowego była znacznie mniejsza, a rozkładowego wyższa od tej wielkości i wynosiła ok. 52%), a ruchu krajowego o ca 70%, należy stwierdzić, iż ogólny udział agencji IATA w sprzedaży biletów się zmniejszył. Przy pewnych uproszczeniach można przyjąć, że liczba osób fizycznych podróżujących rejsami rozkładowymi w kraju i zagranicą była nie większa niż 2 260-2 315 tys. os. w 2000 r. i 3 380-3 530 tys. os. w roku 2004[17]. Liczba cudzoziemców przybyłych do Polski drogą lotniczą w 2000 r. wynosiła 1 161 os., a w 2004 r. – 1 539 tys. os.[18]. Oznacza to, że liczba osób korzystających z regularnych połączeń krajowych i zagranicznych, które tu rozpoczynały swą podróż (niezależnie od obywatelstwa i kierunku), w 2000 r. wynosiła 1,10-1,15 mln, a w 2004 r. 1,84-2,00 mln. Przy upraszczającym założeniu, że Polska jako miejsce rozpoczęcia podróży oznacza także wykupienie tutaj biletu oraz o znikomym udziale biletów kupowanych tylko w jedną stronę, udział sprzedaży agencyjnej w ogólnej sprzedaży biletów w Polsce kształtował się na poziomie 69-71%, a w 2004 r. – 48-52% ogólnej ich liczby. Różnica ta stanowi istotną zmianę w krajobrazie rynku i w strukturze sprzedaży biletów, roli autoryzowanych agentów oraz całego systemu BSP w Polsce.

Znacznie trudniejsza jest ocena zmian w wartości sprzedaży agencyjnej w latach 2000-2004, z uwagi na znaczne wahania kursu USD i przewalutowanie taryf. Taryfy po-

przednio kwotowane w USD obecnie są w Polsce kwotowane w PLN, a zmiany kursu PLN do USD przekraczały 25%. Stąd przeciętne ceny biletów liczone w PLN uległy obniżeniu, natomiast nie pociągało to za sobą obniżenia ceny w USD, która mogłaby stanowić podstawę do porównań z latami wcześniejszymi. Bazując na średniej cenie sprzedanego biletu w wybranych agencjach w różnych miejscach Polski i liczbie sprzedanych biletów, można szacować łączną wartość sprzedaży agencyjnej w 2004 r. na ok. 1,3-1,6 mld PLN netto. Z małym ryzykiem błędu można uznać, że udział wartości sprzedaży agencyjnej w całym rynku sprzedaży biletów jest istotnie wyższy niż ilościowy udział agencji. Wynika to ze struktury zakupów w sprzedaży agencyjnej, odmiennej niż w alternatywnych kanałach dystrybucyjnych. Duży udział klientów korporacyjnych, większy udział produktów skomplikowanych, a przez to droższych, oraz stosunkowo niewielki udział LCCs (w porównaniu ze sprzedażą on-line) w strukturze sprzedaży agencji powodował, że udziały wartości sprzedaży agencyjnej można szacować znacznie powyżej 50% udziału ilościowego w sprzedaży biletów.

Mimo że liczba agencji nie uległa większym zmianom, w istotnym stopniu zmieniły się warunki ich funkcjonowania. Do najważniejszych zmian można zaliczyć:

- odejście przewoźników od tradycyjnego systemu prowizyjnego albo redukcja wysokości prowizji do symbolicznego minimum, przy jednoczesnym zwiększeniu znaczenia wypłat lojalnościowych i wynagradzania w systemie override. Zmiany te ułatwiły i przyspieszyły modyfikację zasad współpracy agencji z klientami korporacyjnymi. Wymusiły przechodzenie biur podróży na system opłat typu management fee/transaction fee w rozliczeniach z tą grupą klientów i kwotowych opłat transakcyjnych w obsłudze klientów indywidualnych. Zmniejszyło to presję kupujących i uległość sprzedających w stosowaniu rabatów od cen brutto, co było poprzednio zjawiskiem nagminnym, psującym rynek i pogarszającym i tak niewysoką rentowność biur podróży;
 - odejście części dotychczasowych klientów indywidualnych, którzy zdecydowali się na samoobsługę internetową;
 - pozyskanie klientów indywidualnych z części segmentu LCCs – zarówno pasażerów tych przewoźników, którzy podpisują umowy agencyjne (np. Sky Europe), jak i tych, którzy takich umów nie podpisują i nie uznają agentów za pośredników sprzedaży (np. Ryanair); w tym ostatnim przypadku klientami biur podróży są osoby nieposiadające dostępu do internetu lub biegłości w posługiwaniu się tym medium;
 - pogorszenie się niektórych wskaźników ekonomicznych biur w wyniku generalnej obniżki średnich cen biletów lotniczych (mniejszy przychód z każdej transakcji, większa pracochłonność, mniejsza jednostkowa wydajność pracy);
 - oczekiwanie od agentów wypełniania w większym niż dotychczas stopniu – funkcji doradczych i eksperckich oraz pomoc w podejmowaniu decyzji związanych z podróżą.
- Niektóre z tych zmian są bardziej, niektóre mniej widoczne lub zaawansowane. Wyznaczają jednak ogólny kierunek przeobrażeń.

7.3 Rola GDS/CRS

W Polsce, podobnie jak na światowym rynku sprzedaży bi-

letów (a także innych usług podróźniczych), istotną rolę odgrywają Global Distribution Systems (GDSs). Na polskim rynku funkcje pośrednika pomiędzy agentami a liniami lotniczymi pełnią w zasadzie dwie firmy: Amadeus i Worldspan. Znaczenie pozostałych (tj. Galileo i Sabre) jest marginalne. Do Amadeusa należy ok. 70% rynku[19].

W ostatnim czasie także u nas daje się zauważyć istotna zmiana w rynkowej pozycji GDS, wynikająca przede wszystkim:

- ze wzrastającego udziału segmentu LCCs funkcjonującego poza siecią sprzedaży agencyjnej,
- wzrastającej roli bezpośredniej sprzedaży internetowej na stronach www wszystkich przewoźników i rozwijania przez nich własnych CRSs.

Widocznym tego skutkiem jest zmniejszenie udziału sprzedaży agencyjnej w całym rynku (co przedstawiono w poprzednim rozdziale). Odbiło się to także na rynkowej sile GDSs. Jest to rezultat skomplikowanej gry rynkowej pomiędzy liniami lotniczymi, GDSs, agentami i pasażerami, której głębsza charakterystyka daleko wykracza poza ramy niniejszego raportu. Można jedynie powiedzieć, że przewoźnicy, poszukując wszelkich sposobów obniżki kosztów (w tym kosztów dystrybucji i sprzedaży) i dążąc do zwiększenia dostępności swoich produktów, rozwijają własne CRSs. Spadająca sprzedaż GDSs powoduje wzrost kosztów i cen jednostkowych, co z kolei sprzyja dalszemu spadkowi sprzedaży. Odpowiedź na pytanie o dalsze perspektywy rozwoju w tym zakresie zależy od przyjętego horyzontu czasowego i wiąże się z długofalowymi założeniami strategicznymi przewoźników i aliansów, do których należą. Niemniej można uznać, że sytuacja w tym obszarze rynku jest obecnie wysoce dynamiczna.

