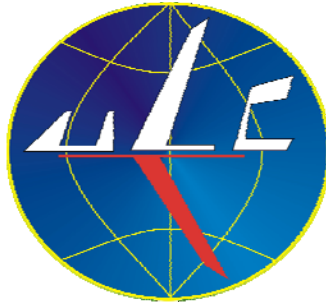


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich portów lotniczych w 2006 roku

Opracowanie:

Jerzy Liwiński

Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

1. Działalność polskich portów lotniczych w 2006 r.

W Polsce na 12 lotniskach komunikacyjnych funkcjonują porty lotnicze. Pod zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (PPL) znajdują się Porty Lotnicze (PL): Warszawa im. Fryderyka Chopina, Rzeszów – Jasionka oraz Zielona Góra – Babimost. Natomiast pod zarządem spółek prawa handlowego PL: Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Katowice – Pyrzowice (Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.), Wrocław im. Mikołaja Kopernika, Kraków – Balice im. Jana Pawła II, Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność, Poznań – Ławica im. Henryka Wieniawskiego, Łódź – Lublinek im. Władysława Reymonta, Bydgoszcz im. Ignacego Jana Paderewskiego i Mazury - Szczytno (lotnisko Szymany).

Wymienione porty objęte są siecią regularnych i nieregularnych połączeń komunikacyjnych wykonywanych w ruchu krajowym i międzynarodowym, przez samoloty krajowych i zagranicznych przewoźników. Ponadto, w portach tych obsługiwane są loty pozakomunikacyjne samolotów i śmigłowców: sanitarnych, wojskowych, Aeroklubu Polskiego, Straży Granicznej i innych.

Zakresem działalności portów jest: zabezpieczenie materiałowo-techniczne przylatujących statków powietrznych, naziemna obsługa pasażerów i ładunków, a także zabezpieczenie nawigacyjne i lotniskowe statków powietrznych wykonujących na nich operacje startu i lądowania. Za świadczenie powyższych usług na lotniskach komunikacyjnych pobiera się tzw. opłaty lotniskowe, natomiast za usługi nawigacyjne i nadzór w przestrzeni kontrolowanej ARL pobiera tzw. opłaty nawigacyjne.

1.1. Wyniki 2006 roku

W 2006 roku w krajowych portach lotniczych obsłużono 15.455,8 tys. pasażerów, 79,3 tys. ton ładunków (cargo i poczta) oraz odbyło się 237,3 tys. operacji startów i lądowania. W osiągnięciu powyższych wyników największy udział miał Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie, który obsłużył 8101,8 tys. pasażerów (udział 52,7%), 60,7 tys. ton ładunków (udział 76,6%) oraz 126,5 tys. operacji (udział 53,3%). Porty regionalne przyjęły lub odprawiły 7.354 pasażerów (roczny wzrost 63,5%) oraz ładunki o masie 18,6 tys. ton (wzrost o 7 %). Najlepsze wyniki w obsłudze pasażerów osiągnął PL Kraków-Balice (2367,5 tys., udział 15,3%), a ładunków PL Katowice (6,1 tys. ton, 7,6%). Udział pozostałych portów w rynku był zróżnicowany i wynosił od 0,1 do kilku procent. W ubiegłym roku żadnej działalności nie prowadził port Szczytno-Szymany, a w zakresie obsługi ładunków również PL Zielona Góra - Babimost oraz Łódź -Lublinek.

Liczba obsłużonych pasażerów w krajowych portach w 2006 roku, w stosunku do wyników roku poprzedniego, zwiększyła się o 33,6 %. Najwyższą dynamikę rocznego

wzrostu osiągnęły PL: Łódź (1044%), Bydgoszcz (244%), Rzeszów (126%), Wrocław (89%), Gdańsk (84%), Szczecin (74%), Poznań (60%) i Kraków (50%).

