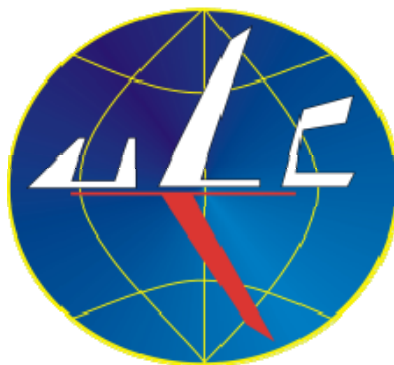


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Linie lotnicze świata w 2008 r.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński

Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

Transport lotniczy na świecie w 2008 roku

Transport lotniczy jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu, jednym z ważniejszym sektorów w gospodarce światowej, generującym rocznie ponad 500 mld dolarów przychodów. Wielkość przewozów jest odzwierciedleniem stanu gospodarki poszczególnych państw oraz wskaźnikiem koniunktury gospodarczej na świecie. Wyrazem zależności jest ich skorelowanie z wartością produktu krajowego brutto (według parytetu siły nabywczej). Na świecie działalność przewozową prowadzi dwa tysiące linii lotniczych, z tego około tysiąca realizuje rejsy regularne (rozkładowe). Około 230 największych przewoźników ze 120 krajów jest zrzeszonych w IATA (International Air Transport Association).

Raport roczny ICAO 2008

Według danych Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO (International Civil Aviation Organization), opublikowanych w dokumencie Doc 9916 *Annual Report of the Council 2008* w 2008 roku w lotach rozkładowych, przewieziono: 2270 mln pasażerów (praca przewozowa – 4283 mld pasażerokm/ pkm), 40,5 mln ton ładunków (praca przewozowa – 156 mld tonokm/tkm) oraz kilkaset tysięcy ton przesyłek pocztowych (praca przewozowa – 4,8 mld tkm). Łączna praca przewozowa (uwzględniająca wagę pasażerów i ich bagażu oraz tonaż cargo i poczty) wyniosła ogółem 550 mld tkm, w czym poszczególne regiony świata miały następujące udziały: Ameryka Północna – 30,7%, Europa – 27,7%, Azja / Pacyfik – 29,4%, Bliski Wschód – 6,0%, Ameryka Południowa / Karaiby – 4,0% i Afryka – 2,2%.

Udział regionów świata w wykonaniu w ruchu regularnym w 2008 roku: przewozów pasażerów, pracy przewozowej ładunków, łącznej pracy przewozowej związanej z transportem pasażerów i ładunków, przedstawiają załączone na końcu rozdziału schematy.

Samoloty pasażerskie i towarowe wykonały 26,2 mln rejsów rozkładowych pokonując 34,5 mld km. Średnia długość trasy wynosiła 1313 km, a najdłuższymi charakteryzowały się regiony Bliskiego Wschodu – 2047 km i Afryki – 1594 km. Średnia trasa wykonywana w Europie liczyła 1245 km, w Ameryce Północnej – 1269 km, a w Ameryce Południowej – 1044 km.

Wskaźnik zapelnienia miejsc pasażerskich (*load factor*) wyniósł 76%. Jego najwyższe wartości uzyskali przewoźnicy z Ameryki Północnej – 80%, Europy – 76% i Bliskiego Wschodu – 74%, a najniższe z Afryki – 67% i Ameryki Południowej/Karaibów – 69%.

W przewozach cargo odpowiedni wskaźnik wyniósł 63%. Najlepsze wyniki osiągnięto w Europie – 67% i w Azji/Pacyfiku – 63%, a najgorsze w Afryce – 55% i Ameryce Południowej/Karaibach – 57%.

W 2008 roku, w stosunku do 2007 r., liczba pasażerów zmniejszyła się o 0,4%, a tonaż ładunków o 3,1%. W przedziale czasowym ostatnich dziesięciu lat liczba pasażerów zwiększyła się z 1562 mln (w 1999 r.) do 2270 mln (wzrost o 45%), ładunki z 28,1 mln ton do 40,5 mln ton (44%). Natomiast w okresie dwudziestolecia liczba pasażerów i ładunków wzrosły ponad dwukrotnie.

