

A-1273

INSTYTUT TURYSTYKI

SIEĆ POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH POLSKI Z INNYMI KRAJAMI.

PASAZERSKI RUCH LOTNICZY

opracowała
doc. Zofia LUBOWICZ

Warszawa, październik 1992 r.

BIBLIOTEKA IT
A. M. Prac
Naukowe i Zawodowe

A-1273

Praca wykonana na zlecenie
Urzędu Kultury Fizycznej i Turystyki
(symbol R-1.4.5.1)

S P I S T R E Ś C I

Wstęp	1
1. Ogólne problemy lotnictwa cywilnego w Polsce	3
2. Sieć komunikacyjna PLL "LOT" w latach 1981-1992 (I półrocze)	7
3. Pasażerskie przewozy lotnicze PLL "LOT" w latach 1981-1992 (I półrocze)	15
4. Zagraniczni przewoźnicy obsługujący linie lotnicze z/do Polski w latach 1990-1991. Przewozy pasażerskie	21
5. Lotniska i tabor lotniczy	25
6. Prognoza rozwoju lotniczych przewozów pasażerskich	35
Uwagi końcowe	37
Bibliografia	39

WSTĘP

Opracowanie zawiera zwięzłą charakterystykę transportu lotniczego w Polsce, a tym samym ukazuje dostępność komunikacyjną naszego kraju dla turystów⁽¹⁾ za pośrednictwem linii lotniczych.

Zainteresowanie transportem lotniczym ma swoje uzasadnienie w tym, że ten rodzaj komunikacji jest najbardziej nowoczesnym środkiem transportu, a jego działalność koncentruje się nie tylko na obsłudze własnych potrzeb przewozowych związanych ze współpracą gospodarczą, polityczną, techniczną, naukową, kulturalną z innymi państwami, a przede wszystkim z rozwojem turystyki międzynarodowej, z której państwo ma określone dochody.

Nie bez powodu towarzystwa lotnicze od początków swej działalności podejmowały współpracę z biurami turystycznymi, a często zajmowały się i zajmują pełną obsługą ruchu turystycznego umożliwiając, oprócz przelotu, zakup po zryczałtowanej cenie wszelkich usług niezbędnych dla zaspokojenia różnorodnych potrzeb turystów.

Pod wpływem potrzeb turystycznych powołano też system nieregularnych przewozów tzw. czarterów, oferujących usługi przewozowe taniej niż rejsowe linie lotnicze.

Konkurencją dla tego przewoźnika są i inne środki transportu, takie jak transport kolejowy, morski, autobusowy itp. Na podstawie badań Instytutu Turystyki z 1991 roku możemy mówić, iż turyści przyjeżdżający do naszego kraju korzystający z samolotu sta-

(1) Pod pojęciem turysty rozumiemy podróżnych odwiedzających nasz kraj w celach turystyczno-wypoczynkowych, odwiedzin krewnych, znajomych, służbowych, biznesowych i innych osobistych (np. leczniczych, religijnych itp.).

nowili 1,0%, podczas gdy korzystający z kolei i autokaru odpowiednio 12,0 i 25,0%⁽²⁾.

Czynnikiem decydującym o wyborze środka lokomocji były niewątpliwie ceny, odległość i indywidualne preferencje dotyczące sposobu zagospodarowania wolnego czasu (np. zwiedzanie Polski własnym środkiem lokomocji).

Zagadnienia zawarte w opracowaniu nie pretendują do oceny stanu cywilnego lotnictwa polskiego, a są swego rodzaju fotografią wybranych problemów z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej Polski oraz w kontekście zmian dokonujących się w Europie i w świecie.

(2) *Polska turystyka w liczbach*, Instytut Turystyki, Urząd Kultury Fizycznej i turystyki, Warszawa 1992

1. Ogólne problemy lotnictwa cywilnego w Polsce⁽¹⁾

Lotnictwo cywilne w Polsce ma swoją długą tradycję sięgającą osiemnastego wieku (pierwsze loty balonów). Loty samolotów z napędem silnikowym miały miejsce w 1909 roku. Polskie Linie Lotnicze "LOT" oraz komunikację lotniczą powołano do życia w 1929 roku.

Po II wojnie światowej polskie lotnictwo włączono do bloku krajów socjalistycznych (ATC - Kontrola Ruchu Lotniczego) i one były głównym odbiorcą usług lotniczych.

Największy rozwój transportu lotniczego w Polsce przypadał na drugą połowę lat sześćdziesiątych i pierwszą połowę lat siedemdziesiątych. Wówczas to dzięki zakupom nowych samolotów poważnie rozbudowano sieć linii krajowych i międzynarodowych. W ich zasięgu równolegle do krajów europejskich znalazły się kraje afrykańskie, bliskowschodnie i amerykańskie.

W latach 70-tych Polskie Linie Lotnicze "LOT" stały się niezależnym, samofinansującym się przedsiębiorstwem.

W 1987 roku Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych (ZRLiLK) został przekształcony również w niezależne przedsiębiorstwo - Państwowe Porty Lotnicze (PPL), realizując w dal-

(1) Opracowano na podstawie:

- M. Żylicz - *Ocena sytuacji lotnictwa cywilnego*, GILC, marzec 1992 (maszynopis),
- M. Żylicz - *Wytyczne zagranicznej polityki lotniczej w warunkach reformy gospodarczej i liberalizacji międzynarodowego transportu lotniczego*, GILC, październik 1991 (maszynopis),
- B. Prażanowski - *Rola transportu lotniczego w turystyce*, IT - Oddział Kraków, Kraków 1992 (maszynopis),
- "Żurawie" 13-14 (277), 1-31 lipca 1992,
- *Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny Polskiego Lotnictwa Cywilnego*, styczeń 1992, EER Systems Corporation, USA.

szym ciągu funkcje kontroli ruchu lotniczego. Nad obu przedsiębiorstwami funkcje nadzorcze sprawowane były przez Ministra Komunikacji, a obecnie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej za pośrednictwem Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego (GILC).

Według oceny GILC porty lotnicze i służby ruchu lotniczego w wyniku wzrostu ruchu i prawidłowej polityki w zakresie opłat za usługi, w połowie lat 80-tych przynosiły nadwyżki wpływów nad kosztami i nakładami inwestycyjnymi, co pozwoliło na zaprzestanie dotowania ich z budżetu państwa (PLL "LOT" w latach 70-tych, a w latach 80-tych ZRLiLK - PLL) oraz na podjęcie w 1986 r. decyzji o rozbudowie międzynarodowego portu lotniczego w Warszawie. Przewidywano wówczas częściową partycypację finansową "LOT"-u, który miał być zwolniony z części podatku dochodowego, w tym przedsięwzięciu, oraz partycypację władz m.st. Warszawy.

Stosunkowo wysokie zyski przedsiębiorstw z ich działalności międzynarodowej na liniach zachodnich PLL "LOT" oraz z obsługi zachodnich samolotów przez PPL umożliwiały wewnętrzne subsydiowanie usług nierentownych (niskotaryfowych) w ramach krajów RWPG i wewnątrz kraju. W systemie ekonomicznym gospodarki centralnie planowanej oraz ówczesnych regulacjach prawnych wyniki ekonomiczne i plany rozwojowe transportu lotniczego były dobre.

Problemy transportu lotniczego z całą ostrością ujawniły się w związku z przechodzeniem na gospodarkę rynkową (reforma gospodarcza) oraz otwarciem się rynku polskiego dla zwiększającej się konkurencji obcych przewoźników.

Sytuacja ekonomiczna portów lotniczych i służb ruchu lotniczego w latach 1990 - 1991 została zachwiana w związku z:

- opodatkowaniem zysków i płac,
- zaniżeniem opłat lotniskowych od obcych przewoźników przez PLL,
- ograniczeniem działalności krajowej "LOT" (niemożność pokrycia przez PPL deficytu większości regionalnych portów lotniczych),
- nieskoordynowanych działań władz lokalnych, spółek, fundacji itp. zmierzających do realizowania nowych lotnisk lub przejęcia istniejących poza PPL i pod kontrolą MTiGM.

Trudniejsza sytuacja ekonomiczna wystąpiła w PLL "LOT". Rentowność "LOT"-u do 1990 roku była zapewniona dzięki niskiemu poziomowi kosztów zatrudnienia, cen paliwa, opłat lotniczych w ruchu do krajów sąsiednich, a przede wszystkim dzięki faktycznemu monopolowi na rynku polskim w warunkach niewymienialności złotego.

