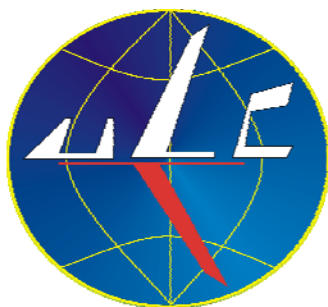


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich przewoźników w 2004 roku

Opracowanie:

Jerzy Liwiński

Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

W 2004 roku na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono 4,5 mln pasażerów oraz około 30 tys. ton ładunków. W stosunku do wyników roku 2003 przewozy pasażerskie zwiększyły się o 13,5 %, a tonaż ładunków pozostał na poprzednim poziomie.

Tabela 1. Wykaz firm posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego AOC

Nazwa przewoźnika	Rejony operowania	Główne typy statków powietrznych
Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., Warszawa	Europa, Ameryka Płn., Śr. i Płd., Atlantyk, Afryka, Bliski Wschód i Azja	Boeing B767, B737, Embraer EMB-145, Embraer 170
Polska Regionalna Linia Lotnicza EuroLOT S.A., Warszawa	Europa	ATR-72, ATR-42
Nowy Przewoźnik Sp. z o.o. (CENTRALWINGS), Warszawa	Europa, Afryka, Środkowy Wschód i Azja	Boeing 737
WHITE EAGLE AVIATION S.A., Warszawa	Europa	ATR-42, L-410, BE 350, śmigłowce: Bell-407, Mi-8
SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, Warszawa	Europa	M-20 Mewa, Piaggio P180, śmigłowce Mi-2 Plus
Przedsiębiorstwo EXIN Sp. z o.o., Lublin	Europa	An-26
ADVISER Trade Service Consulting Spółka z o.o., Warszawa	Europa, Bliski Wschód, Afryka	Cessna 421
SKY EXPRESS, Warszawa,	Europa, Afryka, Bliski Wschód/Azja	L-410 Turbolet
SKYTAXI s.c., Dobrzeń Wielki	Europa	M-20 Mewa
Fischer Air Polska Sp. z o.o., Warszawa	Europa, Afryka, Bliski Wschód i Azja	Boeing 737

Ponadto, certyfikacji podlega też lotnicza działalność usługowa, której wykonywanie wymaga posiadania Certyfikatu Usług Lotniczych AWC (Aerial Works Certificate). Upoważnia on do prowadzenia działalności usługowej innej niż zarobkowy przewóz lotniczy, a zwłaszcza wykonywania lotów: turystycznych, agrolotniczych, fotogrametrycznych, przeciwpożarowych i gaśniczych oraz patrolowych i inspekcyjnych z użyciem

specjalistycznej aparatury, a także prowadzenie akcji specjalnych służb ratownictwa medycznego i prac budowlano-montażowych przy użyciu śmigłowców.

Przewozy pasażerskie 2004

W 2004 roku na pokładach polskich samolotów i śmigłowców przewieziono ogółem 4.534,7 tys. pasażerów, z tego: Polskie Linie Lotnicze LOT (razem z EuroLOT) – 4.022,5 tys., firmy i spółki prywatne - 507,0 tys. (11,2 % ogólnych przewozów), lotnictwo sanitarne – 4,3 tys. (0,1%) oraz aerokluby regionalne – 0,9 tys. pasażerów. W stosunku do wyników 2003 roku były one większe o 13,5 % (2003 r. - 3.995,3 tys.).