Oprócz rejsów rozkładowych (regularnych) realizowane były też połączenia nieregularne (czarterowe), z których skorzystało około 120 mln ludzi (praca przewozowa 226 mld pkm). Realizacja lotów nieregularnych nie jest przedmiotem szczegółowych statystyk, prowadzonych przez Organizację ICAO.

Rozkładowe przewozy międzynarodowe

W 2008 r. w lotach rozkładowych, w ruchu międzynarodowym, przewieziono 865 mln pasażerów oraz 25 mln ton ładunków. Samoloty pasażerskie i towarowe wykonały 8,2 mln rejsów rozkładowych, przemierzając trasę o długości 17,8 mld km. Średnia długość trasy wynosiła 2167 km, a najdłuższymi charakteryzowały się regiony Azji i wysp Pacyfiku – 3380 km i Ameryki Północnej – 2977 km.

Przewóz 865 mln pasażerów w ruchu międzynarodowym stanowi 38% łącznych przewozów (krajowych i międzynarodowych). Udział przewozów międzynarodowych ma tendencję stałego corocznego wzrostu, co jest wynikiem postępującej globalizacji. Pięć lat temu przewozy w ruchu międzynarodowych stanowiły 34% ruchu, dziesięć lat temu – 31%, a w latach 70-tych ubiegłego wieku były na poziomie 20%.

Udział regionów świata w międzynarodowych przewozach pasażerskich przedstawia załączony na zakończenie rozdziału schemat

Wyniki przewozowe linii lotniczych

W 2008 roku w lotach regularnych i nieregularnych przewieziono łącznie 2390 mln pasażerów, wykonując pracę przewozową 4500 mld pkm. Największy udział miały tradycyjne linie lotnicze (tzw. przewoźnicy sieciowi), realizujące głównie loty rozkładowe.

Przewiozły one 1620 mln pasażerów (67,8% udziału w przewozach światowych), przy wskaźniku wykorzystania miejsc 76,3%. Najwięcej pasażerów przewiozły linie amerykańskie Delta Air Lines i American Airlines oraz Air France-KLM.

Tabela 3.1. Ranking linii lotniczych wg. przewozów pasażerskich w 2008 r.

Rank-ing	Linia lotnicza	Kod linii	Pasażerowie		Praca przewoźnika p/m /mld/
			Liczba /tys./	zmiana	
1	Delta Air Lines, USA	DAL	106 100	-2,8%	198,0
2	American Airlines, USA	AAL	92 818	-5,5%	212,0
3	Southwest Airlines, USA	SWA	88 500	-0,2%	118,3
4	Air France-KLM Group, Francja	AFR	73 844	-1,3%	208,8
5	Continental Airlines, USA	COA	66 700	-3,2%	149,1
6	Northwest Airlines, USA	NWA	65 500	-0,9%	127,4
7	United Airlines, USA	UAL	63 150	-7,7 %	176,6
8	China Southern Airlines, Chiny	CSN	58 237	2,3%	83,2
9	Ryanair, Irlandia	RZR	57 600	13,2%	61,9
10	Lufthansa, Niemcy	LDH	57 076	1,1%	126,0
11	US Airways, USA	AWE	54 820	-5,3%	97,5
12	Japan Airlines, Japonia	JAL	52 900	-12,1%	83,5
13	All Nippon Airways, Japonia	ANA	47 185	-6,3%	56,9
14	easyJet, Wielka Brytania	EZY	43 659	17,3%	47,7
15	Qantas Airways, Australia	QFA	38 600	6,0%	83,9
16	China Eastern Airlines, Chiny	CES	37 232	-4,9%	53,8
17	Air China, Chiny	CCA	34 249	-1,7%	66,0
18	SkyWest Airlines, USA	SKW	33 500	-2,7%	27,5
19	British Airways, W. Brytania	BAW	33 117	-4,3%	114,3
20	Air Canada, Kanada	ACA	32 900	-0,9%	81,3
21	TAM Linhas Aereas, Brazylia	TAM	30 144	8,2%	40,5
22	Air Berlin, Niemcy	BER	28 559	1,2%	44,3
23	GOL Transportes Aereos, Brazylia	GLO	25 664	8,3%	25,3
24	Cathay Pacific, Chiny	CPA	24 959	7,3%	90,9
25	AirTran Airways, USA	TRS	24 619	3,5%	30,5
26	Iberia Airlines, Hiszpania	IBE	23 300	-13,2%	52,9