"Sytuacja przedsiębiorstwa uległa drastycznej zmianie od początku roku 1990, przede wszystkim na skutek działania następujących czynników zewnętrznych:

1) wzrost cen biletów lotniczych w wyniku oficjalnej wymienialności złotego, powodujący zmniejszenie popytu na przewozy lotnicze na rynku polskim i ucieczkę części potencjalnych pasażerów do tańszych środków transportu (np. autokary);

2) zmniejszenie popytu również na rynkach krajów sąsiednich, na skutek sytuacji ekonomicznej w tych krajach oraz wobec zniesienia dotychczasowych niskich taryf;

3) wzrost kosztów w związku z urealnieniem cen; oraz

4) czynnik najważniejszy - nagłe otwarcie rynku polskiego dla swobodnej sprzedaży usług obcych przewoźników w wyniku wprowadzenia wymienialności złotego. "(2)"

"LOT" jako główny przewoźnik krajowy w zaistniałej sytuacji popełnił błędy, wśród których wymienia się:

- opóźnioną reakcję na wzrost ekspansji konkurentów,
- brak sieci akwizycyjno-agencyjnej,
- przerost zatrudnienia przy równoległych roszczeniach płacowych,
- niewłaściwe inwestycje taborowe (np. zakup samolotów ATR-72).

Powyższa sytuacja wpłynęła na ograniczenie pasażerskiego ruchu lotniczego, a dodatkowo krajowi przewoźnicy (kolej, PKS) stali się konkurencyjni wobec komunikacji lotniczej (tańsze bilety, przy często niewiele dłuższym czasie podróży).

(2) M. Żylicz - Ocena sytuacji lotnictwa cywilnego, GILC, marzec 1992, s.4.

2. Sieć komunikacyjna PLL "LOT" w latach 1981-1992 (I półrocze)

Polskie lotnictwo cywilne w 1991 roku dysponowało siecią linii wynoszącą 108.963 km. Jest to wskaźnik niższy od odnotowanego w 1990 roku mimo, że w tym roku (1990) "LOT" zawiesił loty do kilku miast na Bliskim Wschodzie w związku z wojną w Zatoce Perskiej (np. do Tunisu, Kairu, Tel Avivu, Damaszku, Bagdadu, Abu Dhabi, Shajrach).

W 1991 roku odnotowuje się również znaczące, bo prawie o połowę, skrócenie długości linii krajowych.

Liczba państw objętych siecią "LOT"-u od 1990 roku utrzymuje się na niezmiennym poziomie (33), lecz jest ona niższa od poziomu z 1988 i 1989 roku (Tabela 1), co znalazło odzwierciedlenie w pasażerskim ruchu lotniczym naszego przewoźnika. Połączenia "LOT"-u z poszczególnymi miastami w 1991 roku ilustruje diagram (2).

Zmiany zachodzące w byłym Związku Radzieckim spowodowały konieczność uruchomienia przez PLL "LOT" nowych połączeń. W 1992 roku wprowadzono następujące połączenia liniowe:

- Warszawa - Wilno (w marcu)
- Warszawa - Kijów (w czerwcu)
- Warszawa - Lwów (w sierpniu)

W końcu października przewiduje się komunikację "LOT" do Mińska i jeszcze w br. regularne połączenie z Rygą, Tiraną i Oslo.

Światowe statystyki lotnicze uznają wykorzystanie miejsc pasażerskich powyżej 60% za bardzo dobry wynik, a powyżej 70% za rekordowy (za *Air Transport World*, June 1991).

Frekwencja na linii Warszawa - Wilno i Warszawa - Kijów w początkach zbliżała się do 50%, co "LOT" uznał za obiecującą perspektywę zwłaszcza, że miasta te obsługiwane są również przez innych przewoźników m.in. Austrian Airlines, Balkan, CSA, Lufthansę, Maleva i Swissair. Władze "LOT"-u widzą potrzebę zwiększenia częstotliwości lotów do wymienionych miast, jednakże władze Litwy na razie nie wyrażają zgody.

PLL "LOT", jak wykazano w Tabeli 1, obsługuje regularnie 54 miasta europejskie i pozaeuropejskie.

Z państw objętych siecią "LOT"-u najwięcej lotów tygodniowo (Tabela 3) odbywa się do miast położonych w RFN (39). Są one obsługiwane przez MDL-Warszawa (27), Gdańsk (6) i Kraków (6). Francja zajmuje drugie miejsce (16) lotów tygodniowo, a pasażerski ruch lotniczy obsługiwany jest przez porty w Warszawie i Krakowie. Z tych samych portów odbywają się loty do Londynu (14) i Manchesteru (1).

Z krajów pozaeuropejskich najwięcej lotów tygodniowo (20), PLL "LOT" realizuje do 4 miast Stanów Zjednoczonych.

Nie wszystkie z wymienionych w Tabeli 3 miast posiadają biura "LOT"-u, co nie jest bez znaczenia dla organizacji marketingu.

W 1992 roku PLL "LOT" użytkowały dla obsługi pasażerskiego ruchu krajowego 7 lotnisk (patrz mapka str. 14). Sieć lotnisk jest nierównomiernie rozmieszczona na terenie kraju. Lotnisk komunikacyjnych pozbawione są duże aglomeracje - Łódź i Lublin, obszary leżące w północno-wschodniej części kraju oraz rejony turystyczne znajdujące się wzdłuż południowej granicy.

Nadmienić należy, że poza MDL w Warszawie, modernizacji podlegają lotniska w: Rzeszowie, Krakowie, Gdańsku i Katowicach.

W Katowicach powstało Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, którego udziałowcami są m.in. Urząd Wojewódzki i Spółka AVIATUR. Wymienione towarzystwo planowało zorganizowanie połączenia Górnego Śląska z Niemcami, jednakże Lufthansa uruchomiła własne połączenie Frankfurt - Katowice.

Poza wymienionymi portami lotniczymi dodatkowo w 13 innych miastach Polski funkcjonują biura "LOT"-u. Są one czynne w: Gdyni, Słupsku, Koszalinie, Bydgoszczy, Zielonej Górze, Łodzi, Radomiu, Lublinie, Kielcach, Częstochowie, Katowicach, Gliwicach i Zakopanem.

SIEĆ KOMUNIKACYJNA PLL "LOT"*

Tabela 1

Wyszczególnienie	Lata (stana na 31 grudnia)					I pół rocze 1992
	1987	1988	1989	1990	1991	
1. Długość linii lotniczych w km:	90.039	99.039	135.000	116.645	108.963	-
a) zagranicznych	86.639	95.909	130.500	114.615	107.857	-
b) krajowych	3.400	3.316	4.500	2.030	1.106	-
2. Liczba państw objętych siecią	32	35	36	33	33	33
3. Liczba obsługiwanych miast, w tym:	51	55	60	59	47	62
a) zagranicznych	40	44	49	52	43	54
b) krajowych	11	11	11	7	3	7

* Wyniki przewozowe PLL "LOT". Opracowanie Działu Statystyki Przewozów (FHS), Wydział Informatyki (HJ).

ZAGRANICZNE POŁĄCZENIA LOTNICZE

OBSŁUGIWANE PRZEZ PLL "LOT" SAMODZIELNIE
LUB WSPÓLNIE Z ZAGRANICZNYMI TOWARZYSTWAMI LOTNICZYMI
w sezonie letnim 1 sierpnia - 24 września 1992 roku*

Tabela 3

Lp.	Z Warszawy do:	K r a j	Towarzystwa Lotnicze	Liczba lotów PLL "LOT" w tygod.	Połącz. lotnicze i Biura "LOT"-u
1	2	3	4	5	6
1.	Abu Dhabi	Zjedn. Emir. Arab.	LO	1	+
2.	Alger	Algieria	LO AH	2	
3.	Amsterdam	Holandia	LO	5	+
	- " -	- " -	KLM	6	
4.	Ateny	Grecja	LO	5	+
5.	Bahrain	Zjedn. Emir. Arab.	LO	1	+
6.	Bangkok	Tajlandia	LO	2	+
7.	Barcelona	Hiszpania	LO	3	+
8.	Pekin	Chiny	LO	1	+
9.	Belgrad	Jugosławia	LO, JU	2	+
10.	Berlin	RFN	LO	8	+
11.	Brisbane	Australia	LO	1	
12.	Bruksela	Belgia	LO	6	+
	- " -	- " -	SN	3	
13.	Bukareszt	Rumunia	LO	2	
14.	Budapeszt	Węgry	LO	5	+
	- " -	- " -	HA	6	
15.	Kair	Egipt	LO	2	+
16.	Chicago	Stany Zjednocz.	LO	8	+
17.	Kolonia/Bonn	RFN	LO	2	+
18.	Kopenhaga	Dania	LO	6	+
	- " -	- " -	SK	7	
19.	Damaszek	Syria	LO	1	+
20.	Delhi	Indie	LO	1	+
21.	Detroit	Stany Zjednocz.	LO	1	+
22.	Dubaj	Zjedn. Emir. Arab.	LO	2	+
23.	Edmonton	Kanada	LO	1	+
24.	Frankfurt	RFN	LO	11	+
25.	Genewa	Szwajcaria	LO	4	+
26.	Hamburg	RFN	LO	6	+
27.	Helsinki	Finlandia	LO	3	+
	- " -	- " -	AY	3	
28.	Istambuł	Turcja	LO	2	+
29.	Kijów	Ukraina	LO	2	+
	- " -	- " -	SU	2	
30.	Larnaka	Cypr	LO	2	+
31.	Londyn	Wielka Brytania	LO	12	+
	- " -	- " -	BA	6	
32.	Los Angeles	Stany Zjednocz.	LO	1	+
33.	Lwów	Ukraina	LO	2	+
	- " -	- " -	SU	2	
34.	Lyon	Francja	LO	2	+