W 2006 r. ilość przyjętych i odprawionych pasażerów przypadających na jedną operację komunikacyjną wynosiła 65 osób. Największe wartości 90-70 osób osiągnęły PL Kraków, Katowice i Warszawa, a na pozostałych wskaźniki były zróżnicowane i generalnie niższe. Wynika to z faktu, że w małych portach regionalnych (np. Zielona Góra) odbywa się głównie ruch krajowy i realizują go statki powietrzne o mniejszej pojemności.

W obsłudze ładunków, w porównaniu z poprzednim rokiem, ogólny tonaż uległ zwiększeniu o 20 %, w tym: w PL Warszawa o 25,1 %, a w portach regionalnych o 7,0 %.

Największy udział w rynku - około 50 % - miały samoloty PLL LOT. Statki powietrzne narodowego przewoźnika wykonały ponad 110 tys. operacji startu lub lądowania. Największa ilość operacji z udziałem narodowego przewoźnika odbyła się w PL Warszawa (75 tys.), PL Kraków (7,2 tys.) oraz PL Gdańsk (8,0 tys.).

Na przestrzeni całego roku największa liczba obsłużonych pasażerów przypada na miesiące letnie i była ona dwukrotnie większa niż w zimowych. W 2006 r. najbardziej obciążonymi kierunkami w ruchu pasażerskim były trasy z/do Warszawy: do Londynu, Frankfurtu, Paryża, Brukseli oraz ruchu krajowym do Krakowa, Gdańska i Wrocławia.

Zdecydowana większość pasażerów obsłużonych w krajowych portach wykonywała loty w ruchu międzynarodowym i rozkładowym. Na przykład w największym porcie im. Fryderyka Chopina pasażerowie ruchu rozkładowego stanowili 93% ogółu (7 526,6 tys.), natomiast 89 % wykonywało loty w ruchu międzynarodowym (7 184,5 tys.).

Tabela 1. Pasażerowie, ładunki i operacje lotnicze w 2006 roku.

L.p.	Port lotniczy /lotnisko	Liczba pasażerów /tys./	Wielkość ładunku /tony/	Liczba operacji /szt./
1	Warszawa - Okęcie	8 101,8	60 714,9	126 534
2	Kraków - Balice	2 367,5	3 437,1	28 912
3	Gdańsk - Rębiechowo	1 249,8	4 036,9	17 672
4	Wrocław - Strachowice	865,9	1 509,9	25 002*
5	Poznań - Ławica	670,7	2 156,1	10 722
6	Katowice - Pyrzowice	1 458,4	6 133,0	14 979
7	Szczecin - Goleniów	176,7	487,6	3 627
8	Rzeszów - Jasionka	206,9	541,4	2 740
9	Bydgoszcz - Szwederowo	133,0	340,5	2 685
10	Zielona Góra - Babimost	8,3	-	1 107
11	Łódź - Lublinek	216,8	-	3 336

12	Szczytno - Szymany	-	-	-
Razem		15 455,8	79 357,5	237 316

Na lotniskach komunikacyjnych, oprócz lotów handlowych wykonanych przez przewoźników, odbyło się prawie 92 tys. operacji startu i lądowania statków powietrznych lotnictwa pozakomunikacyjnego (tj. aerokluby, sanitarne, wojskowe, policyjne, dyspozycyjne, usługowe i inne). Między innymi wykonywały je statki powietrzne: lotnictwa sanitarnego (6,8 tys.) oraz wojskowego i policji (19,6 tys.), a także wojskowe państw obcych (900 operacji). Ogółem na polskich lotniskach komunikacyjnych odbyło się 320 tys. startów i lądowań statków powietrznych (łącznie komunikacyjnych i pozakomunikacyjnych).

W 2006 roku kontrolerzy Agencji Ruchu Lotniczego zabezpieczali obsługę nawigacyjną, przelotów wykonywanych w ruchu kontrolowanym, w tym: 46,9 tys. lotów krajowych (roczny wzrost 13%), 186,4 tys. w ruchu międzynarodowym (wzrost 19,1%) oraz 246,5 tys. przelotów tranzytowych (bez lądowania na krajowych lotniskach), co w stosunku do roku poprzedniego stanowi wzrost o 16 %.