27	Emirates, ZEA	UAE	22 731	7,1%	101,7
28	THY Turkish Airlines, Turcja	THY	22 536	15,1%	34,3
29	JetBlue Airways, USA	JBU	21 920	2,5%	41,9
30	Korean Air, Korea Płd.	KAL	22 000	-3,8%	55,0
Europa:					
33	Alitalia, Włochy	AZA	18 048	-26,1%	29,2
42	Swiss, Szwajcaria	SWR	13 467	10,3%	28,1
48	Thomsonfly, Wielka Brytania	TOM	12 235	29,5%	33,6
56	Austrian Airlines, Austria	AUA	10 716	-1,1%	18,9
58	TUIfly, Niemcy	HLX	10 500	-16%	15,2
.....	Aer Lingus, Irlandia	EIN	10 001	7,5%	16,3
.....	SAS Norge, Norwegia	SAS	10 000	2,8%	7,2
.....	Air Europa, Hiszpania	AEA	9 471	-4,7%	17,0
.....	Aeroflot Russian Airlines, Rosja	AFL	9 271	13,5%	27,2
.....	Spanair, Hiszpania	JKK	8 879	-10,4%	8,8
.....	TAP Portugal, Portugalia	TAP	8 737	12,3%	21,9
.....	Finnair Group, Finlandia	FIN	8 270	2,3%	21,9
.....	SAS Denmark, Dania	SAS	7 800	-4,2%	5,8
.....	Germanwings, Niemcy	GWI	7 624	-3,4%	6,8
.....	Air One, Włochy	ADH	7 614	0,9%	5,1
.....	MyTravel Airways, Wlk. Brytania	MYT	7 576	113%	26,1
.....	Norwegian Air Shuttle, Norwegia	NAX	7 521	18,2%	7,3
.....	Clickair, Hiszpania	AIS	7 200	56,5%	5,8
.....	Flybe, Wielka Brytania	BEE	6 855	13,3%	3,4
.....	Monarch Airlines, W. Brytania	MON	6 501	5,8%	15,9
.....	SAS Sverige, Szwecja	SAS	6 200	-0,1%	5,1
....	S7 Airlines, Rosja	SBI	6 100	7,0%	14,8
.....	WizzAir, Węgry	WZZ	5 900	40,5%	-
.....	Vueling Airlines, Hiszpania	VLG	5 886	-5,4%	5,9
.....	CSA Czech Airlines, Czechy	CSA	5 617	2,5%	7,8
.....	Polskie Linie Lotnicze LOT	LOT	4 056	-7,1%	6,7
.....	Centralwings	CLW	962	-17,0%	2,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie Airline Bussines, ATW, statystyk linii lotniczych

Linie niskokosztowe (LCC) przewiozły 495 mln pasażerów (udział 20,7%), przy średnim zapelnieniu miejsc 78,1%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie: amerykańskie Southwest Airlines, irlandzkie Ryanair i brytyjskie easyJet. Linie te osiągnęły największą dynamikę rocznego wzrostu liczby pasażerów wynoszącą 8,9%.

Tabela 3.2. Ranking niskokosztowych linii lotniczych wg przewozów pasażerskich w 2008 r.