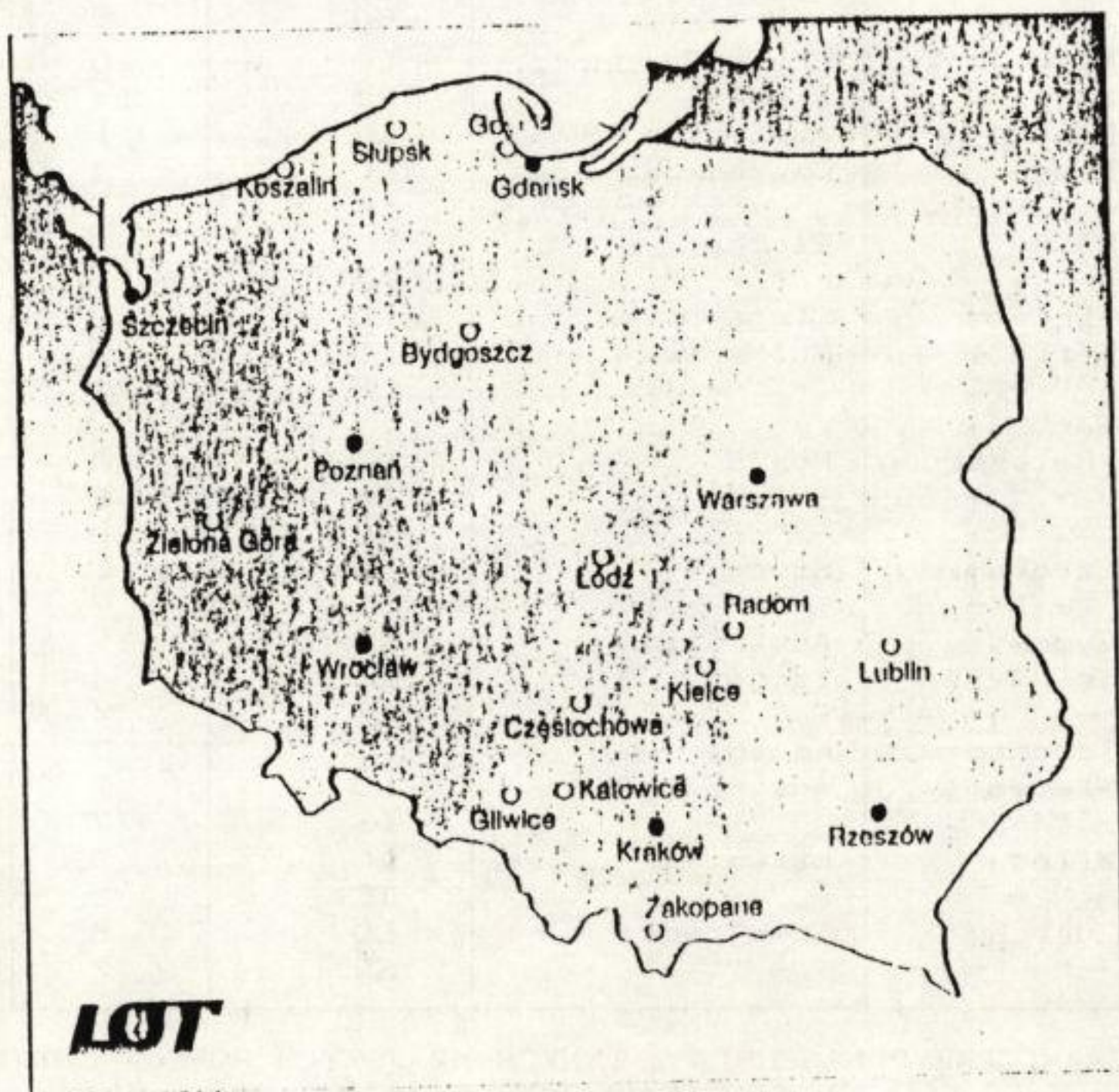
SIEĆ POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH PLL "LOT" W 1991 ROKU



1	2	3	4	5	6
35.	Madryd	Hiszpania	LO	3	+
36.	Manchester	Wielka Brytania	LO	1	
37.	Melbourne	Australia	LO SQ	1	
38.	Mediolan	Włochy	LO	4	+
	- " -	- " -	AZ	3	
39.	Mińsk	Białoruś	SU	2	
40.	Montreal	Kanada	LO	1	+
	- " -	- " -	AC	1	
41.	Moskwa	Rosja	LO	7	+
	- " -	- " -	SU	7	
42.	Nowy Jork	Stany Zjednocz.	LO	10	+
43.	Paryż	Francja	LO	14	+
44.	Perth	Australia	LO	1	
45.	Praga	Czecho-Słowacja	LO	4	+
	- " -	- " -	OK	5	
46.	Rzym	Włochy	LO	5	+
	- " -	- " -	AZ	3	
47.	Singapur	Singapur	LO	1	+
48.	Sofia	Bulgaria	LO	3	+
	- " -	- " -	LZ	3	
49.	Sant Petersburg	Rosja	LO	2	+
	- " -	- " -	HA	2	
	- " -	- " -	SU	2	
50.	Sztokholm	Szwecja	LO	5	+
	- " -	- " -	SK	7	
51.	Sydney	Australia	LO/QT	1	-
52.	Tel Aviv	Izrael	LO	4	+
	- " -	- " -	LY	4	
53.	Toronto	Kanada	LO	3	+
54.	Wiedeń	Austria	LO	7	+
	- " -	- " -	OS	7	
55.	Wilno	Litwa	LO	3	+
	- " -	- " -	TE	3	
56.	Zurich	Szwajcaria	LO	6	+
	- " -	- " -	SR	7	

ZAGRANICZNE POŁĄCZENIA Z INNYCH KRAJOWYCH PORTÓW LOTNICZYCH
OBSŁUGIWANE PRZEZ PLL "LOT"

G D A Ń S K					
57.	Hamburg	RFN	LO	6	+
K R A K Ó W					
58.	Kolonia/Bonn	RFN	LO	2	+
59.	Frankfurt	RFN	LO	4	+
60.	Londyn	Wielka Brytania	LO	3	+
61.	Paryż	Francja	LO	2	+
62.	Rzym	Włochy	LO	2	+



● LOT offices and destination services / Połączenia lotnicze i biura LOT
○ LOT offices / Biura LOT

3. Pasażerskie przewozy lotnicze PLL "LOT" w latach
1991 - 1992 (I półrocze)

W myśl przyjętej przez nas definicji turysty, lotniczy ruch pasażerski jest swoistym wskaźnikiem odbywanych podróży turystycznych.

Zarówno na liniach krajowych jak i międzynarodowych liczba pasażerów w latach 1971 - 1980 systematycznie rosła, osiągając na liniach krajowych poziom 754 tysięcy rocznie i analogicznie w ruchu międzynarodowym 777 tysięcy rocznie.

Kryzys gospodarczy i wprowadzenie stanu wojennego w grudniu 1981 roku oraz jego konsekwencje spowodowały spadek pasażerskiego ruchu lotniczego (Tabela 1).

W 1983 po zniesieniu stanu wojennego nastąpił wzrost przewozów pasażerskich, w tym większy międzynarodowych niż krajowych.

Przewozy międzynarodowe realizowane przez PLL "LOT" systematycznie wzrastały w latach 1984 - 1989.

Równolegle, poczynając od 1983 roku systematycznie wzrastał udział obcych przewoźników na naszym rynku osiągając najwyższą wartość (996 tys. przewozów pasażerskich) w 1990 roku.

Poważne załamanie pasażerskiego ruchu lotniczego spowodowane recesją gospodarczą i wcześniej wymienionymi względami nastąpiło w 1990 roku i trwa nadal obejmując również rok bieżący.

Na podstawie danych zawartych w Tabeli 1⁽¹⁾ oraz informacji GILC⁽²⁾ wynika, że w porównaniu z rokiem 1990 w 1991 roku

(1) Opracowano na podstawie: Wyniki przewozowe PLL "LOT". Dział Działu Statystyki Przewozów (FHS).

(2) Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego z 1992 nr 1(98) GILC, Ośrodek Informacji Naukowej Technicznej i Ekonomicznej Lotnictwa Cywilnego, red. mgr inż. E. Sobecki.

w przewozach pasażerskich spadek ten wyniósł ogółem 30% i był on większy w lotach krajowych (o 57%) niż zagranicznych (25%).