7.4 Zmiany w systemach prowizji i opłat

Wspomniane wyżej obniżenie tradycyjnych prowizji do symbolicznego poziomu oraz wprowadzanie w to miejsce management fee i transaction fee skutkują lepszą kondycją relacji przewoźnik – agent – klient. Stopniowa eliminacja systemu rabatów powoduje urealnienie oceny kosztów i wpływów, a poprzez to i rentowności działania. Większa czytelność faktycznie ponoszonych kosztów pozwala klientom na bardziej rzetelną ocenę i wycenę korzyści płynących z usług agencji i (przynajmniej teoretycznie) na dokonywanie bardziej racjonalnych wyborów. Agentom daje możliwość weryfikacji procedur obsługi klienta i dostosowania ich w większym stopniu do jego potrzeb i oczekiwań.

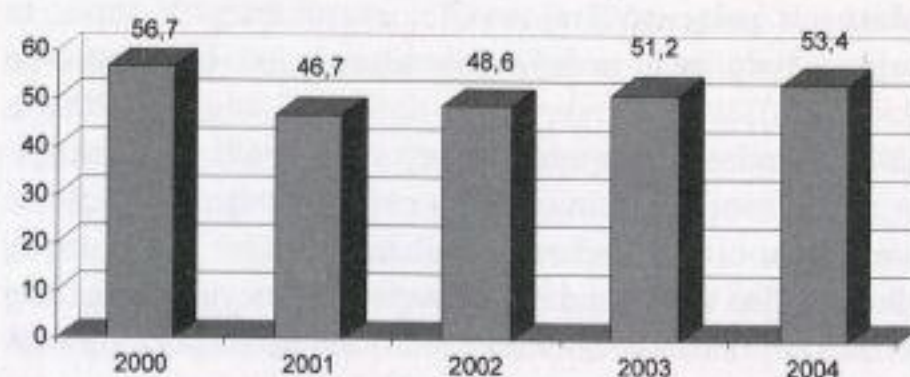
Zwiększona przejrzystość rentowności na poziomie agencji/przedsiębiorstwa nie ma i nie może mieć odbicia w ocenie rentowności całego rynku sprzedaży agencyjnej. W tradycyjnym systemie prowizyjnym, jaki miał miejsce poprzednio, przy uwzględnieniu przeciętnej wysokości udzielanych rabatów i uzyskiwanych override'ów oszacowanie takie było, z pewnym marginesem błędu, możliwe. Obecnie brak dla niego merytorycznych podstaw. Można jedynie przypuszczać, że rentowność agencji (a także poszczególnych transakcji) uległa znacznemu różnicowaniu. Może – choć nie musi – skutkować to zmniejszeniem się liczby podmiotów działających na rynku agencyjnym.

8. Przewozy cargo

Przewozy towarowe transportem lotniczym, czego miernikiem są m.in. wielkości przeładunków w portach lotniczych, od szeregu lat nie wykazują większych zmian. Mimo okresowych wahań nie zmienił się zasadniczo ich tonaż. W 1998 roku łączne przeładunki na wszystkich polskich lotniskach wynosiły 54,5 tys. ton, w 2004 r. przeładowano 53,4 tys. ton. Oznacza to, że wcześniej znikomy udział przewozów lotniczych w obsłudze polskiego handlu zagranicznego stał się jeszcze mniej istotny w wyniku znacznego powiększenia się wymiany Polski z zagranicą. Ponadto zmniejszyło się także znaczenie cargo w całości poczyną linii lotniczych – w wyniku silnego wzrostu przewozów pasażerskich.

Przyczyn tego stanu rzeczy należy szukać – jak się wydaje – przede wszystkim po stronie struktury towarowej polskiego handlu zagranicznego, jego struktury kierunkowej, a także w odległościach pomiędzy rynkami nadawców i odbiorców ładunków. Wskaźnik wartości kg przewożonego ładunku w polskim eksporcie jest na ogół niski (mało jest delikatnej i drogiej aparatury, biżuterii itp.), nie wymaga on z reguły możliwie szybkiej dostawy (kwiaty, szybko psujące się produkty spożywcze), kierowany jest na rynki stosunkowo bliskie. Czynnikiem dodatkowym jest relatywnie mała konkurencja cenowa pomiędzy przewoźnikami, co skutkuje brakiem presji na obniżanie taryf przewozowych w tym zakresie (odwrotnie niż przy przewozach pasażerskich). Z tych powodów podwojenie eksportu w ostatnich latach – co musiało znaleźć także odbicie w jego tonażu – nie wpłynęło na transport towarów drogą lotniczą. Nie sprzyjała zmianom również struktura kierunkowa i geograficzna importu. Czynnikiem dodatkowym w przypadku importu była słaba koniunktura na polskim rynku w latach 2000-2003, generalnie słabnący popyt na wiele dóbr, a także nacisk na obniżanie cen (związane w pewnym stopniu z wyborem środka transportu). Ogólnie można powiedzieć, że tak w eksporcie, jak i w imporcie niewielkie rozmiary lotniczego transportu towarowego wynikają z optymalizacji kosztów. Wielkości przeładunków cargo w latach 2000-2004 przedstawia rys. 23.

Rys. 23. Wielkości przeładunków towarowych w polskich portach lotniczych w latach 2000-2004 w tys. ton



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Można zaobserwować, iż po silnym spadku (o ponad 15%) przeładunków w 2001 r. następuje sukcesywna i stopniowa odbudowa popytu, niemniej po 4 latach (przy znaczącym wzroście gospodarczym w ostatnich dwóch latach i przy

wzroście handlu zagranicznego) nie osiągnięto jeszcze poziomu z 2000 r.

Ponad 75% ogólnych przeładunków cargo dokonywane jest w Warszawie. I w tym przypadku sytuacja nie uległa większym zmianom. W 2000 r. udział Warszawy wynosił 70%. Oznacza to, iż koncentracja ruchu towarowego w Warszawie jest większa niż ruchu pasażerskiego, a zmiany przebiegają w odwrotnym kierunku. Lotniskami, na których w latach 2000-2004 nastąpił wzrost przeładunków, były, oprócz Warszawy, Gdańsk i Poznań, natomiast największy spadek miał miejsce w Katowicach. Na lotniskach w Łodzi, Bydgoszczy, Szymanach i Zielonej Górze nie prowadzono tego rodzaju działalności. Strukturę przeładunków wg portów w 2004 r. przedstawia rys. 24., a zmiany procentowe w latach 2000-2004, rys. 25.

Rys. 24. Wielkość przeładunków cargo w polskich portach lotniczych w 2004 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Rys. 25. Zmiany procentowe w przeładunkach towarowych polskich portów lotniczych; porównanie 2004 r. do 2000 r.



Źródło: opracowanie własne IT, na podstawie: Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego 1(134)/2005.