1.2. Porty regionalne

Od kilku lat liderem wśród portów regionalnych jest MPL im. Jana Pawła II Kraków-Balice. W ubiegłym roku zostało w nim odprawionych 2.367,5 tys. pasażerów, tj. o 50% więcej niż w roku poprzednim (1586,1 tys. pas.). Port posiadał najbardziej zróżnicowaną siatkę połączeń. Loty regularne wykonywało 21 linii lotniczych, z tego 13 tradycyjnych. Ubiegłoroczna struktura ruchu pasażerskiego przedstawia się następująco: linie niskokosztowe – 62%, przewoźnicy tradycyjni – 33% oraz czartery, General Aviation i inni – 5%. W ostatnich miesiącach roku realizację operacji podjęło czterech nowych przewoźników: Direct Fly, Finnair, Sterling i Jet2.

Krakowski port jest liderem pod względem liczby operujących linii niskokosztowych (1,5 mln pasażerów). Loty wykonywało ośmiu przewoźników, w tym dwóch największych Ryanair i easyJet, a SkyEurope posiadało swoją główną bazę. W działalności portowej, pod względem liczby obsługiwanych pasażerów, rekordowym miesiącem był sierpień (267 tys. pas.), a rekord dobowy ustanowiony został 7 września (10,1 tys. pas.). Najpopularniejszymi kierunkami z/do Krakowa były: Londyn (500 tys. pas.), Warszawa (180 tys.), Dublin (150 tys.), Monachium (130 tys.) oraz Mediolan, Paryż i Rzym.”

Drugim w rankingu regionalnych jest PL Katowice-Pyrzowice, który obsłużył 1458,4 tys. pas., tj. o 33% więcej niż w roku poprzednim. Operowało z niego 5 przewoźników regularnych (dwóch niskokosztowych: Wizz Air i Centralwings oraz trzech tradycyjnych:

PLL LOT, Lufthansa i Air France) oraz 24 wykonywało loty nieregularne (głównie czartery turystyczne).

Struktura ruchu w 2002 roku przedstawia się następująco: pasażerowie linii niskokosztowych – 62,5%, tradycyjnych – 15%, czarterowych – 20% i innych – 2,5%. Największy udział miały: Wizz Air (55%), Lufthansa (10%) i Centralwings (7,5%). Uruchomiono sześć nowych kierunków lotów regularnych i trzy czartery turystyczne.

Trzecim w rankingu jest PL Gdańsk im. Lecha Wałęsy, który obsłużył 1250 tys. pasażerów, tj. o 86,8% więcej niż w roku poprzednim. Wzrost ruchu pasażerskiego odnotowano prawie na wszystkich krajowych i zagranicznych połączeniach. Niemalą rolę w osiągnięciu tak wysokiej dynamiki odegrały nowe uruchomione trasy: trzy kierunki Centralwings do Irlandii, pięć połączeń Wizz Air, po jednym Ryanair i Germanwings, a także dwa połączenia krajowe Direct Fly (do Krakowa i Wrocławia). Największy udział w rynku miały linie lotnicze: Wizz Air (33%), PLL LOT (25 %), Ryanair (15,5%), SAS (9,5%) i Centralwings (5%).

W 2006 roku Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta obsłużył 216,8 tys. pasażerów, tj. 11-krotnie więcej niż w 2005 r. Obsłużył 1050 samolotów rejsowych, a regularne połączenia realizowali: Ryanair (Londyn, Dublin, Shannon, Nottingham), Centralwings (Dublin), PLL LOT (Warszawa), Direct Fly (Berlin, Kijów, Lwów), a w miesiącach letnich obsługiwane były 24 czartery wakacyjne do Egiptu i Tunezji.