Poza Katowicami (Tabela 2), które w 1991 roku odnotowały wzrost ruchu o 21%, wszystkie pozostałe porty odnotowały znaczne spadki (np. MDL-Warszawa Okęcie 23%). Od 1991 roku zawieszono loty do/z Warszawy, Koszalina, Słupska, Zielonej Góry.

Zagraniczne przewozy czarterowe w ogólnej liczbie przewozów pasażerskich w 1991 roku objęły 91.943 tys. osób, a w I półroczu 1992 roku 30.116 tys. pasażerów. "LOT" w tym zakresie, w bieżącym roku, podjął regularną współpracę z 11 biurami podróży przewidując pełną realizację zamówień (86 rejsów dla 8.880 pasażerów (Tabela 3).

Szacuje się, że zaplanowane loty czarterowe do końca roku zostaną zrealizowane w ok 30%⁽³⁾.

Krajowy transport lotniczy nie wytrzymuje konkurencji z transportem kolejowym. Dla przykładu podajemy porównanie cen biletów na niektórych trasach krajowych w 1991 roku⁽⁴⁾.

Trasa	Cena biletu s a m o l o t e m w jedną stronę	Cena biletu p o c i a g i e m pośpiesznym II klasy
Warszawa-Gdańsk	450.000	81.800
Warszawa-Wrocław	450.000	96.530
Warszawa-Kraków	390.000	76.760
Warszawa-Rzeszów	1.050.000	89.100
Gdańsk-Wrocław	590.000	103.950

(3) Informacja PLL "LOT".

(4) B. Prażanowski, op. cit.

Podobna sytuacja występuje w transporcie międzynarodowym. Ceny biletów lotniczych ustalonych przez JATA, zrzeszające także europejskich przewoźników, są płacone w dolarach, a kolejowych w walucie europejskiej ECU i przeliczane są na złote po kursie dnia w NBP.

Oto przykład cen obowiązujących 20 sierpnia 1992 roku w Warszawie (za *Gazetą Wyborczą* nr 200 z dn. 26 VIII 1992 r.):

Miasto docelowe	Samolot w dol. USA 1\$ = 13.886zł	Pociąg* w ECU 1ECU=19.440zł	Autokar w złotych
Bruksela	218 (3.027.000)	204 (3.965.000)	1.800.000-2.300.000
Kolonia	232 (3.221.000)	162 (3.149.000)	1.700.000
Londyn	326 (4.526.000)	296 (5.754.000)	2.400.000-3.200.000
Madryd	457 (6.345.000)	398 (7.737.000)	-
Paryż	288 (3.999.000)	250 (4.860.000)	1.900.000-2.100.000
Rzym	327 (4.540.000)	204 (3.965.000)	2.100.000-3.300.000
Sztokholm	313 (4.346.000)	204 (3.965.000)	1.400.000
* kuszетка: dopłata 224.000zł; miejscówka: dopłata 35.000zł			

Nadmienić należy, że kolejna "wojna cenowa" podjęta przez linie Delta o obniżenie cen biletów turystycznych w okresie jesienno-wiosennym do 33 portów w Europie oraz do Izraela (o ok. 30% w stosunku do normalnej ceny sezonowej) spowodowała, iż inne linie lotnicze np. American Airlines, British Airways, Continental, TWA musiały pójść w jej ślady. Delta zdaniem ekspertów, może nadrobić straty podnosząc o 5% ceny biletów na połączenia wewnątrz USA. Natomiast małe linie lotnicze typu "LOT" nie będą w stanie zrekomensować strat ani na połączeniach przez Atlantyk, ani podnosząc ceny na mało obciążonych liniach krajowych.

PASAŻERSKIE PRZEWozy LOTNICZE

w latach 1981 - 1992 (I półrocze)

(w tys. pasażerów)

Tabela 1

Wyszczególnienie	Lata											
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992 I półrocze
Pasażerowie ogółem w tym:	2.127	1.034	1.693	1.850	2.163	2.239	2.445	2.704	3.208	2.711	2.033	958.460
1. PLL "LOT" ogółem:	1.700	900	1.445	1.841	1.781	1.810	1.858	2.018	2.305	1.715	1.208	552.518
a) loty zagraniczne	989	464	741	1.078	1.211	1.225	1.343	1.591	1.888	1.488	1.109	500.612
b) loty krajowe	711	436	704	763	570	585	515	427	417	227	99	51.906
2. Obcy przewoźnicy	427	134	248	334	382	429	587	686	903	996	825	405.942 *
- loty zagraniczne	427	134	248	334	382	429	587	686	903	996	825	405.942

* Dane uzyskano z: Działu Statystyki Przewozów (FHS).

Dane "LOT"-u na temat przewozów obcych nie są wielkościami ostatecznymi, ponieważ nie wszystkie mają charakter źródłowy.

PASAZERSKIE PRZEWÓZY LOTNICZE

w latach 1989 - 1998 (I półrocze)

wg portów lotniczych

(w tys. pasażerów)

Tabela 2

Wyszczególnienie	Porty lotnicze												Porty lotnicze												Porty lotnicze												Porty lotnicze											
	WARSZAWA				GDANSK				ZIELONA GÓRA				KRAKÓW				KATOWICE				ŚLĄPSK				KOSZALIN				POZNAN				RZESZÓW				SZCZECIN				WROCŁAW							
	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992								
Pasażerowie ogółem: w tys.	3.117,8	2.679,9	1.981,1	903,3	185.384	118,3	77,6	40,2	5.214	0,2	-	-	130.083	86,4	58,6	27,2	14.014	4,4	5,4	1,9	21.452	8,9	-	-	39.272	17,2	0,2	-	41.223	20,8	16,0	7,7	43.209	20,6	6,6	4,4	41.696	19,3	4,3	4,9	74.399	52,6	37,6	19,6				
1. PLL "LOT" ogółem:	2.167,2	1.537,2	1.124,9	551,7	149.768	94,3	57,9	35,0	*	0,2	-	-	118.649	68,1	48,9	23,9	*	3,8	1,1	-	*	8,9	-	-	*	17,2	0,1	-	28.753	11,2	5,9	4,7	*	20,2	5,6	4,3	*	18,9	3,5	4,3	*	52,5	37,6	19,4				
a) loty zagraniczne	1.782,8	1.412,6	1.039,9	480,3	36.659	32,9	25,5	14,5	*	-	-	-	48.154	38,8	42,1	23,6	*	0,2	1,1	-	*	-	-	-	*	0,1	-	-	10.260	1,7	1,3	0,8	*	0,1	-	-	*	0,5	0,6	-	*	0,4	-	-				
b) loty krajowe	404,5	324,5	99,0	61,4	110.123	61,4	41,4	20,5	*	-	-	-	64.265	29,9	6,2	0,2	*	3,2	-	-	*	8,9	-	-	*	17,1	0,1	-	18.441	9,5	4,5	4,2	*	20,1	6,6	4,3	*	18,4	2,9	4,3	*	52,1	37,6	19,4				
2. Obcy przewoźnicy	630,5	1.038,7	846,2	391,6	36.698	24,0	9,7	5,2	*	-	-	-	18.434	18,2	10,9	3,2	*	0,9	4,2	1,9	*	-	-	-	*	-	0,1	-	12.472	6,6	10,1	2,0	*	0,3	0,2	0,1	*	0,4	0,8	0,5	*	0,1	0,2	0,2				

* brak informacji
- brak lotów

Niewielka różnica w sumie przewozów wg portów w porównaniu z przewozami ogółem (Tabela 1) wynika z dodatkowego zaliczenia przez porty pasażerów korzystających z połączeń krajowo-zagranicznych.

LOTY CZARTEROWE

lato 1992

Tabela 3

Lp.	Trasa	Biuro podróży zamawiające trasę	Planowana liczba rejsów	Planowana liczba pasażerów
1.	Palma de Mallorca	Orbis, Trans World, Touristic, I.T.O, Konsorcjum, Juventur	9	1.080
2.	Heraklion	Schweizer Travel, Orbis, Trans World, Touristic	11	1.050
3.	Saloniki	Orbis	7	250
4.	Varna	Balkan Holidays, Orbis, Konsorcjum, URM	14	1.500
5.	Antalya	Sigma Travel, Orbis, Trans World, Touristic	20	1.700
6.	Izmir	Heising Knabe, Konsorcjum	16	1.250
7.	Genua	Sigma Travel	4	450
8.	Kair	Biuro Pielgrzymkowe	7	850
9.	Gerona	Konsorcjum	8	750

4. Zagraniczni przewoźnicy obsługujący linie lotnicze z/do Polski w latach 1990 - 1991. Przewozy pasażerskie

Do momentu wprowadzenia wymienialności złotego pasażerski ruch lotniczy obsługiwany był w przeważającej mierze (2/3) przez "LOT", a obcy przewoźnicy bez pośrednictwa "LOT"-u nie mogli sprzedawać swych usług za złote.