Warunkiem wyraźniejszej zmiany koniunktury (popytu) w lotniczych przewozach towarowych jest wzrost obrotów w handlu zagranicznym towarami o wysokiej lub bardzo wysokiej wartości w stosunku do swojej objętości i/lub masy oraz towarami szybko psującymi się, szczególnie pochodzącymi (lub przeznaczonymi na) z rynków odległych (zamorskich). Odrębnym czynnikiem mogącym wpłynąć na wzrost popytu byłoby obniżenie stawek frachtowych. Jednak możliwe byłoby to dopiero przy zwiększeniu konkurencji między przewoźnikami oferującymi usługi cargo lub przy lepszej organizacji przewozów (odpowiednie typy samolotów o potrzebnej pojemności ładunkowej), a co za tym idzie – zmniejszeniu generowanych kosztów jednostkowych.

W ostatnich latach nie zmieniły się istotnie przewozy cargo realizowane przez PLL LOT. W 2002 r. wynosiły one 20,5 tys. ton, w 2003 r. – 21,5 tys. t, a w 2004 r. 21,8 tys. ton (wzrost w ostatnim roku o 1,4%). Wobec zwiększenia

się w tym czasie przeładunków towarowych w polskich portach o ca 10% (z 48,6 tys. t do 53,4 tys. t) oznacza to minimalny spadek udziału LOT w ogólnych przewozach towarowych z i do portów polskich (z ok. 42% w 2002 r. do 41%). Można powiedzieć, że PLL LOT utrzymał swoją pozycję w tak mało aktywnym w Polsce segmencie rynku, jakim są lotnicze przewozy towarowe.

9. Próba oszacowania rynku

W poprzednich edycjach raportów o rynku lotniczym w Polsce autorzy podejmowali próby oszacowania wartości obrotów na tym rynku, a mówiąc bardziej precyzyjnie wpływów ze sprzedaży realizowanej przez podmioty na tym rynku funkcjonujące.

Uzasadnione wydaje się zaliczenie do tej grupy następujących podmiotów i rodzajów działalności:

- wartość sprzedaży biletów lotniczych przez autoryzowanych agentów IATA;
- wartość sprzedaży biletów lotniczych na polskim rynku przez linie lotnicze, w sprzedaży bezpośredniej, tak w systemie on-line, jak i w systemie sprzedaży tradycyjnej;
- wartość netto sprzedaży biletów lotniczych sprzedanych przez polskich przewoźników za granicą, z uwzględnieniem wszystkich kanałów dystrybucyjnych (tj. bezpośrednio i przez agentów, w systemie tradycyjnym i on-line);
- wartość sprzedaży usług czarterowych na polskim rynku przez przewoźników polskich i obcych;
- przychody Agencji Ruchu Lotniczego z tytułu korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej przez obcych przewoźników w ruchu tranzytowym;
- wpływy PP PL (w tym ARL) w części przychodów z działalności lotniczej w ruchu dołotowym odnoszącej się do segmentu pasażerów obcych linii lotniczych, którzy kupili bilety za granicą;
- przychody z działalności handlowej w polskich portach lotniczych firm niebędących własnością PP PL;
- przychody polskich przewoźników z tzw. sprzedaży pokładowej;
- przychody z tytułu przewozów cargo polskich przewoźników na terenie kraju i za granicą;
- przychody z tytułu eksportu cargo z Polski pozyskane przez obcych przewoźników;
- przychody autoryzowanych agentów pochodzące z obciążeń klientów opłatami typu transaction-fee, management-fee, oraz za usługi rezerwacyjne przy zakupie w ich imieniu biletów w systemie on-line.

Uwzględniając wyłączenia, których zakres i przyczyny zostały przedstawione w Raporcie 2003 r., oraz uwarunkowania metodologiczne dla oszacowania poszczególnych pozycji można uznać, że nową pozycją jakościową są jedynie przychody agencyjne z tytułu opłat (poz. 11). Była to jednak działalność (i wpływy) mieszcząca się w pozycji „wartość sprzedaży agencyjnej”. Instytut Turystyki wielkość rynku lotniczego w Polsce w 2001 r. szacował na 788 mln USD [20].

Przewalutowanie taryf i wycena wartości sprzedaży agencyjnej w PLN oraz silne zmiany kursowe PLN do USD spowodowały, iż zastosowanie używanych poprzednio metod szacunkowych prowadziło do uzyskania nieporównywal-

nych rezultatów w części rynku (tj. sprzedaży agencyjnej), która w dalszym ciągu rzutuje w decydującym stopniu na całą jego wartość.

Zmiany te zmuszają do zastosowania znacznie bardziej uproszczonych metod, a tym samym i do wyników obarczonych większym marginesem błędu. Bazując na wzroście poszczególnych segmentów rynku i wartości sprzedaży w poprzednim okresie – przy założeniu poziomu cen sprzedawanych usług na tym samym poziomie (w USD) – dokonano przeszacowania wartości całego rynku. Instytut Turystyki ocenia, że wartość rynku ograniczona zgodnie z przyjętymi założeniami wyniosła w 2004 1,0-1,1 mld USD. Oznacza to wzrost wartości w przedziale 27-40% w stosunku do 2001 r.

Przy założeniu zasadniczej prawidłowości powyższych szacunków można ocenić, że podstawowym obszarem generowania przychodów rynku pozostawała sprzedaż biletów lotniczych na rynku polskim oraz ich sprzedaż przez przewoźników polskich na rynkach zagranicznych. Udział ten szacowany jest na ok. 70% wartości rynku. Znaczne udziały (nieco powyżej 10%) stanowią też przychody ze sprzedaży lotów czarterowych oraz wpływy ARL i portów lotniczych z tytułu wyżej wymienionych rodzajów działalności.

10. Perspektywy i prognozy

Dynamiczne zmiany na polskim rynku przewozów lotniczych stawiają pytanie o trafność dotychczasowych prognoz, a także o konieczne i wskazane kierunki działań różnych podmiotów zaangażowanych w tę działalność, tj. władz państwowych, samorządowych, operatorów portów lotniczych, przewoźników, dystrybutorów i sprzedawców. Stwarzają też wyzwanie dla przedsiębiorstw działających na rzecz tego rynku.