Łódzki port pobił wreszcie własny rekord liczby obsługiwanych pasażerów pochodzący jeszcze z 1951 r !!! Należy nadmienić, że początek lat 50-tych był erą rozkwitu komunikacji lotniczej w Łodzi, a w rekordowym roku obsłużył 46,9 tys. podróżnych, tj. 20 % wszystkich krajowych połączeń PLL LOT. Ta dobra passa dla portu nie trwała jednak długo. Drastyczny wzrost cen biletów lotniczych ograniczył ruch pasażerski. W 1957 r. port obsłużył już tylko 26,5 tys. pasażerów, a potem było już tylko coraz gorzej, aż zaprzestano działalność. Po kilkunastoletniej przerwie w 1998 roku port wznowił działalność, ale wielkość ruchu była bardzo ograniczona (do 2004 roku na poziomie 900 - 6000 pasażerów).

W ostatnich latach port został zmodernizowany i rozbudowany (w 2005 r. oddany został do użytku nowy Terminal 2), a także wydłużono pas startowy i zainstalowano nowy system świetlny (koszt 21 mln zł). Obecnie pas startowy ma 2,5 km długości i umożliwia realizację operacji lotniczych przez najpopularniejsze samoloty komunikacyjne typu Boeing 737 i Airbus 320. Powyższe modernizacje zwiększyły możliwości operacyjne lotniska, co zaowocowało zwiększonym zainteresowaniem portu przez linie lotnicze. Uruchomione zostały nowe połączenia regularne, a liczba obsługiwanych pasażerów wzrosła osiągając: 18,1 tys. w 2005 i 216,9 tys. w roku ubiegłym.

W 2007 roku port planuje obsłużyć ponad 400 tys. pasażerów, co umożliwi mu obecna siatka połączeń. Aktualnie do/z Łodzi regularne połączenia realizuje JetAir (do Warszawy w ramach siatki PLL LOT) oraz irlandzki przewoźnik niskokosztowy Ryanair (do Londynu, Dublinu i Nottingham do Shannon w Irlandii), a także niskokosztowe linie Centralwings, które w lutym b.r. uruchomiły połączenie do Rzymu i Paryża. W sezonie letnim dojdą czartery turystyczne do Egiptu, Tunezji i Grecji. Lotnisko przygotowuje się do obsługi nowych połączeń. Powstaje projekt architektoniczny Terminala 3 o przepustowości miliona pasażerów, w którym możliwa będzie jednoczesna obsługa pasażerów np. czterech samolotów typu Boeing 737. Koszt tej inwestycji szacowany jest na 100 milionów złotych. Również Agencja Ruchu Lotniczego planuje inwestycje na terenie lotniska, tj. budowę nowej wieży kontroli lotów oraz rozbudowę systemów radionawigacyjnych.

Z przeprowadzonych na lotnisku badań wynika, że znaczna część pasażerów korzystających z łódzkiego portu pochodzi z Warszawy (od października ub.r. na lotnisko w Łodzi pasażerów ze stolicy dowożą autobusy MPK „Ekskluzywne Linie Autobusowe”. Na korzyść portu przemawia dogodny dojazd, zarówno z centrum Łodzi, jak i z innych regionów Polski, a przede wszystkim niskie ceny biletów (przy niższych opłatach lotniskowych). Stąd też, przed portem rysują się duże perspektywy.

1.3. Wyniki w okresie piętnastolecia 1991-2006 r.

Lata 1991-2006 w działalności portów lotniczych były okresem, w którym po wcześniejszych przekształceniach ekonomicznych i organizacyjnych, sukcesywnie dynamizowała się portowa obsługa przewozów. Nastąpił wzrost, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym. Liczba obsługiwanych pasażerów zwiększyła się 7-krotnie (z 2,2 mln pasażerów w 1991 roku do 15,4 mln w 2006 r.), tonaż ładunków 4-krotnie (z 20,0 tys. ton do 79,3 tys. ton) oraz 4-krotnie ilość operacji (z 58 tys. operacji do 237,3 tys.).