Od stycznia 1990 roku po wprowadzeniu wymienialności złotego znaczna liczba Polaków zrezygnowała z usług polskiego przewoźnika zakupując bilety na linie obcych przewoźników krajów strefy wolnodewizowej za tę samą lub nawet niższą cenę, przy tym samym kursie walut. Zaistniała sytuacja pełnej swobody sprzedaży usług zagranicznych przewoźników Polsce, przy nieprzygotowaniu naszego przewoźnika w zakresie taryf, systemu sprzedaży itp. spowodowała, że "LOT" utracił 23% pasażerskich przewozów międzynarodowych w stosunku do 1989 roku.

"LOT" nie podjął przeciwstawienia się ekspansji obcych przewoźników, ^{być} co może wynikało z przekonania o potrzebie "otwierania się" Polski na zliberalizowaną wymianę międzynarodową, a być może z niedostrzegania własnego zagrożenia.

W 1990 roku 20 zagranicznych towarzystw lotniczych realizowało regularne przewozy pasażerów z/do Polski. Towarzystwa te, poza litewskim, posiadają swe przedstawicielstwa w Polsce, które zajmują się zarówno rezerwacją i sprzedażą podróży, jak też reklamą (Tabela 1).

Najbardziej ekspansywne okazały się Niemieckie Linie Lotnicze Lufthansa, które w 1991 roku wysunęły się na pierwsze miejsce przewozów pasażerskich w Europie, uruchomiły, spośród innych linii, najwięcej lotów do Polski i przewiozły najwięcej pasażerów.

Wzrost przewozów odnotowały również linie brytyjskie i skandynawskie. Na marginesie warto dodać, że wymienieni w tabeli przewoźnicy dysponują rozbudowaną i nowoczesną flotą powietrzną.

Dla przykładu, w 1991 roku największy przewoźnik w Europie - Lufthansa, posiadał 217 samolotów, British Airways - 226, Air France - 158, Alitalia - 103, SAS - 131, Swissair - 60, KLM - 59.

Linie brytyjskie i francuskie w 1976 roku podjęły na liniach regularnych eksploatację samolotów naddźwiękowych Concorde⁽¹⁾.

Na podstawie oceny Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)⁽²⁾ w 1990 roku spośród licznych portów lotniczych wyłoniono 10 o najwyższym przepływie pasażerów w ruchu międzynarodowym, wśród nich, 6 to porty europejskie. Oto one:

1. Londyn/Heathrow	- 32.25 mln pasażerów
2. Frankfurt	- 22.06 mln pasażerów
3. Paryż/De Gaulle'a	- 20.88 mln pasażerów
4. Tokio/Narita	- 20.72 mln pasażerów
5. Hongkong	- 20.04 mln pasażerów
6. Londyn/Gatwich	- 19.65 mln pasażerów
7. Nowy Jork/J.F. Kennedy'ego	- 18.30 mln pasażerów
8. Amsterdam	- 16.19 mln pasażerów
9. Singapur	- 15.62 mln pasażerów
10. Zurych	- 12.77 mln pasażerów

Warto zwrócić uwagę na fakt znacznego spadku przewozów pasażerskich w 1991 roku (w relacji do 1990 roku) we wszystkich państwach byłego obozu socjalistycznego.

(1) Opracowano na podstawie *Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego*, nr 3/1992 (100), GILC.

(2) Za "Pogoda dla bogatych" - *Głob* nr 24/1992.

REGULARNE PRZEWOZY PASAŻERÓW Z/DO POLSKI
przez zagraniczne towarzystwa lotnicze w latach 1990 - 1991

Tabela 1

Lp.	Nazwa Towarzystwa	Loty z/do	Liczba lotów w tyg. (śred.)	Przewozy pasażerów w tys. l a t a		Przed- stawi- ciel. w Polsce
				1990	1991	
				5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Lufthansa (LH)	Berlin - WAW Düsseldorf - - WAW Frankfurt - - WAW	5 6 2 x dzien.	120.300	154.000	+
2.	British Airways (BA)	Londyn - WAW	do 2 codzien	78.378	87.707	+
3.	Air France (AF)	Paryż - WAW	3	34.331	38.330	+
4.	Alitalia (AZ)	Rzym - WAW Mediolan - - WAW	4 3	-	6.575	+
5.	Scandinavian Airlines System (SAS - narodowy przewoźnik Szwecji, Danii i Norwegii)	Sztokholm i Kopenhaga - - WAW	7	42.265	61.663	+
6.	Swissair (SR)	Zurich - WAW	7	42.504	46.468	+
7.	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij - KLM (KL)	Amsterdam - - WAW	6	32.413	43.193	+
8.	SABENA (SN)	Bruksela - - WAW	3	6.518	15.238	+
9.	Finnair (AY)	Helsinki - - WAW	3	9.100	12.274	+
10.	Austrian Airlines (OS)	Wiedeń - WAW	7	44.332	47.584	+
11.	Jugosłoweński Aerotransport - JAT (JV)	Belgrad - - WAW	1	20.019	9.212	+

1	2	3	4	5	6	7
12.	Magyar Legiközle Kolasi Vallalat - Malev (MA)	Budapeszt - - WAW	1	63.904	23.211	+
13.	Balkan (LZ)	Sofia - WAW	3	57.677	12.021	+
14.	Ceskoslovenske Aeroline - CSA (OK)	Praga - WAW	5	32.657	19.323	+
15.	Tarom (RO)	Bukareszt - - WAW	2	13.608	5.171	+
16.	ELAL (LY)	Tel Aviv - - WAW	2	19.538	21.634	+
17.	Air Algere (AH)	Alger - WAW	1	8.492	7.715	+
18.	Aeroflot (SU)	Moskwa - WAW Mińsk - WAW Kijów - WAW Lwów - WAW St. Petersburg - WAW	7 2 2 2 2	143.927	128.584	+
19.	Delta (DL)*	Frankfurt - - WAW	7	66.787	28.382	+
20.	Latujas Aviolinijas - - LAL (TE)	Wilno - WAW	3	-		-
Razem:				836.750	768.285	

* przewozy realizowały w latach 1990 - 1991 Pan Am

5. Lotniska i tabor lotniczy

Prawidłowy i racjonalny rozwój transportu lotniczego wymaga modernizacji i rozbudowy bazy technicznej tak, by zaspokajała ona zapotrzebowanie na usługi lotnicze i pozostawała w harmonii z naturalnym środowiskiem.

W ujęciu systemowym⁽¹⁾ pod pojęciem tym rozumie się przestrzeń powietrzną, kontrolę ruchu lotniczego, łączność, żeglugę powietrzną i porty lotnicze. Nas interesują te ostatnie.

Omawiając przewozy pasażerskie wskazano, że niektóre porty lotnicze od 1991 roku wyłączone zostały z pasażerskiego ruchu lotniczego (Koszalin, Słupsk, Zielona Góra). Przewiduje się, że porty w Zielonej Górze i we Wrocławiu będą w rękach prywatnych jako joint ventures. Ponadto prowadzone są rozmowy (MKiGM) handlowe, które ze zrozumiałych względów nie mogą być ujawnione.

Polskie lotniska (Tabela 1) administrowane i eksploatowane są przez różnych użytkowników, takich jak: Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze PPL (3), Aeroklub Polski, Lotnictwo Sanitarne Ministerstwa Zdrowia, lotnictwo gospodarcze oraz prywatne przedsiębiorstwa i osoby (25), część cywilną lotnisk wojskowych (8).

Według rodzaju świadczonych usług w 1991 roku były one klasyfikowane następująco:

(1) W ramach dotacji udzielonej Głównemu Inspektorowi Lotnictwa Cywilnego przez Program Stanów Zjednoczonych na Rzecz Handlu i Rozwoju, zespół ekspertów opracował systemowy Plan Generalny Rozwoju i Program Inwestycyjny Polskiego Lotnictwa Cywilnego, w skrócie zwany EER (Engineering and Economics Research System Corporation - styczeń 1992). W opracowaniu wykorzystano częściowo informacje zawarte w dokumencie.

Międzynarodowe:

1. Gdańsk - Rębiechowo
2. Katowice - Pyrzowice
3. Kraków - Balice
4. Poznań - Ławica
5. Rzeszów - Jasionka
6. Szczecin - Goleniów
7. Warszawa - Okęcie

Główne krajowe:

8. Koszalin - Zegrze Pomorskie
9. Słupsk - Rędzikowo
10. Wrocław - Strachowice
11. Zielona Góra - Babimost

Spośród 11 portów w 1992 roku 7 świadczyło komercyjne usługi lotnicze w regularnych przewozach pasażerskich.

Z portów sklasyfikowanych jako międzynarodowe - 3 obsługują regularne loty międzynarodowe. Są to lotniska w Warszawie, Krakowie i Gdańsku.