10.1 Wielkości przewozów

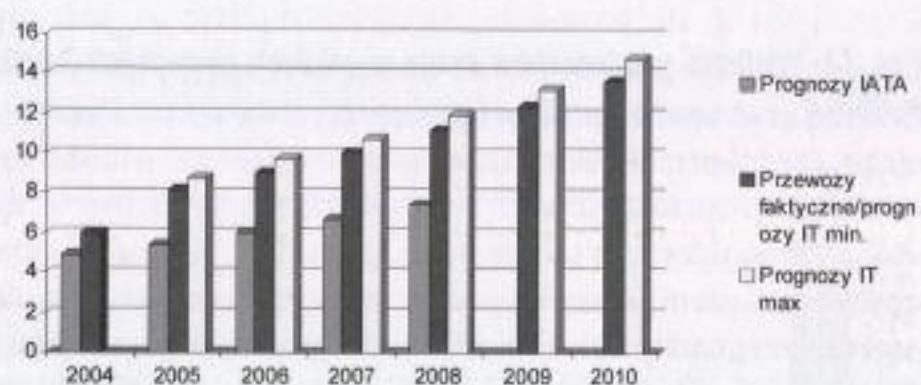
Można przyjąć, że wraz ze wzrostem gospodarczym, zwiększaniem się dochodów realnych i dochodów pozostających w swobodnej dyspozycji, z postępującymi procesami integracyjnymi pomiędzy „starą” i „nową” UE (niezależnie od okresowych zahamowań tego procesu), z procesami globalizacji i zwiększaniem dostępności produktu lotniczego dla przeciętnego konsumenta, wzrastać będzie wielkość przewozów lotniczych w Polsce. Ogólnie rosnący potencjał przewozowy będzie w różnym stopniu wykorzystywany w różnych segmentach oferty i przez różnych przewoźników.

W 2003 r. przewozy międzynarodowe w ruchu regularnym na polskim rynku były szacowane przez IATA na 4,4 mln pasażerów, co odpowiadało zasadniczo ruchowi w portach lotniczych w tym segmencie (4,5 mln wg danych PP PL). W swojej prognozie do 2008 r. IATA przewiduje, że rynek polski będzie – obok chińskiego – najbardziej dynamicznie rozwijającym się rynkiem na świecie, ze średnim tempem wzrostu w latach 2004-2008 na poziomie 11%[21]. Już dziś wiadomo, że wzrost przewozów w pierwszym roku tej prognozy, tj. 2004 r., był znacznie wyższy, a 2005 r. także zapowiada się bardzo obiecująco.

Przewidywane w prognozie IATA przewozy na poziomie 6

mln pasażerów miały być osiągnięte w 2006 r. Realizacja nastąpiła już w 2004 r. Szacunki Instytut Turystyki wskazują na przewozy (regularne, zagraniczne) w 2005 r. na poziomie 8,1-8,7 mln pasażerów, co oznacza, że już w bieżącym roku zostanie przekroczony poziom prognozy IATA na 2008 r. (7,4 mln pas.). Jeżeli na dalsze lata (po 2005 r.) przyjmimy średnioroczne tempo wzrostu założone przez IATA, to w 2008 r. regularne przewozy zagraniczne na polskim rynku powinny kształtować się w przedziale 11,1-11,9 mln pas., a w 2010 r. – 13,6-14,7 mln. pas. Oznacza to wzrost przewozów w regularnym ruchu zagranicznym do 2010 r. o ponad 100% w stosunku do 2004 r.

Rys. 26. Prognozy zagranicznych przewozów regularnych w latach 2004-2010 na rynku polskim, w mln pas.



Źródło: opracowanie IT, na podstawie prognozy IATA International Cargo and Passenger Forecast 2004 to 2008 i szacunków własnych IT.

Na podstawie obserwowanych aktualnie trendów i przewidywanych tendencji rynkowych nie ma przesłanek do założenia, że przewozy PLL LOT rosnąć będą bardziej dynamicznie niż cały rynek, w tym rynek przewozów międzynarodowych i regularnych. Stąd Instytut Turystyki szacuje, że całość przewozów (tj. krajowe, zagraniczne rozkładowe i czarterowe) LOT w 2010 r. ukształtuje się na poziomie ok. 6,7-7,1 mln pas. Powyższe wielkości oparte są na założeniu, że narodowy przewoźnik w odpowiednim czasie dokona zwiększenia, modernizacji i restrukturalizacji floty, a także w ramach uzgodnień wewnętrznych w Star Alliance osiągnie silniejszą pozycję w przewozach między krajami WNP i Republikami Bałtyckimi a Europą Zachodnią.

10.2 Kierunki

W zakresie połączeń regularnych podstawowym kierunkiem przewozowym pozostanie w najbliższych latach Europa Zachodnia, a w ramach tego obszaru Niemcy, W. Brytania i Francja. Zwiększeniu powinien ulec relatywny udział przewozów do Europy Płd., w wyniku większej i bardziej zróżnicowanej oferty przewoźników z segmentu LCCs. Od średniego tempa wzrostu nie będą odbiegać przewozy na kierunkach Europy Płn., natomiast w oparciu przede wszystkim o ofertę LCCs silniej wzrosną przewozy pomiędzy Polską i innymi krajami Europy Środkowej (Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia).

Głównym kierunkiem, poza europejskim pozostanie północny Atlantyk, z przewozami między Polską a USA i Kanadą. Jednakże znacznie większy wzrost przewozów na trasach północnoatlantyckich warunkowany jest nie tylko odnowieniem floty, ale także znacznymi nakładami promocyjnymi LOT na tych rynkach, co obecnie wydaje się trudne do realizacji. Niewykluczone jednak, że wzrastający ruch przyjazdowy Amerykanów (i Kanadyjczyków) do Polski spowoduje jednego z przewoź-

ników amerykańskich do podjęcia obsługi bezpośredniego połączenia, stymulując dalszy rozwój tego segmentu. Kierunkiem o rosnącym potencjale (i to silnie) oraz znaczeniu będzie w nadchodzących latach Daleki i Środkowy Wschód (Chiny, Japonia, Korea, Singapur, Tajlandia i Indie). Możemy spodziewać się w tym przypadku nie tylko zwiększonego ruchu, ale i otwarcia kilku połączeń bezpośrednich. Na innych kierunkach, poza Europą, zaspokojenie rosnącego popytu będzie koordynowane w ramach sojuszu Star i globalnej siatki połączeń tego aliansu.

10.3 Wielkości ruchu

Prognozowane wielkości ruchu w polskich portach lotniczych do 2010 r. różnią się istotnie od danych opublikowanych w 2003 r. przez ULC, a także od wielkości już osiągniętych. W odniesieniu do portów regionalnych najbardziej optymistyczna jest prognoza sporządzona przez HNTB. Mówi ona o ruchu na poziomie ok. 7,5 mln w 2010 r., z kolei dla Warszawy przewidywany poziom ruchu w tym czasie to ok. 9,4 mln pasażerów[22]. Oznacza to łączny ruch pasażerski na polskich lotniskach na poziomie ok. 17 mln. Specjaliści IATA na znacznie niższym poziomie prognozowali ruch w portach regionalnych. Dla pięciu największych lotnisk (tj. Krakowa, Katowic, Gdańska, Poznania i Wrocławia) poziom ruchu wg IATA ma wynosić 3,5 mln pas., a wg HNTB – 6,6 mln pas. Również na poziomie ponad 6 mln przewidywały ruch władze tych portów. Według prognoz HNTB w 2010 r. lotnisko w Krakowie obsłuży 2,3 mln pas., w Gdańsku nieco ponad 1,5 mln, we Wrocławiu 1 mln, w Katowicach 925 tys., a w Poznaniu 860 tys. Lotnisko Okęcie zbliży się do granicy swojej przepustowości, osiągając ruch ok. 9,4 mln pas. Z kolei wg IATA Kraków w 2010 r. miałby obsługiwać 1,2 mln, Gdańsk – 665 tys., Poznań – 625 tys., Wrocław – 540 tys., a Katowice 485 tys. Według IATA łączny poziom ruchu dla Warszawy i głównych portów regionalnych nie przekraczałby 13 mln pas.