L.p.	Linia lotnicza	Rok powstania	Pasażerowie		Praca w pkm (mld)	Liczba samolotów
			Liczba (mln)	Zmiana roczna		
1	Southwest Airlines, USA	1971	88 500	-0,2%	118,3	523
2	Ryanair, Irlandia	1991	57 600	13,2%	61,9	153
3	easyJet, Wielka Brytania	1995	43656	17,3%	47,7	125
4	Air Berlin, Niemcy	2002	28559	1,2%	44,3	83
5	Gol Transp. Aereoas, Brazylia	2001	25664	8,3%	25,3	78
6	AirTran Airways, USA	1993	24619	3,5%	30,5	141
7	JetBlue Airways, USA	2000	21920	2,5%	41,9	137
8	Virgin Blue, Australia	2000	17748	13,6%	19,9	59
9	WestJet Airlines, Kanada	1996	14283	9,8%	22,1	74
10	Jetstar, Australia	2003	9794	16,9%	16,7	35
11	AirAsia, Malezja	2001	11808	21,5%	13,5	42
12	Frontier Airlines, USA	1994	10261	-3,4%	15,3	60
13	Aer Lingus, Irlandia	2006	10001	7,5%	16,3	41
14	Germanwings, Niemcy	2002	7624	-3,4%	6,8	28
15	Norwegian Air Shuttle	2002	7521	18,2%	7,3	37
16	Air Deccan, Indie	2003	7098	6,7%	6,3	40
17	Spirit Airlines, USA	1990	6866	-0,5%	10,6	35
18	Flybe, Wielka Brytania	2002	6855	13,3%	3,3	71
19	Wizz Air	2004	5900	40,5	-	19
20	Vueling, Hiszpania	2004	5886	-5,4%	5,9	21

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Airline Business, Air Transport World i statystyk IATA.

Regionalne linie lotnicze przewiozły 205 mln pasażerów (udział 8,6%), przy średnim wykorzystaniu miejsc – 73,7%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie amerykańskie: SkyWest Airlines, American Eagle Airlines i ExpressJet.

Linie specjalizujące się w czarterach turystycznych przewiozły 70 mln pasażerów (udział 2,9%), przy średnim zapelnieniu miejsc wynoszącym 82,9%. Największą liczbę pasażerów przewiozły brytyjskie Thomsonfly oraz niemieckie TUIfly.

Linie lotnicze cargo przewiozły 40,5 mln ton ładunków, wykonując pracę przewozową 156 mld tkm. Największe przewozy wykonały: FedEx Express, Air France-KLM i UPS United Parcel Service.

Tabela 3.3. Ranking linii lotniczych wg pracy przewozowej cargo w 2008 r.

Ranking	Linia lotnicza	Praca przewozowa	
		Liczba (mln tkm)	Zmiana roczna
1	FedEx Express, USA	15 463	-3,4%
2	Air France-KLM, Francja	10 840	-4,6%
3	United Parcel Service, USA	10 024	0,9%
4	Korean Air, Korea	9 005	-6,9%
5	Cathay Pacific, Chiny	8 842	-0,7%
6	Lufthansa Group, Niemcy	8 283	- 2,0%
7	Singapore Airlines Cargo, Singapur	7 299	-8,3%
8	Cargolux Airlines, Luksemburg	5 411	-2,3%
9	China Airlines, Chiny	5 384	-14,5%
10	Atlas Air, USA	4 718	-12,4%
11	British Airways Group, W. Brytania	4 638	-5,2%
12	Japan Airlines Group, Japonia	4 590	-8,6%
13	EVA Air, Chiny-Taiwan	4 088	-14,5%
14	Air China, Chiny	3 487	-5,5%
15	Asiana Airlines, Korea	3 267	-6,8%
16	American Airlines, USA	2 928	-5,8%
17	LAN Airlines, Chile	2 907	7,6%
18	United Airlines, USA	2 805	-4,5%
19	Qantas, Australia	2 596	-1,0%

20	Malayasia Airlines, Malezja	2 453	-6,8%
.....	Polskie Linie Lotnicze LOT	79	-5,1%

W liniach na świecie zatrudnionych było 1400 tys. personelu lotniczego, z tego najwięcej u przewoźników tradycyjnych – 1210 tys. i niskokosztowych – 120 tys. Najwięcej personelu miały: Air France-KLM – 107 tys. osób, Delta – 85 tys., American Airlines – 71 tys. i United – 50 tys. Prowadząc na szeroką skalę przedsięwzięcia mające ograniczyć koszty funkcjonowania w wielu liniach lotniczych kontynuowano zapoczątkowaną w poprzednich latach redukcję personelu. Objęła ona zwłaszcza największe linie amerykańskie: American Airlines, United Airlines, US Airways i SkyWest Airlines, a także British Airways i THY Turkish Airways.