W lipcu br. rozpoczął działalność nowy port lotniczy w Warszawie Okęcie II, którego przepustowość przewidywana jest na obsługę 3,5 mln pasażerów rocznie, a maksymalnie będzie mógł obsłużyć 5 mln pasażerów. Stary dworzec obliczony na 700 tys. obsługiwał rocznie 1,5 mln podróżnych.

Centrum obsługi pasażerów "Air Terminal" - nowego dworca powstało przy współudziale kapitału zagranicznego. Udziałowcami są: największa sieć hotelowa w USA Marriott International, Inc. oraz jedna z największych firm budowlanych w Austrii. Terminal

ten obejmuje m.in. hotel pierwszej klasy międzynarodowej zarządzanej przez sieć hotelową Marriotta, ośrodek sprzedaży i rezerwacji biletów lotniczych z 40 stanowiskami międzynarodowymi i 20 krajowymi, biuro informacyjne, punkty handlowe i in.

Przewiduje się, że krajowy ruch pasażerski w najbliższych latach, ze względów ekonomicznych, będzie niewielki.

Według danych EER, w najbliższym piętnastoleciu nie wystąpi u nas również problem przeciążeń portów lotniczych, jak to ma miejsce na Zachodzie.

Polskie porty lotnicze oceniane są jako sprawne jednostki o dużym niewykorzystanym potencjale i zdaniem ekspertów, po dokonaniu w nich umiarkowanych prac modernizacyjnych mogą one być konkurencyjnymi w Europie Zachodniej dla przeciążonych lotnisk np. niemieckich.

Spełniać one winny funkcje portów wlotowych dla statków powietrznych lotnictwa ogólnego przybywających z sąsiednich krajów w celach handlowych i turystycznych.

Ich przydatność jako portów wlotowych określają następujące kryteria:

- bliskość lotniska do granicy państwa
- sąsiedztwo dużego miasta
- bliskość obecnych i przyszłych centrów handlowych i wypoczynkowych.

Zespół EER stwierdza, że najtrudniejszym w związku z zachodzącymi w naszym kraju przemianami społeczno-ekonomicznymi problemem przy rozpatrywaniu zagadnienia lotnisk było sformułowanie zalecenia na temat liczby portów niezbędnych w polskim systemie lotniczym.

Uwzględniając prognozę zapotrzebowania na usługi lotnicze do 2005 roku Zespół EER wyraża pogląd, że polski system portów lotniczych powinien składać się z ośmiu portów. Byłyby to porty międzynarodowe w:

- Warszawie (Okęcie)
- Krakowie (Balice)
- Gdańsku (Rębiechowo)

oraz regionalne w:

- Szczecinie (Goleniów)
- Poznaniu (Ławica)
- Wrocławiu (Strachowice)
- Katowicach (Pyrzowice)
- Rzeszowie (Jasionka)

Porty regionalne mogą służyć jako rezerwowe dla portów międzynarodowych.

Kryterium przy wyborze obszarów oddziaływania ośmiu portów lotniczych była ich lokalizacja "w środku okręgów o 100 kilometrowym promieniu, obejmujących obszary intensywnie zaludnione, dysponujące potencjałem ekonomicznym i mające znaczenie dla rozwijającego się systemu wolnorynkowego" (str. 21). Za obszar oddziaływania portu lotniczego uznano ten, w którym istnieje potencjalny rynek usług lotniczych, niekoniecznie pokrywający się z granicami geograficznymi lub politycznymi. Ponadto na lotniskach tych nie zachodzi potrzeba budowania dodatkowych dróg startowych. Problemu też nie stanowi ich operacyjna przepustowość (Tabele 2 i 3).

W perspektywie może powstać problem zagospodarowania Polski północno-wschodniej. Sugeruje się, by w przyszłości uruchomić re-

gionalny port lotniczy z lokalizacją w pobliżu Olsztyna lub Białegostoku.

Zagadnienie to łączy się zarówno z nadmiernym zagęszczeniem panującym w wielu portach europejskich, jak też z powstaniem nowych potrzeb w związku ze zmianami zachodzącymi w Europie Centralnej i Wschodniej, republikach nadbałtyckich i innych byłego Związku Radzieckiego.

Warto jeszcze wspomnieć o tzw. portach drugorzędnych, które służą obsłudze małego przemysłu, ruchu turystycznego i centrów handlowych. Są to porty, które nałogół nie obsługują lotów rozkładowych, a dostęp do nich mają statki powietrzne prywatne i obsługujące małą komunikację i ludzi biznesu. Do portów tych zaliczono:

- Koszalin (Zegrze Pomorskie)
- Słupsk (Rędzikowo)
- Zieloną Górę (Babimost)
- Toruń
- Łask
- Modlin.

Nie zaleca się likwidacji tych lotnisk, a sugeruje potrzebę uruchomienia firm joint venture z udziałem sprawnych ekonomicznie przewoźników zagranicznych, dla których rynek polski byłby jednym z ważnych elementów strategicznego planu dla regionu; liberalną politykę udzielania koncesji i zawierania umów dwu- i wielostronnych przez rząd Polski i GILC; zmiany instytucjonalne i organizacyjne GILC i PPL. Wszystko to wymaga określonych uregulowań prawnych, które zostały już podjęte⁽¹⁾.

(1) M. Żylicz - Wytyczne zagranicznej polityki lotniczej, op.cit.

Nadmienić należy, iż w 1989 roku PLL "LOT" zostały przyjęte do AEA (Association of European Airlines), która postanowiła przyjąć do swego grona towarzystwa lotnicze ze Wschodniej Europy w celu większej integracji z siecią europejską.

Tabor lotniczy

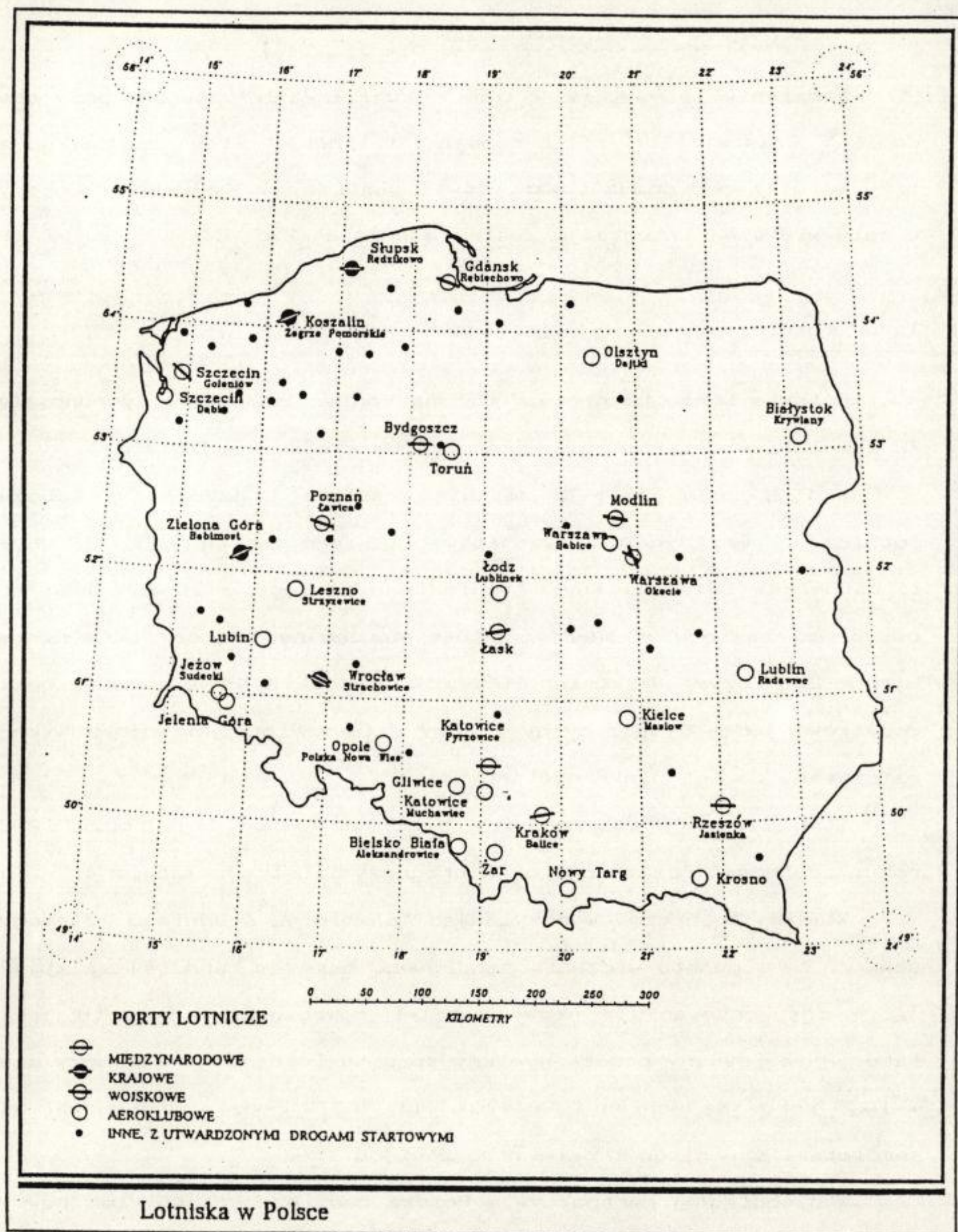
Polskie Linie Lotnicze "LOT" na koniec 1990 roku dysponowały 42 samolotami o łącznej pojemności 4365 miejsc siedzących.