Z punktu widzenia dzisiejszej wiedzy znacznie bliższe rzeczywistości wydają się prognozy ogólnych wielkości HNTB niż szacunki IATA. Jednak i w tym wypadku mamy do czynienia z niedocenieniem Katowic i prawdopodobnym przeszacowaniem Gdańska. Według Instytutu Turystyki, przy prawdopodobnym ruchu na wszystkich polskich lotniskach w 2005 na poziomie 10,5-11,4 mln pas., w 2010 r. osiągnie on poziom w przedziale 16-17,3 mln – z możliwym odchyleniem raczej w górę niż w dół. Prognozy HNTB są znacznie bliższe tym szacunkom niż ostrożne wyliczenia IATA. Nie można też wykluczyć wzrostów jeszcze bardziej dynamicznych. Jeżeli przyjąć obecny poziom ruchu na lotniskach w stosunku do liczby ludności, to w porównaniu z Czechami w Polsce ruch ten powinien kształtować się na poziomie 29 mln pas, w porównaniu do Estonii i Węgier na poziomie 19 mln, w porównaniu do Łotwy ok. 15 mln pas. Wielkości te mówią o dystansie, jaki ma Polska do nadrobienia w stosunku do innych – bardziej lotniczo zaawansowanych – krajów „nowej” UE.

10.4 Transport krajowy

Opóźnienia w realizacji programu budowy autostrad w Polsce i malejący udział pasażerskich przewozów kolejowych w systemie intercity wskazywać by mogły na szanse rozwoju transportu lotniczego w tym segmencie rynku i zapełnienie luki podażowej przez ofertę linii lotniczych. W przewozach we-

wnątrzkrajowych transport lotniczy stanowi (lub może stanowić) konkurencyjną propozycję przede wszystkim wobec połączeń kolejowych Intercity (pociągi Eurocity, Intercity i ekspresy). Porównując te wielkości w latach 2000-2004 dostrzec można istotne zmiany relacji. Wielkość przewozów krajowych szybkimi pociągami zmniejszyła się o ok. 8%, natomiast wielkość przewozów lotniczych krajowych wzrosła o 70%. Uznając podróże krajowe z wykorzystaniem najszybszych środków transportu publicznego jako jeden segment, Instytut Turystyki szacuje, że udział transportu lotniczego w tak rozumianym segmencie wzrósł z ok. 14% do 23%[23]. Zaczyna odgrywać znaczącą rolę na rynku przewozów krajowych w tej jego części, która dotyczy dalekich i szybkich połączeń.

Tendencji spadku udziału przewozów kolejowych w tak rozumianym segmencie rynku nie zahamuje działalność PKP w rodzaju „tanich linii kolejowych”, gdyż jest skierowana do innej grupy odbiorców usług. Pozycję konkurencyjną PKP poprawić może jedynie istotne zwiększenie szybkości połączeń (skrócenie czasu podróży) i poprawa jakości usług przewozowych.

Jeśli jednak na rynek krajowych przewozów lotniczych wejdą nowe podmioty, w tym przewoźnicy z grupy LCCs (krajowi i zagraniczni) to dynamika wzrostu lotniczych przewozów krajowych obserwowana w ostatnich latach może się utrzymać, a przewozy te mogą osiągnąć poziom ok. 4 mln pasażerów w 2010 r. Osiągnięciu tego poziomu sprzyjać mogą następujące czynniki: wzrost przyjazdowego ruchu do Polski, z wykorzystaniem transportu lotniczego, co w naturalny sposób sprzyjać może wykorzystywaniu tego transportu także w podróżach wewnętrznych, wejście na rynek wewnętrzny przewoźników z grupy LCCs i znaczące obniżenie oraz uelastycznienie taryf przewozowych, większa aktywność lokalnych społeczności i samorządów w uruchamianiu połączeń lotniczych; efektywność tych poczynąń wiązać się będzie z możliwościami wykorzystania pomocy infrastrukturalnej ze środków UE; aktywne włączenie się do rynku przewozów krajowych obszarów będących obecnie poza zasięgiem tego transportu (Pomorze Środkowe, Lubelskie), istotne zwiększenie ruchu krajowego w takich portach, jak Szczecin, Rzeszów, Bydgoszcz, Zielona Góra, uruchomienie bezpośrednich połączeń miast południowej i północnej Polski; wzrost gospodarczy charakteryzujący się wzrostem aktywności przedsiębiorstw (produkcji, sprzedaży, inwestycji) i wzrostem zagranicznych inwestycji bezpośrednich.

10.5 Przewozy lotnicze a turystyka wyjazdowa i przyjazdowa

Struktura polskiej turystyki wyjazdowej i przyjazdowej, skoncentrowana głównie na krajach sąsiednich powoduje, że wpływ transportu lotniczego na ogólną wielkość polskiej turystyki zagranicznej pozostanie w najbliższych latach niewielki. Przy przyjazdach turystów szacowanych w 2004 r. na 14,3 mln os. i wyjazdach na poziomie 6,3 mln, tj. łącznie 20,6 mln[24], jak wykazano wcześniej, z transportu lotniczego ogółem skorzystało 3,5-3,6 mln turystów (7,1 mln pasażerów). Można powiedzieć, iż w 2004 r. co 6. turysta w ruchu zagranicznym korzystał z samolotu i stanowili oni ok. 17% wszystkich turystów przyjeżdżających i wyjeżdżających z Polski. W najbliższych latach ruch z i do krajów sąsiednich pozo-

stanie najbardziej istotną częścią polskiej turystyki zagranicznej. Ze względów geograficznych i logistycznych przewozy lotnicze na tych trasach ogrywać będą mniejszą rolę niż przy podróżach z i do krajów dalej położonych. Stąd nawet przy rozwijaniu połączeń regionalnych i oferowanych przez LCCs, jeśli przedstawione wyżej prognozy silnego ruchu zagranicznego i krajowego na lotniskach okażą się trafne, a ruch turystyczny pozostałby na poziomie roku 2004, to udział transportu lotniczego w obsłudze turystów osiągnąłby w 2010 r. poziom ok. 29-32%. Jeśli jednak przyjąć, że ruch turystyczny zagraniczny wzrośnie w latach 2004-2010 do 26 mln os. (przy umiarkowanym średniorocznym tempie wzrostu na poziomie 4%), udział transportu lotniczego wyniesie ok. 23-25%. Będzie to zmiana wyraźna, ale nie drastyczna. Inaczej może przedstawiać się sytuacja na poszczególnych kierunkach. Dotyczy to szczególnie Europy Zachodniej i Południowej. Ponieważ udział transportu lotniczego jest w tym przypadku znacznie większy niż w całym ruchu (dotyczy to turystyki przyjazdowej i wyjazdowej), oferta lotnicza będzie ten ruch stymulowała znacznie silniej niż w odniesieniu do krajów sąsiednich. Można oczekiwać, że udział transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego z i do tej grupy krajów będzie rósł znacznie silniej niż udział w ruchu ogółem, a i ruch na tych kierunkach będzie miał większy udział w polskim ruchu turystycznym (przyjazdowym i wyjazdowym) niż w latach minionych.