Okres ten cechuje się dynamicznym rozwojem regionalnych portów lotniczych, jednakże przy niższych wielkościach bezwzględnych, niż uzyskane w PL Warszawa. Liczba obsługiwanych pasażerów w portach regionalnych zwiększyła się 35-krotnie (z 206,5 tys. do 7.262,3 tys.), tonaż ładunków 23-krotnie (z 788 ton do 18543 ton) oraz ilość operacji 6-krotnie (z 19,0 tys. do 111,1 tys.). Powyższe wyniki przekładają się zmianę udziału procentowego w rynku, tj. wzrost w obsłudze pasażerów z 9,4 % do 47,3 % i ładunków z 3,9% do 23,4 %.

Zestawienie zmian procentowego udziału w obsłudze przewozów pasażerskich w latach 1991-2006 przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Zestawienie zmian procentowego udziału w obsłudze przewozów pasażerskich w latach 1991-2006.

L.p.	Port lotniczy /lotnisko	1991 r.	1996 r.	2001 r.	2006 r.
1	Warszawa - Okęcie	90,5 %	80,6,1 %	74,3 %	52,7 %
2	Kraków - Balice	2,7 %	5,1 %	8,7 %	15,3 %
3	Gdańsk - Rębiechowo	3,6 %	4,6 %	5,0 %	8,1 %
4	Wrocław - Strachowice	1,7 %	3,6 %	3,7 %	5,6 %
5	Poznań - Ławica	0,8 %	3,2 %	3,6 %	4,1 %
6	Katowice - Pyrzowice	0,2 %	1,8 %	2,8 %	9,4 %
7	Szczecin - Goleniów	0,2 %	0,9 %	1,1 %	1,2 %
8	Rzeszów - Jasionka	0,3 %	0,2 %	0,4 %	1,3 %
9	Bydgoszcz - Szwederowo	-	-	0,1 %	0,9 %
10	Zielona Góra - Babimost	-	-	0,1 %	0,1 %
11	Łódź - Lublinek	-	-	0,1 %	1,3 %
12	Szczytno – Szymany	-	-	0,1 %	-
	Ogółem liczba pasażerów /tys./	2 187,6	3 832,9	6 340,7	15 455,8

Źródło: opracowanie własne

1.4. Ruch lotniczy

Realizowane przeloty w ruchu kontrolowanym w obszarze powietrznym Polski (FIR Warszawa - kontrolowanym przez Agencję Ruchu Lotniczego), generalnie miały tendencje corocznego wzrostu. W okresie ostatniego dziesięciolecia 1997-2006 r. liczba przelotów wykonana w ruchu: krajowym zwiększyła się 2,3-krotnie (z 20,4 tys. do 46,9 tys.), międzynarodowym 2,6-krotnie (z 71,5 tys. do 186,4 tys.), natomiast liczba tranzytów 2,3-krotnie (z 105,7 tys. do 246,5 tys.).

Należy nadmienić, że największa dynamika wzrostu liczby przelotów w ruchu międzynarodowym i tranzytowych osiągnięta została w 2004 rok, a krótkoterminowe spadki

nastąpiły bezpośrednio po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r. (np. listopad 2001 - 14,6 % i 12,6 oraz grudzień 2001 -13,4 % i 12,1 %).

Tabela 3.

Zestawienie liczbowe wykonanych lotów w ruchu kontrolowanym w obszarze powietrznym Polski w latach 1997-2006 /FIR Warszawa/

/w tys. lotów/

Lata	Liczba lotów wykonanych w ruchu:		
	krajowym	międzynarodowym	tranzyty
1997 r.	20,4	71,5	105,7
1998 r.	23,5	78,7	107,6
1999 r.	28,6	86,6	121,7
2000 r.	33,4	96,4	123,0
2001 r.	40,9	110,8	126,7
2002 r.	41,8	102,1	135,0
2003 r.	46,8	109,4	145,5
2004 r.	45,1	133,9	178,6
2005 r.	41,5	156,6	213,0
2006 r.	46,9	186,4	246,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Agencji Ruchu lotniczego