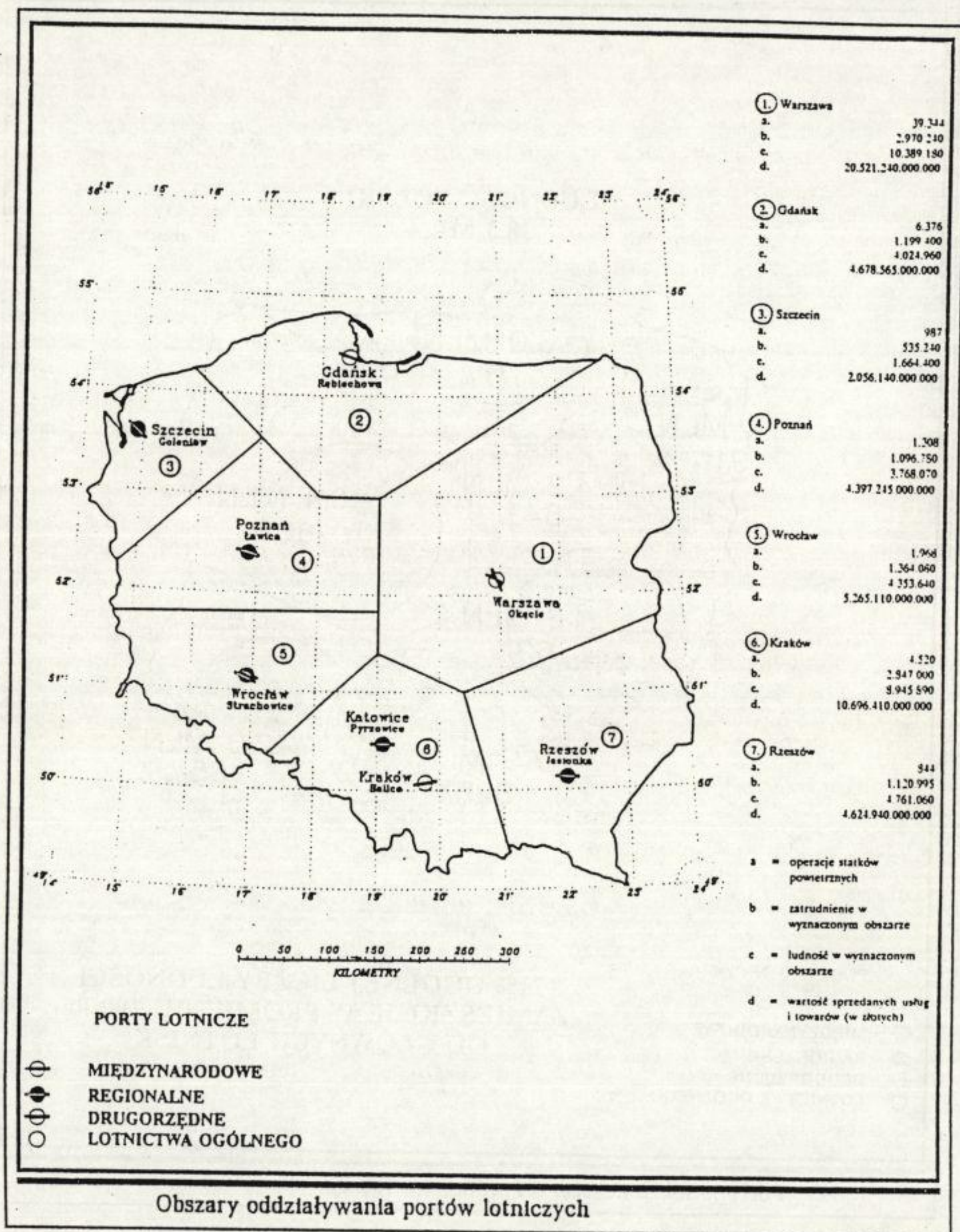
W 1991 roku nastąpiła zmiana ilościowa i jakościowa taboru lotniczego. Przybyły trzy samoloty bliskiego zasięgu ATR-72. Ubyło natomiast 18 samolotów (7 dalekiego zasięgu - IL-62M oraz 11 bliskiego zasięgu - AN-24), które sprzedane zostały Ukraińskim Liniom Lotniczym. Na koniec 1991 roku pozostało 27 samolotów oraz dodatkowo jeden dyspozycyjny i trzy dzierżawione od wojska wykorzystywane do lotów nieregularnych.

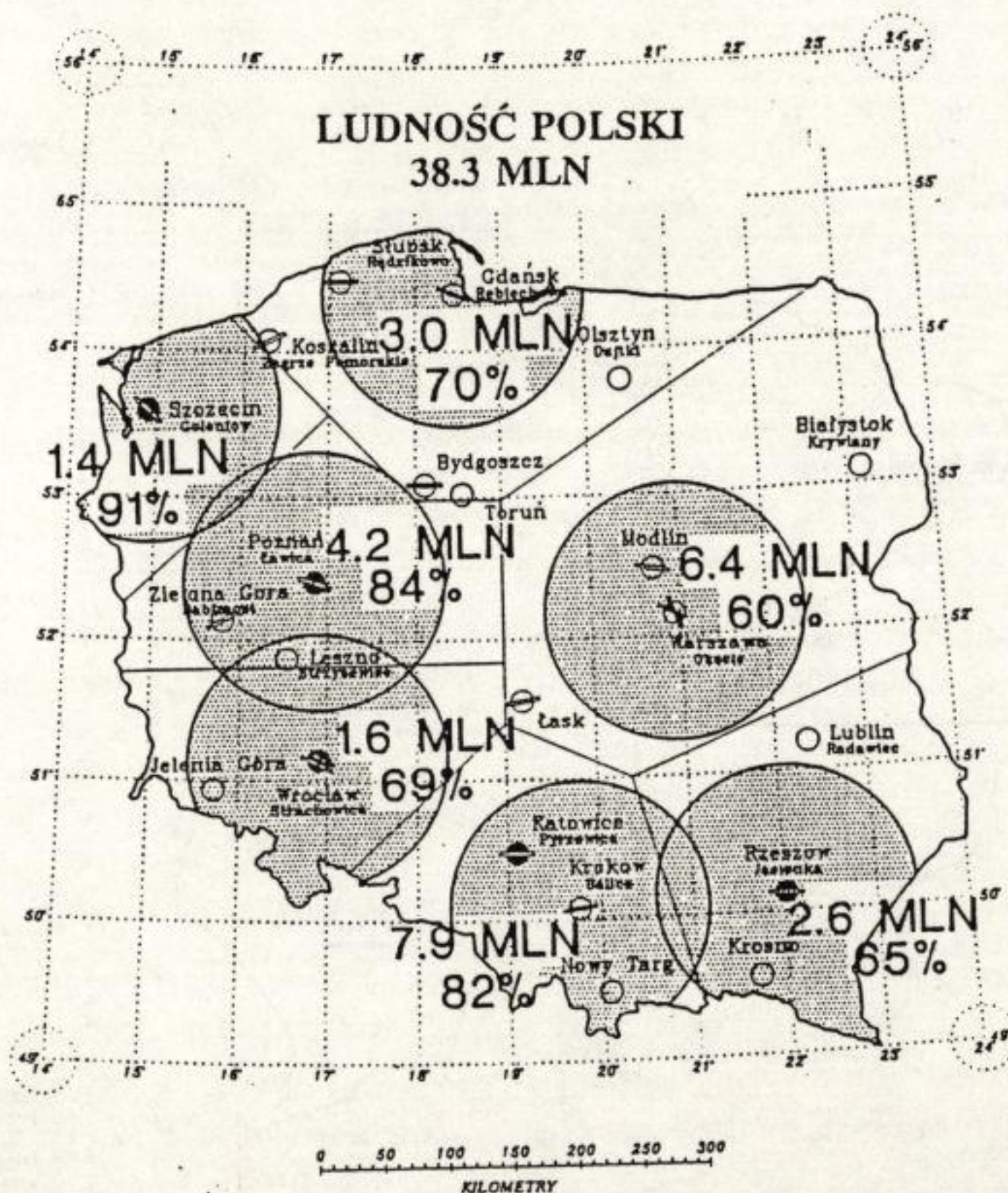
Stan liczbowy taboru lotniczego na koniec I półrocza 1992 roku, zdolności przewozowe oraz prognozy ilustruje Tabela 4.