Oznacza to, że rozwój turystyki wyjazdowej i przyjazdowej do krajów niesąsiadujących z Polską będzie ściśle związany z ofertą lotniczą i jej atrakcyjnością. Przykładem tego może być już obserwowany dynamiczny wzrost przyjazdów i wyjazdów pomiędzy W. Brytanią a Polską.

Powyższe zależności w jeszcze większym stopniu odnoszą się do kierunków poza Europą. W szczególności dotyczy to Afryki Płn., Dalekiego Wschodu i Azji Płd.

10.6 Porty regionalne

W najbliższych latach możemy oczekiwać przewartościowań w zakresie znaczenia portów regionalnych na polskim rynku lotniczym i znacznego wzrostu ich znaczenia. Widowym tego znakiem był wzrost ich udziału w obsłudze ruchu pasażerskiego w 2004 r. Po raz pierwszy w historii udział ten przekroczył 30%. Istotnym czynnikiem, jaki wpłynął na tę zmianę, było stworzenie własnych baz przez przewoźników niskokosztowych w Krakowie (Sky Europe) i Katowicach (Wizz Air). Oferta przewozowa na sezon 2005 r. także potwierdza utrzymanie się ponad 30% udziału w obsłudze ruchu zagranicznego. Połączenia już istniejące i zapowiadane przez potentatów segmentu LCCs, tj. Ryanair i easyJet, wskazują na koncentrację ich zainteresowania na polskich portach regionalnych. Plany uruchomienia w najbliższym czasie nowych połączeń dotyczą Bydgoszczy, Gdańska, Rzeszowa i Szczecina. Można oczekiwać, że także w segmencie połączeń czarterowych i obsługiwanych przez przewoźników sieciowych (tradycyjnych) nastąpi pewien wzrost udziałów (choć niezbyt duży) portów regionalnych. Przedstawione wyżej szacunki Instytutu Turystyki dotyczące całego ruchu w polskich portach – przy uwzględnieniu prognoz HNTB – wskazują także, że udział portów regionalnych w 2010 r. w obsłudze całego ruchu przekroczy 40% (41-42%), a lotniska w Krakowie, Katowicach i Gdańsku obsłużą powyżej 1 mln pasażerów, przy czym Kraków zbliży się do poziomu 2 mln pasażerów, natomiast lotni-

ska we Wrocławiu i Poznaniu będą blisko granicy 1 mln pas. Lotniska w Szczecinie, Bydgoszczy, Rzeszowie (Szczecin i Rzeszów wcześniej, Bydgoszcz później) przekroczą poziom 100 tys. pas. Trudne do prognozowania są wielkości dla Łodzi, Zielonej Góry i Szyman, gdyż we wszystkich tych przypadkach wskaźniki rynkowe nie są jednoznaczne, podobnie jak kierunek dalszego rozwoju ruchu lotniczego na tych rynkach lokalnych. W przypadku uruchomienia bezpośrednich połączeń krajowych pomiędzy portami regionalnymi i wejścia na ten rynek przewoźników z grupy LCCs, udział portów regionalnych w tym segmencie ruchu wzrośnie znacząco powyżej 50%.

10.7 Nowy centralny port lotniczy

Przedstawione wyżej wielkości i udziały zakładają, że do 2010 r. nie powstanie nowy centralny port lotniczy, a warszawskie Okęcie, po oddaniu nowego terminala i bez dalszych znaczących inwestycji, osiągnie granicę swojej przepustowości na poziomie ok. 10 mln pasażerów. Może ona – z konieczności i z uszczerbkiem dla jakości obsługi – być przesunięta do ok. 12 mln, ale raczej nie więcej. Dalszy rozwój pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce wymaga zatem stworzenia nowych warunków infrastrukturalnych. Zdają sobie z tego sprawę władze Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Stąd podejmowane przez specjalny zespół Ministerstwa prace studialne nad lokalizacją tego lotniska, stąd środki pomocowe przeznaczone na analizę miejsc lokalizacji (grant rządu hiszpańskiego) i umowa o realizacji tego studium w 2005 r. Zgodnie z założeniami nowe lotnisko powinno być zdolne docelowo obsługiwać 70 mln pasażerów w ciągu roku.

Pomijając rozważania na temat zalet i wad poszczególnych wskazań lokalizacyjnych, gdyż nie jest to przedmiotem niniejszego Raportu, można jedynie stwierdzić, że decyzja o miejscu i planowanej/możliwej przepustowości nowego portu centralnego musi być decyzją wizjonerską. Podobną do tej, jaka była udziałem twórców Okęcia. Obecny port warszawski, obchodzący właśnie 70-lecie funkcjonowania (lotnisko oddano do użytku w 1934 r.) powstawał w czasach, gdy transport lotniczy był zjawiskiem marginalnym, wręcz egzotycznym. W okresie międzywojennym (w latach 1921-1938) liczba obsługiwanych pasażerów nie przekroczyła 147 tys. [25], a ruch w ciągu roku nie przekraczał w najlepszych latach 50-60 tys. pas. A mimo to ta lokalizacja (przy stosunkowo niewielkich nakładach na nowy terminal) służyć będzie 10-12 mln pasażerów rocznie, tj. liczbie ok. 1 000 razy większej niż ruch w chwili budowy. W tym czasie diametralnie zmieniły się samoloty, wzrósł ruch w powietrzu, wielkość i charakter ruchu pasażerskiego, zmieniły się funkcje lotnisk, funkcja transportu pasażerskiego w społeczeństwie, a towarowego w handlu i produkcji, zmieniło się społeczeństwo i gospodarka. Należy mieć nadzieję, że koncepcja i realizacja nowego lotniska także wytrzyma próbę czasu i będzie uwzględniała zmiany, jakie zajądą w społeczeństwie, gospodarce i technice lotniczej (a szerzej w technice transportu i podróżowania) i transportowym układzie intermodalnym w ciągu najbliższych 70 lat. Rzecz cała nie sprowadza się tylko do przepuszczania 70 mln pasażerów rocznie, ale do przewidzenia ich cech i potrzeb, do trafnej oceny warunków socjoekonomicznych, w jakich będzie funkcjonować społeczeństwo i gospodarka w układzie regionalnym, krajowym i ponadnarodowym, do przewidzenia, jak ludzie bę-

dą podróżować za 70 lat i do czego mogą być i będą wykorzystywane samoloty przyszłości.

Można mieć tylko nadzieję, że twórcy koncepcji sprostają tym wyzwaniom, a ona sama i jej realizacja nie okaże się gorsza od koncepcji Okęcia.