Największy udział w przewozach, wynoszący 88,7 %, miały Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., odnotowały wzrost liczby pasażerów, zarówno w ruchu międzynarodowym jak i krajowym. Z usług przewoźnika skorzystało o 280 tys. osób więcej niż w roku ubiegłym (3.742,1 tys. pas., wzrost 7,5 %). W lotach rozkładowych przewieziono 3.602,0 tys. osób (2.733,8 tys. w ruchu międzynarodowym i 868,2 tys. krajowym) oraz 420,5 tys. w rejsach czarterowych. Ogółem samoloty narodowego przewoźnika wykonały ponad 83 tys. wylotów spędzając w powietrzu ponad 140 tys. godzin. Osiągnięte wyniki przewozowe w podziale na typy użytkowanego sprzętu przedstawiają się następująco: Boeing 767 – 2,7 tys. lotów i 483,1 tys. pasażerów, Boeing 737 – 20,8 tys. i 1.569,4 tys. pas., Embraer 145 – 25,3 tys. i 747,5 tys. pas., Embraer 170 – 6,6 tys. i 293 tys. pas., ATR-42 – 10,6 tys. i 272,2 tys. pas. oraz ATR-72 – 17,4 tys. i 659,3 tys. pas.

W zagranicznych rejsach rozkładowych przewieziono 2.733,8 tys. pasażerów (wzrost o 7 %), a wykonana praca przewozowa wyniosła 5.727,6 mln PKm (pasażerokilometrów). Najbardziej popularnymi kierunkami były trasy do/z Warszawa/Okęcie: - Londyn (212 tys. pas.), - Chicago (139 tys.) i Frankfurt (133 tys.) oraz Paryż, Nowy Jork, Bruksela, Toronto, Wiedeń, a także Kraków - Londyn, Chicago i Frankfurt oraz Gdańsk-Frankfurt i Poznań-Frankfurt.

W 2004 roku z krajowych połączeń rozkładowych PLL LOT skorzystało 868,2 tys. pasażerów (wzrost o 6 %), a wykonana praca przewozowa wyniosła 253,7 mln PKm. Najbardziej popularnymi kierunkami były trasy do/z Warszawa/Okęcie: - Gdańsk (187 tys.), - Kraków (186 tys. pasażerów), - Wrocław (181 tys.) oraz Szczecin, Poznań i Rzeszów.

Podróże w rejsach czarterowych odbyło 420,5 tys. osób (wzrost o 14 %). Zdecydowana większość to czartery turystyczne wykonywane do znanych miejscowości letniego wypoczynku w: Grecji (141 tys.), Egipcie (120 tys.) oraz Turcji, Hiszpanii, Tunezji na Cyprze. Odbyło się też kilka rejsów do egzotycznych zakątków świata, w tym Malesji i do Sri Lanki.

Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich (tzw. load factor) w rejsach rozkładowych wyniósł ogółem 75,6 %, w tym w lotach międzynarodowych – 76,3 % i krajowych 63,0 %. Jego wartość w 2004 r. była o 2,2 % wyższa niż w 2003 r. (73,4 %), co jest pozytywnym rezultatem prowadzonej przez przewoźnika restrukturyzacji siatki połączeń.

Stan liczbowy floty PLL LOT na przestrzeni roku był zmienny i na koniec grudnia 2004 r. wynosił 53 samoloty (5 x B767, 15 x B737, 6 x Embraer ERJ 170, 14 x Embraer EMB-145, 8 x ATR-72 i 5 x ATR-42). Najnowszym nabytkiem jest sukcesywnie wprowadzany do eksploatacji (od marca 2004 r.) 70-miejscowy brazylijski Embraer 170, a nasz narodowy przewoźnik stał się jego pierwszym europejskim użytkownikiem.

Przewoźnik posiada dobrze rozbudowaną siatkę lotniczych połączeń. Aktualnie pasażerowie LOT-u mogą bezpośrednio dotrzeć do: 48 portów docelowych w Europie i świecie, 10 miast w Polsce, a także skorzystać z 36 połączeń „code-share” realizowanych z liniami partnerskimi.

Na dobre wyniki przewozowe PLL LOT znaczący wpływ miała współpraca z liniami zrzeszonymi w sojuszu Star Alliance, którego pełnoprawnym członkiem LOT został w październiku 2003 r. Podpisano szereg umów o współpracy, co w znacznym stopniu wpłynęło na poprawę wyników na poszczególnych trasach obsługiwanych wspólnie z tymi przewoźnikami.