1.4. Podsumowanie

Wysoka dynamika wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych w portach zaistniała od 2004 roku, wraz z otwarciem polskiego nieba, po wstąpieniu do UE i wejściu na rynek przewoźników niskokosztowych. Aktywniejsi stali się przewoźnicy sieciowi operujący z/do Polski oraz pojawiło się wielu nowych. Zwiększyła się ilość oferowanych połączeń i liczba obsługiwanych pasażerów, głównie przez przewoźników niskokosztowych (najwięksi: węgierski Wizz Air, irlandzki Ryanair, Centralwings, słowacki Sky Europe i brytyjski easyJet).

Widoczna stała się zmiana struktury przewozów lotniczych w Polsce. Największy udział w rynku ma w dalszym ciągu port w Warszawie, który w 2006 r. obsłużył ponad 8,1 mln pasażerów, co stanowiło 52,7% wszystkich korzystających z polskich lotnisk. Udział ten jednak systematycznie maleje na rzecz portów regionalnych. Przyczyn takiej zmiany jest

kilka, głównie coraz bardziej konkurencyjnie działające porty regionalne, jak również problemy z przepustowością warszawskiego portu związane rozbudową terminali i płyt postojowych.

Osiągnięte w 2006 roku przez polskie porty wyniki – 15,4 mln pasażerów, 79,3 tys. ton – choć mają tendencję wzrostową są nadal niewielkie i klasyfikują nasz kraj na odległych miejscach. Przykładowo biorąc pod uwagę współczynnik mobilności (stosunek ilości odprawionych pasażerów do mieszkańców kraju) Polska z wynikiem 0,4 znajduje się na szarym końcu wśród państw europejskich. Gorszy wynik ma tylko Rumunia i Słowacja. Warto zwrócić uwagę na: państwa Europy Środkowo-Wschodniej, które mają dwukrotnie wyższe wskaźniki (Czechy, Węgry, Estonia i Łotwa – 0,8-1,0); naszych zachodnich sąsiadów posiadających pięciokrotnie wyższe wskaźniki (Niemcy, Francja – 2,0) lub sąsiadów z północy z wynikiem dziesięć razy lepszym (Szwecja, Finlandia i Norwegia 3,5-7,0).

Osiągnięta w 2006 roku dynamika wzrostu liczby pasażerów w polskich portach wynosząca 33,6 % (znacznie wyższa niż średnia europejska), może bardzo cieszyć, lecz przyczyny – nie. Uzyskanie takiego wyniku było bowiem możliwe dzięki niskiemu współczynnikowi mobilności. Wzrost liczby pasażerów o 3,8 mln daje nam dynamikę ponad 30%, ale ta sama wielkość w przypadku np. Hiszpanii (porównywalnej pod względem PKB i zasobów ludnościowych) dałaby temu krajowi dynamikę 2 %. Należy nadmienić, że w Hiszpanii funkcjonuje 46 portów lotniczych, które obsługują 170-190 mln pasażerów.

Bieżące analizy wskazują, że wysoka dynamika wzrostu liczby pasażerów w portach lotniczych będzie dalej utrzymana. Stąd też, koniecznością stają się nowe inwestycje w infrastrukturę lotniskową, mające na celu wzrost ich przepustowości. Krajowy rynek ma przed sobą dobre perspektywy i wiele będzie zależało od zarządzających portami lotniczymi oraz kreowanej przez nich polityki finansowej i inwestycyjnej, a także uwarunkowań związanych z dofinansowaniem z zewnątrz portów regionalnych (fundusze Unii Europejskiej, finansowanie przez Państwo utrzymania przejść granicznych). Jest to istotne, gdyż port jest w stanie osiągnąć równowagę ekonomiczną dopiero przy rocznej obsłudze powyżej miliona pasażerów.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

*** W przypadku korzystania z powyższych danych,
prosimy o podawanie źródła ich opracowania.**