Przypisy

1. Dane o aktywności przewoźników sieciowych wg stanu na 15.04.2005.
2. Dane w tej części na podstawie: Raportów Rocznych PLL LOT 2001-2004.
3. Dane na podstawie: Air Transport World, July 2004 oraz February 2005.
4. Wszystkie dane w tej części na podstawie informacji polskich portów i operujących w Polsce linii lotniczych, wg stanu oferty na 15 kwietnia 2005.
5. Do subregionu Europy Zach. zaliczono: Austrię, Belgię, Francję, Holandię, Irlandię, Luksemburg, Niemcy, Szwajcarię i W. Brytanię.
6. Do subregionu Europy Płd. zaliczono: Bułgarię, Chorwację, Cypr, Grecję, Hiszpanię, Maltę, Portugalię, Turcję i Włochy.
7. Do subregionu Europy Płn. zaliczono: Danię, Finlandię, Norwegię i Szwecję.
8. Do subregionu Europy Wsch. zaliczono: Białoruś, Estonię, Litwę, Łotwę, Rosję i Ukrainę.
9. Do subregionu Europy Środkowej zaliczono: Czechy, Rumunię, Słowację, Słowenię i Węgry.
10. Przyjęto w tym przypadku upraszczające założenie, że ogólna liczba pasażerów obsługiwanych na lotniskach w segmencie czarterowym równa się liczbie osób przewiezionych w tym segmencie przez linie lotnicze. Z uwagi, na prawie całkowicie zagraniczny charakter tego ruchu wielkości te są do siebie bardzo zbliżone. W rzeczywistości, liczba pasażerów obsługiwanych jest nieco większa (o ok. 5%) niż przewiezionych ze względu na podwójną obsługę, w niektórych rejsach w portach polskich, np. w Poznaniu, Katowicach, we Wrocławiu.
11. Dane w tej części Raportu pochodzą głównie z Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego; działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 2000-2004; opr. J. Litwiński, nr 1(134)/2005, wyd. ULC, Ośrodek Inf. Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej; strona www.ulc.pl, oraz Raportów Rocznych PPL/PP PL z lat 2001-2003.
12. Z uwagi na znikome wartości bezwzględne w zestawieniu pominięto porty w Szymanach (spadek o 74%), Łodzi (wzrost o ok. 690%) i Zielonej Górze (wzrost o 2050%).
13. Np. Ostrawa i Brno mają łączny ruch mniejszy niż Gdańsk Rębiechowo. Patrz: Statistics in Focus, op. cit., s. 9.
14. Sprzedaż bezbiletowa związana jest z wprowadzeniem pojęcia „biletu elektronicznego”. Zgodnie z definicją przyjętą przez IATA „... to metoda pozwalająca na sprzedaż i obserwację biletu pasażerskiego bez konieczności jego drukowania [...] jest to zastąpienie papierowych wartościowych kuponów widokiem biletu elektronicznego lub biletu elektronicznego”. Podstawa odbycia podróży jest dokument tożsamości (dowód osobisty, paszport, itp.) oraz numer rezerwacji. Za: Podręcznik BSP IATA dla agentów sprzedaży pasażerskiej, BSP Polska, Warszawa 2005, s. 23.
15. Dane za 2001 r. na podstawie: IATA Annual Report, Shanghai 2002, s. 54.
16. Dane za lata 2000-2001 wg informacji BSP Polska. Por. Rynek lotniczy w Polsce 2003, op. cit. s. 14.
17. Szacunki własne autora na podstawie ruchu na lotniskach z uwzględnieniem jego kierunków i charakteru. Szacunki te uwzględniają fakt, iż pewna grupa pasażerów na 1 bilecie odbywa podróż krajową i zagraniczną, stąd faktyczna liczba osób jest nieco mniejsza, ale wielkość ta jest nie do oszacowania; nie zmienia też drastycznie dokonanych szacunków. Stąd, podana wielkość określona została jako maksymalna. Tym samym udziały obsługi agencji w ruchu regularnym oznaczają wartości minimalne, które faktycznie mogły być wyższe o 4-5 pkt. proc.
18. Dane GUS, strona www.InstytutTurystyki.pl
19. Informacja na podstawie materiałów własnych (prezentacje) Amadeus Polska Sp. z o.o.
20. Por. Raport Rynek Lotniczy w Polsce, wyd. Instytut Turystyki i Wiadomości Turystyczne, Warszawa 2003, s. 31-32.
21. Dane IATA na podstawie: IATA International Cargo and Passenger Forecast 2004 to 2008; prognoza datowana na grudzień 2004 r.; strona www.iata.org.
22. Na podstawie: Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010; mat. Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa, 2003, s. 17-19.
23. Szacunki Instytutu Turystyki na podstawie danych GUS, Transport wyniki działalności 2000-2003 i publikowanych informacji o działalności Spółki PKP Intercity: Rynek Podróży 2/2005, s. 24.
24. Wielkości na podstawie badań turystów krajowych i zagranicznych szacowane przez Instytut Turystyki.
25. Informacja na podst.: K. Dusza, R. Stachyra, Historia rozwoju lotnisk w Polsce w latach 1919-1939; mat. Z Konferencji Transport lotniczy w Polsce; Historia, współczesność i kierunki rozwoju, Warszawa, 1999, s. 171.



bmi – wrota do Wielkiej Brytanii

Każdego tygodnia ponad 2000 rejsów bmi obsługuje \kluczowe kierunki w Wielkiej Brytanii, Europie i na świecie. Wraz z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, naszym partnerem w sojuszu STAR Alliance bmi oferuje codziennie 4 połączenia pomiędzy Polską i Wielką Brytanią. Nasze krajowe połączenia z Heathrow to: Aberdeen, Inverness, Belfast, Edynburg, Glasgow, Leeds Bradford, Manchester i Teeside. Do naszych europejskich połączeń należą: Amsterdam, Bruksela, Dublin, Mediolan, Wenecja, Paryż, Nicea, Madryt, Alicante, Palma (Majorka); Do połączeń międzykontynentalnych bmi należą: Chicago, Waszyngton, Las Vegas, Barbados, Antigua, St. Lucia i ostatnio otwarte – Bombaj. Od września 2005 bmi rozpoczyna loty do Rijadh w Arabii Saudyjskiej.