Operatorem świadczącym usługi przewozowe na korzyść PLL LOT jest powstała w 1996 roku Regionalna Linia Lotnicza EuroLOT. Realizuje ona regularny i nieregularny transport lotniczy osób, przesyłek towarowych, w ruchu krajowym i międzynarodowym (połączenia regionalne). Jej właścicielem jest PLL LOT, ma status oddzielnego towarzystwa lotniczego, posiada własnych pilotów i stewardessy (nie są zatrudnieni w LOT) i swój certyfikat AOC. EuroLOT dysponuje flotą samolotów turbośmigłowych typu ATR-72 (o pojemności 64 miejsc) i ATR-42 (46 miejsc). Samoloty typu ATR-42 posiadają własne malowanie, natomiast ATR-72 są w barwach LOT-u. Personel pokładowy EuroLOTu nosi mundury czerwone, w odróżnieniu od niebieskich mundurów LOT-owskich. W ofercie

przewoźnika są też tanie przeloty weekendowe. Ubiegłoroczne wyniki przewozowe wyniosły 931, 6 tys. pasażerów, co klasyfikuje tego przewoźnika na drugim miejscu w kraju.

Trzecim pod względem wielkości przewozów w 2004 r. była Air Polonia, która w 4842 rejsach przewiozła 494.474 pasażerów. Loty według formuły „low cost” i czarterowe realizowane były samolotami Boeing 737-400 (168 miejsc) i Boeing 737-300 (148 miejsc). W pierwszych miesiącach 2004 r. rejsy „low cost” wykonywane były z Warszawy do: Gdańska, Wrocławia i Londynu, a w miesiącach późniejszych wycofano się z lotów krajowych rozwijając zagraniczną siatkę połączeń. Loty regularne do kilkunastu portów europejskich wykonywane były z: Warszawy, Katowic, Krakowa, Wrocławia i Poznania, a w ostatnich miesiącach roku również z Bydgoszczy i Szczecina. Najbardziej rozbudowaną siatkę połączeń Air Polonii miały porty lotnicze w Warszawie (do Paryża, Londynu, Amsterdamu, Bratysławy, Wiednia, Budapesztu, Rzymu, Mediolanu) i w Katowicach (do Brukseli, Kolonii, Londynu i Paryża). Rejsy czarterowe (około 25% przewozów) realizowane były na zlecenie biur turystycznych i wykonywane głównie do Egiptu (Hurghada, Sharm El Sheikh) oraz Grecji, Turcji i Hiszpanii. W dniu 5 grudnia 2004 roku przewoźnik zawiesił swoją działalność z powodu trudności finansowych.

Czwartym w rankingu jest WEA White Eagle Aviation, który przewiózł 5840 pasażerów, w tym 4931 w ruchu międzynarodowym, a także 2.649 ton ładunków. Rok 2004 to przede wszystkim rok intensywnych przemian, głównie zintensyfikowanie działań w obszarze czarterów, realizowanych samolotem ATR-42. W drugiej połowie roku ilość oraz wartość realizowanych kontraktów czarterowych znacznie wzrosła, a WEA wraz ze swoimi usługami, ponownie znalazł się w centrum zainteresowania wielu polskich i zagranicznych partnerów. Poza rejsami czarterowymi WEA obsługuje również kontrakt z Poczta Polską na codzienny transport przesyłek przy pomocy floty samolotów L-410 Turbolet oraz ATR-42.

W pierwszych tygodniach 2004 r. przewozy pasażerskie realizowało też jeszcze kilka aeroklubów regionalnych, które w nieregularnych lotach przewiozły 916 osób. Należy nadmienić, że w ubiegłych latach z działalności aeroklubów korzystało po kilkanaście tysięcy osób (np. 1995 r. – 43,4 tys., 1998 r. - 14,0 tys., 2000 r. - 12,2 tys., 2002 r. - 10,2 tys.).

W 2004 roku lotnictwo sanitarne (Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe) przewiozło 4297 osób (pacjentów). Zadania te realizowały

samoloty transportu medycznego M-20 Mewa i Piaggio P190 Avanti (loty krajowe i zagraniczne) oraz śmigłowce sanitarne Mi-2, użytkowane w 15 regionalnych bazach HEMS (Helicopter Emergency Medical Service - Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego).