Władze lotnicze wypożyczając samoloty średniego zasięgu uznały, że z punktu widzenia handlowego okresem bardziej sprzyjającym zdyskontowaniu rynkowych zalet nowoczesnego sprzętu jest lato. Przewidywany proces wymiany sprzętu lotniczego zakończy się w 1995 roku. Na koniec 1998 roku PLL "LOT" będzie dysponował 34 samolotami średniego i dalekiego zasięgu.

W nieodległej perspektywie Polska będzie użytkownikiem nowoczesnego i "młodego" taboru lotniczego co w połączeniu z innymi czynnikami (m.in. przewidywaną stabilizacją ekonomiczną) pozwala prognozować rozwój lotniczych przewozów pasażerskich.





**PORTY LOTNICZE**

- ⊕ MIĘDZYNARODOWE
- ⊖ REGIONALNE
- ⊙ DRUGORZĘDNE
- LOTNICTWA OGÓLNEGO

71% OGÓLNEJ LICZBY LUDNOŚCI
ZAMIESZKUJE W PROMIENIU 100 km
OD GŁÓWNYCH LOTNISK

Porty lotnicze i obszary o promieniu 100 km

TABOR LOTNICZY
zdolność przewozowa, prognozy

Tabela 4

TYP SAMOLOTU	Stan na koniec I półrocza 1992	Przewi- dywany na koniec 1992 roku	Przewidywane dostawy samolotów			
			1993	1994	1995	Lb. miejsc pasażers. 1 samolotu
TU 154	14	14	-	-	-	150
TU 134	7	7	-	-	-	64
ATR-72	4	5*	-	2	1	64
B 737 / 500	2**	4	1	-	-	222
B 737 / 400	-	-	3***	1	-	147
B 767-300 ER	1	-	-	-	-	498
B 767-200 ER	3****	-	-	-	-	416

* Będzie zakupiony w październiku br.

** 2 sztuki wypożyczone są z LINIEFLYG. ZWROT w III-IV 1993 roku. WŁASNE DOSTAWY - zakup od listopada. Termin wypożyczenia jest skoordynowany z terminami własnych dostaw.

*** Zakup w marcu, kwietniu, czerwcu, lipcu.

**** Jeden wypożyczony

6. Prognoza rozwoju lotniczych przewozów pasażerów

Prognoza dotycząca przewozów pasażerskich do 2005 roku uwzględnia szereg czynników, spełnienie których sprzyjać będzie wzrostowi ruchu. Zakłada między innymi ograniczenie inflacji, restrukturyzację przemysłu wytwórczego, zmniejszenie bezrobocia. Z czynników pochodnych istotne będzie przyspieszenie prywatyzacji "LOT" oraz zmiany w strukturze i działalności tego przedsiębiorstwa, a także przywrócenie uprawnień MTiGM i GILC w zakresie planowania i kreowania infrastruktury lotniczej kraju (sieć lotnisk i służb ruchu lotniczego) oraz kontroli pobierania opłat za korzystanie z lotnisk. Zakłada się również ograniczenie usług obcych przewoźników na rzecz własnego przewoźnika oraz unormowanie działalności portów regionalnych, przekazywanie których nowo tworzonemu spółkom może doprowadzić do ich utracenia.

Prognozy przewidują, że ilość pasażerów w ruchu krajowym w okresie od 1990 do 2005 roku tylko nieznacznie wzrośnie. Wzrost odnotuje się w pasażerskich przewozach międzynarodowych (kierunek wschodni i kraje amerykańskie). Prognozę rozwoju lotniczych przewozów pasażerskich ilustrują dane Tabeli 1.

PROGNOZA ROZWOJU
LOTNICZYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH
I RUCHU LOTNICZEGO
W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ KRAJU

Tabela 1

Lp.	Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005
1.	Przewozy pasażerów ogółem - w mln pasażerów	2,7	3,0	4,0	5,5
2.	Przeloty statków powietrz- nych - w tys.	121	140	171	213
	w tym: - loty tranzytowe	43	56	63	71

UWAGI KOŃCOWE

Z punktu widzenia rozwoju pasażerskiego ruchu lotniczego występuje pilna potrzeba restrukturyzacji przedsiębiorstwa "LOT", polegające na rozdzieleniu funkcji zarządzania w trzech głównych pionach - ekonomicznym (tworzenia zysku), marketingu i sprzedaży i frachtu. Nowa koncepcja organizacyjna rozdzielająca technikę, eksploatację i sprzedaż usług pociągnie za sobą zmniejszenie obsady kadrowej.

Z punktu widzenia rozwoju turystyki - wypoczynkowej, biznesowej, rodzinnej, kształceniowej i innej - istnieje pilna potrzeba wypracowania nowoczesnych systemów rezerwacyjnych. Chodzi tu o wprowadzenie wysoko zautomatyzowanych urządzeń elektronicznych, które służą wspólnym celom linii lotniczych i biur podróży. Urządzenia tego rodzaju mogą dokonywać bardzo złożonych operacji, jak: booking lotniczy, kolejowy, autobusowy, hotelowy, teatralny, wynajem samochodów (rent-a-car). Współczesna technologia łączy te czynności w jednej kompleksowej informacji dla wszystkich zainteresowanych użytkowników - klienta biura turystycznego, przewoźnika i innego usługodawcy, np. hotelu. Chodzi tu o integrację usług lotniczych i turystycznych, a także propozycję różnorodnych ofert programowo-turystycznych dostosowanych dla różnych kategorii podróżnych, ich zasobności i wymagań.

Równolegle do programów uniwersalnych, nastawionych na masowego odbiorcę, wskazana jest oferta uwzględniająca specyficzne potrzeby turystyki kwalifikowanej, etnicznej, kongresowej, regionalnej, szkolnej, osób starszych, niepełnosprawnych oraz mieszanej (biznes z atrakcjami turystycznymi).

W krajach wysoko rozwiniętych około 70% szeroko rozumianych usług turystycznych realizują biura podróży. W naszym kraju około 30-40%. W związku z konkurencją innych przewoźników, przybliżaniem się do EWG, "LOT" w br. powołał Dział Promocji i Sprzedaży, który będzie obsługiwał głównie region warszawski oraz północno-wschodnią Polskę. Równolegle opracowuje się koncepcję pełnej obsługi ruchu turystycznego we współpracy z biurami podróży, (do których "LOT" przesłał szerokie oferty).

Programy zachęt do podróży lotniczych stosowane przez towarzystwa lotnicze zawierają różne sposoby premiowania, między innymi możliwość bezpłatnych przelotów, bezpłatne bilety na imprezy rozrywkowe, vouchery, opłacanie hoteli itp. Program taki, którego szczegóły ujawni niebawem, "LOT" wprowadza od 1 grudnia. Trwa bowiem walka o każdego podróżnego.

BIBLIOGRAFIA

1. *Polska turystyka w liczbach*, IT, UKFiT, Warszawa 1992.
2. Żylicz M., *Ocena sytuacji lotnictwa cywilnego*, GILC, marzec 1992.
3. Żylicz M., *Wtyczne zagranicznej polityki lotniczej w warunkach reformy gospodarczej i liberalizacji międzynarodowego transportu lotniczego*, GILC, październik 1991.
4. "Żurawie", nr 13-14 (277), lipiec 1992.
5. Prażanowski B., *Rola transportu lotniczego w turystyce*, IT-Oddział Kraków, Kraków 1992.
6. *Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny Polskiego Lotnictwa Cywilnego (Streszczenie Wykonawcze)*, EER Systems Corporation, USA, styczeń 1992.
7. *Wyniki przewozowe PLL "LOT"*, Dział Statystyki Przewozów (FHS).
8. *Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego*, nr 1(98)/1992, GILC.
9. *Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego*, nr 3(100)/1992, GILC.
10. "Pogoda dla bogatych", *Głob* nr 24/1992.
11. *Rozkład lotów nr 3*, PLL "LOT".
12. Fiedorowicz K., *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski. Stan i Perspektywy. Część I. Stan sieci transportowych i ruchu międzynarodowego oraz przesłanki dla rozwoju*, IT, Warszawa, wrzesień 1992.
13. Fiedorowicz K., *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski. Stan i Perspektywy. Część II. Przejścia i ruch graniczny - stan i przesłanki rozwoju*, IT, Warszawa, wrzesień 1992.
14. *Turystyka i Nowoczesność*, Warszawa, wrzesień 1992, nr 4.
15. *Międzynarodowe Aktualności Turystyczne*, nr 40/1992, Orbis.
16. *Międzynarodowe Aktualności Turystyczne*, nr 41/1992, Orbis.
17. Kraskiewicz K., *Badania marketingowe*, IT, Kraków 1992.