Zarezerwuj bilet na stronie flybmi.com lub skontaktuj się ze swoim biurem podróży.

bmi

A STAR ALLIANCE MEMBER





Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina



W samym sercu Europy

Dużo podróżujesz, tysiące mil w powietrzu
Godziny na lotniskach, które zaraz ulatują z pamięci
Jest miejsce w sercu Europy, tak inne od wszystkich
Tu zostaniesz przyjęty jak przyjaciel i gość

www.lotnisko-chopina.pl
aerosales.policy@polish-airports.com



POLISH AIRLINES

LOT CARGO

Biuro Cargo i Poczty zostało utworzone w strukturze PLL LOT SA w sierpniu 1995 roku, a z dniem 1 stycznia 2003 roku zostało przekształcone w Biuro Cargo i Poczty – Centrum Zysku. Z chwilą utworzenia nowej jednostki, uruchomiono mechanizmy nowoczesnego marketingu, pogłębiono współpracę z klientami, rozpoczęto proces szybkiego i elastycznego dostosowywania rozwiązań transportowych do potrzeb końcowego użytkownika przy zagwarantowaniu wysokiej jakości usług. W 2001 roku Biuro Cargo i Poczty uzyskało międzynarodowy Certyfikat ISO 9001:2000. Certyfikację wykonała znana w świecie transportu firma Lloyd's Register Quality Assurance, następnie akredytowały ją brytyjska organizacja UKAS Quality Management i niemiecka Deutscher Akkreditierung RAT. Tym samym potwierdzono, że LOT Cargo jest firmą dobrze zorganizowaną i nowoczesnie zarządzaną, a klient ma zagwarantowaną wysoką jakość usług. Gwarancją wysokiej jakości usług Biura Cargo i Poczty stał się także przyjęty system dystrybucji usług powierzony biurom LOT Cargo w głównych miastach Polski, Europy i Ameryki Północnej oraz sieci ponad 2000 agentów rozsiadanych po całym świecie. Firma oferując transport ładunków na pokładach jednej z najmłodszej i najnowocześniejszej floty samolotów PLL LOT S.A., posiadającej bezpośrednie połączenia z wieloma miastami europejskimi, USA i Kanady oraz wszystkimi ważniejszymi miastami w Polsce, stale rozszerza siatkę swych połączeń. Zawierane umowy z innymi towarzystwami lotniczymi pozwalają zorganizować transport praktycznie w dowolny zakątek świata. Biuro Cargo i Poczty oferuje możliwości przewozowe dostosowane do specyficznych wymagań narzucanych przez różne rodzaje towarów. W przewozach cargo lotniczego rozróżnia się następujące segmenty rynku: przewozy konwencjonalne, zwane „general cargo”, przesyłki ekspresowe, np. kurierskie, „przesyłki specjalne” czyli frachty wymagające specjalnej obsługi lub nadzoru. LOT Cargo oferuje tym samym przewóz towarów łatwo-psujących się (PER), wrażliwych na zmianę temperatury, np.: leków, kwiatów, owoców i warzyw. Ma w ofercie przewóz towarów wartościowych (VAL) – przedmiotów wymagających zapewnienia bezpieczeństwa w tym przedmiotów z metali i kamieni szlachetnych oraz banknotów. Firma prowadzi również przewóz towarów uznanych za niebezpieczne (DGR) – przedmiotów lub produktów, których przyjęcie do transportu

jak i sam transport musi się odbywać pod nadzorem specjalnie przeszkolonej ekipy, a także przy zapewnieniu stosownych warunków transportowych. Są to m.in. chemikalia. W ofercie znajduje się też możliwość przewozu żywych zwierząt (AVI), również rybek akwariowych, ptaków egzotycznych czy zwierząt przeznaczonych do ogrodów zoologicznych. Dzięki reakcjom na zapotrzebowanie ze strony klientów LOT Cargo wprowadziło nowe usługi m.in. możliwość śledzenia losów przesyłek, szczególnie, gdy trasa przelotu jest długa, zwłaszcza między kontynentami i w grę wchodzi liczne tranzyty i udział kilku przewoźników na całej trasie. W 2003 roku podpisano umowę z firmą ubezpieczeniową Gerling Polska TU, oferując tym samym naszym klientom dodatkową usługę, pozwalającą na dobrowolne, kompleksowe ubezpieczenie przesyłek transportowanych przez LOT Cargo.

Uzupełnieniem oferty przewozowej drogą lotniczą Biura Cargo i Poczty PLL LOT S.A. jest regularny transport towarów drogą lądową na trasach łączących Warszawę z wytypowanymi miastami Polski i Europy. Na życzenie klienta organizuje się specjalne przewozy samochodami lub rejsy czarterowe samolotami frachtowymi głównie dla przesyłek ciężkich, wielkogabarytowych i przesyłek niebezpiecznych. LOT Cargo posiadając licencję na przewóz ładunków niebezpiecznych prowadzi również szkolenia w zakresie przewozu przesyłek DGR. Szkolenia te posiadające akredytację IATA i dają możliwość agentom uzyskać międzynarodowy certyfikat uprawniający do obsługi towarów niebezpiecznych. Z drugiej strony, dla zapewnienia agentom prawidłowego przygotowania swego personelu do wykonywanych czynności, Biuro Cargo i Poczty oferuje w ramach swej działalności szkolenia obsługi cargo w przewozie lotniczym oraz obsługi przy transporcie zwierząt.

Mimo trudnej sytuacji na rynkach przewozów lotniczych, Biuro Cargo i Poczty utrzymuje mocną pozycję lidera na rynku polskim.

Przewoźnik koncentruje się obecnie na frachcie specjalnym na kierunkach azjatyckich i północno-amerykańskich. Na rynkach wschodnich, mimo wzmocnienia barier celnych dla krajów poza UE, LOT Cargo dzięki długoletniej znajomości rynku i lokalnych przepisów celnych gwarantuje fachową obsługę przewożonego frachtu.

BIURO CARGO I POCZTY PLL LOT S.A.

ul. ŻWIRKI I WIGURY 1, 00-905 WARSZAWA

tel. +48 22 606 8431, fax +48 22 606 9817, e-mail: cargo@lot.pl, www.lot.com/cargo

sprawdzone
informacje

na czas



TURYSTYCZNE

zamów prenumeratę www.eurosyst.pl
tel. (22) 822 20 16



W tygodniu 10 wylotów z Krakowa
W tygodniu 19 wylotów z Warszawy



www.czechairlines.pl

WARSZAWA
tel. (22) 657 67 99
e-mail: warszawa@czechairlines.pl

KRAKÓW
tel. (12) 639 34 26
e-mail: airport.krk@czechairlines.pl



TravelBank

Bankowe Biuro Podróży

Jedynne biuro podróży w Polsce z certyfikatem ISO 9001

ul. Żelazna 32, 00-832 Warszawa, tel.: (22) 6543-525
www.travelbank.com.pl, e-mail: info@travelbank.com.pl

W lot wiemy, czego Ci potrzeba.



On musi nagle lecieć w interesach i wrócić jeszcze tego samego dnia. Dlatego korzysta z naszych codziennych, dogodnych połączeń krajowych i zagranicznych, a także dostępu do światowych połączeń przewoźników zrzeszonych w Star Alliance. W programie Miles & More zbiera mile lotnicze, które wymienia na bilety i inne atrakcyjne nagrody. Gdy leci w klasie biznes, na pokładzie czekają na niego urozmaicone posiłki oraz bogata oferta napojów. Ty też możesz z tego korzystać. By LOT był dla Ciebie pełnym odprężeniem.

On szuka promocyjnych cen biletów. I mądrze kupuje je z wyprzedzeniem na www.lot.com. Bilety te są w najlepszych cenach, ale ich ilość jest ograniczona – dlatego już dziś wejdź na naszą stronę, kup bilet i leć z nami na urlop!



pod dobrymi skrzydłami

POLSKIE LINIE LOTNICZE
LOT
A STAR ALLIANCE MEMBER