Należy nadmienić, że w bazach HEMS w systemie kilku minutowej gotowości do podejmowania akcji ratowniczych znajdują się zespoły ratownicze oraz specjalnie wyposażone śmigłowce Mi-2 Plus. Zespoły te (lekarze i ratownicy), wyposażone w specjalistyczny sprzęt i zestawy leków, są wykorzystywane do udzielania pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych lub innych zdarzeniach, a także w sytuacjach nagłych zachorowań. Obecna struktura lotnictwa sanitarnego, oparta na bazach HEMS, funkcjonuje od 1999 r., kiedy to dokonano reorganizacji działających na terenie kraju Zespołów Lotnictwa Sanitarnego. Ilość misji ratowniczych, wykonywanych przez śmigłowce HEMS, w perspektywie ostatnich lat, przedstawiała się następująco: 2000 r. – 2815, 2001 r. – 4412, 2002 r. – 4929, 2003 r. – 5499 i 2004 r. – 6009 misji. Natomiast ilość misji wykonanych przez zespoły transportowe (samolotowe) wynosiła: 2000 r. – 668, 2001 r. – 1047, 2002 r. – 676, 2003 r. – 529 i 2004 r. – 627.

Przewozy ładunków

W 2004 roku na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono około 30 tys. ton ładunków. Największy udział w osiągnięciu powyższego wyniku - ponad 70% - miały Polskie Linie Lotnicze LOT, które przewiozły 21,8 tys. ton oraz Exin – 4,0 tys. ton i WEA White Eagle Aviation – 2,6 tys. ton.

PLL LOT, nie posiadając typowych samolotów transportowych, realizuje przewozy ładunków podczas typowych rejsów z pasażerami, wykorzystując do tego celu dolne przedziały bagażowe, jakimi dysponują samoloty komunikacyjne. Osiągnięcie powyższego wyniku przewozowego wynika z szerokiej sieci połączeń lotniczych, strukturze i wielkości siatki sprzedaży (biura własne i generalni agenci sprzedaży cargo w Europie i na świecie), a także z nowoczesnych systemów dystrybucji i rezerwacji oraz wysokich standardów obsługi. W 2004 roku samolotami PLL LOT przewieziono do/z Polski około 50 % całego tonażu frachtu w eksporcie i 30 % w imporcie, który był wykonany łącznie przez polskich i zagranicznych przewoźników. W zrealizowanych przez LOT przewozach wynoszących 21,8 tys. ton, około 95 % wykonane zostało w ruchu międzynarodowym, głównie na trasie

atlantyckiej do USA i Kanady (transkontynentalne Boeingi 767 dysponują największym przedziałem bagażowym). Głównymi kierunkiem przewozów ładunków są państwa: - w imporcie do Polski: USA - 39% udział w rynku, Kanada - 11%, Niemcy - 10%, Francja - 7%, Wielka Brytania - 5%, Belgia - 4% i Izrael - 3% - w eksporcie z Polski: USA - 62%, Kanada - 11%, Niemcy - 4% oraz Wielka Brytania, Francja, Rosja, Ukraina i Białoruś po 2%.

Lubelski przewoźnik Exin użytkujący pięć samolotów transportowych typu An-26 w 744 lotach komercyjnych przewiózł 4003 tony ładunków, w tym 286 ton pomiędzy portami europejskimi, z pominięciem krajowych. Loty wykonywane były na zamówienia znanych światowych firm przewozowych DHL i TNT, a także Royal Mail i innych. Głównymi kierunkami przewozów ładunków były trasy: Katowice – Berlin, Katowice Liege, Gdańsk – Berlin oraz pomiędzy lotniskami UE: Paryż, Coventry, Sztokholm, Liverpool, Istambuł, Wenecja, i inne.

Należy nadmienić, że konsekwencją wejścia Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r., było zniesienie barier celnych dla przewozów w ramach UE. Bezpośrednio przełożyło się to na uproszczenie procedur obsługi (brak odpraw celnych), a także pozwoliło na zintensyfikowanie działań agentów spedycyjnych, co w konsekwencji wpłynęło na zwiększenie ilości przewożonego frachtu z/do Polski. Niemniej jednak zniesienie barier celnych pomiędzy krajami UE spowodowało większą konkurencję dla przewozów lotniczych w Europie ze strony tranzytowych połączeń truckowych (ciężarowych), zwłaszcza w wykonaniu przewoźników z krajów nadbałtyckich (oferują usługi po znacznie niższych stawkach niż polskie firmy). Łatwiej jest obecnie wozić ładunki transportem drogowym do państw UE, niż wykorzystywać w tym celu samoloty, gdyż nie są wymagane specjalne zezwolenia i nie ma też kontroli na granicach.

Jednak wiodącym kierunkiem w przewozach lotniczych do i z Polski były i nadal pozostają kierunki atlantyckie. Wprowadzenie przez władze amerykańskie po 11 września 2001 r., w ramach nowych procedur bezpieczeństwa, okresowego podziału nadawców (klientów) na: „znanych” i „nieznanych” początkowo znacznie zmniejszyło tonaż ładunków przewożonych samolotami pasażerskimi PLL LOT. Nadawcy zakwalifikowani przez władze amerykańskie jako „nieznani” mogli korzystać jedynie z przewozów samolotami towarowymi i operującymi głównie do portów – hubów Europy Zachodniej, skąd dopiero ładunki przewożone były do Polski.

Działalność w dziesięcioleciu 1995-2004

W okresie ostatnich dziesięciu lat 1995-2004 r., w skali ogólnej nastąpił kilkukrotny wzrost liczby przewiezionych pasażerów. Najwyższe wskaźniki odnotował PLL LOT, którego przewozy wzrosły z 1,84 mln w 1995 r. do 4,02 mln w 2004 r. oraz przewoźnicy lotnictwa ogólnego z 38 tys. do 507 tys. Natomiast spadek przewozów z 43,4 tys. pasażerów (w 1995 r) do 0,9 tys. (w 2004 r) nastąpił w Aeroklubie Polskim. W przypadku aeroklubów wynika to ze zmian uwarunkowań dotyczących certyfikacji, organizacji przewozów i wymagań sprzętowych.

Tabela 2. Zestawienie ilościowe przewiezionych pasażerów w latach 1995-2004 r.

Lata	Ogółem ilość pasażerów	w tym przewoźnicy:			
		PLL LOT EuroLOT	Aeroklub Polski	Lotnictwo sanitarne	Pozostałe firmy
1995	1928,2	1839,4	43,4	7,8	37,6
1996	2080,3	2033,3	26,8	3,4	16,8
1997	2374,2	2337,7	22,2	1,7	12,6
1998	2640,1	2589,3	14,0	2,0	34,8
1999	2634,7	2602,9	16,9	0,6	14,3
2000	2900,9	2791,4	12,2	3,6	93,7
2001	3454,3	3216,4	8,6	2,8	226,5
2002	3733,3	3432,1	10,4	4,7	286,1
2003	3995,3	3742,1	6,8	3,5	242,9
2004	4534,7	4022,5	0,9	4,3	507,0

Podsumowanie

Podsumowując można stwierdzić, że choć liczba pasażerów przewiezionych na pokładach polskich samolotów i śmigłowców ma od kilku lat tendencję wzrostową, daleko nam jeszcze do wielkości, jakie uzyskiwane są w innych państwach, porównywalnych pod względem ludności i poziomu gospodarki, a nawet znacznie mniejszych (np. Czechy). Polska w rankingu państw klasyfikowana jest na około 50. miejscu, a narodowy przewoźnik w drugiej setce największych linii lotniczych. Obecnie wyniki polskich przewoźników stanowią

około dwóch promili przewozów światowych i znacznie odbiegają od naszych osiągnięć z okresu międzywojennego, kiedy to nasz udział wynosił od 1 do 3 procent.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

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