Analiza rynku transportu lotniczego wskazuje na stymulującą rolę przewoźników niskokosztowych. Na przestrzeni pięciu ostatnich lat ich udział w światowym rynku zwiększył prawie dwukrotnie z 11,6% do 20,7%, a liczba pasażerów wzrosła odpowiednio z 226 mln do 495 mln. Było to efektem wysokiej dynamiki rocznego wzrostu, wielokrotnie przekraczającej wyniki osiągnięte przez linie tradycyjne. W ubiegłym roku, przy ogólnym spadku światowych przewozów (-0,4%), linie niskokosztowe zanotowały wzrost wynoszący 8,9%.

Ranking regionów wg. przewozów linii lotniczych w 2008 r.

Największe na świecie przewozy realizują linie lotnicze **Ameryki Północnej**. Z ich usług skorzystało 835 mln pasażerów (35% światowych przewozów). Osiągnęły one bardzo wysoki wskaźnik wykorzystania miejsc wynoszący 80%. Wykonana praca przewozu pasażerów wyniosła 1430 mld pkm, a ładunków 41 mld tkm. W amerykańskich liniach zatrudnionych jest 450 tys. personelu lotniczego. Największymi przewoźnikami są: Delta Air Lines, American Airlines i Southwest Airlines oraz świadczące usługi przewozowe ładunków FedEx i UPS Airlines.

Europejskie linie przewiozły 665 mln pasażerów (28% liczby światowej). Wykonana praca przewozu pasażerów wyniosła 1300 mld pkm, a ładunków 41 mld tkm. Linie te przewiozły największą na świecie liczbę pasażerów w ruchu międzynarodowym (461 mln) i osiągnęły wysoki wskaźnik wykorzystania miejsc - 76 %. W europejskich liniach zatrudnionych było 375 tys. personelu lotniczego. Największymi liniami są: narodowi przewoźnicy Air France-

KLM, Lufthansa i British Airways oraz niskokosztowi Ryanair i easyJet. Polskie Linie Lotnicze LOT z wynikiem 4 mln przewiezionych pasażerów zajmują w światowym rankingu 114 miejsce (104 miejsce w 2007 r.).

Linie lotnicze regionu **Azji i wysp Pacyfiku** przewiozły 620 mln pasażerów (26% liczby światowej). Wykonana praca przewozowa pasażerów wyniosła 1220 mld pkm, a ładunków 56 mld tkm. Największymi liniami są: China Southern Airlines, Japan Airlines i All Nippon Airways. W liniach tego regionu zatrudnionych było 407 tys. personelu lotniczego.

Linie lotnicze regionu **Ameryki Południowej** przewiozły 135 mln pasażerów (5,5% liczby światowej). Wykonana praca przewozowa pasażerów wyniosła 200 mld pkm, a ładunków 5 mld tkm. Największymi liniami są: brazylijskie TAM Linhas Aereas, meksykańskie Aeromexico i Mexicana oraz chilijski LAN Airlines. W liniach tego regionu zatrudnionych było 58 tys. personelu lotniczego.

Linie lotnicze regionu **Bliskiego Wschodu** przewiozły 85 mln pasażerów (3,5% liczby światowej). Wykonana praca przewozowa pasażerów wyniosła 240 mld pkm, a ładunków 11 mld tkm. Dynamika rocznego wzrostu przewozów pasażerskich była najwyższa na świecie i wyniosła 9,3%, a największą osiągnęli przewoźnicy z Emiratów Arabskich Etihad Airways (36,5%) i Emirates (7,9%) oraz katarski Qatar Airways (11,6%). Przewoźnicy ci mają obecnie największe portfele złożonych zamówień na samoloty Airbusa i Boeinga. Największymi liniami tego regionu są: Emirates z Emiratów Arabskich, Qatar Airways i Saudi Arabian Airlines. W arabskich liniach lotniczych zatrudnionych było 69 tys. personelu.

Najmniejsze przewozy na świecie realizują linie lotnicze **Afryki**. W 2008 roku z ich usług skorzystało jedynie 50 mln pasażerów (2% światowej liczby). Wykonana praca przewozu pasażerów wyniosła 110 mld pkm, a ładunków 2 mld tkm. Największym przewoźnikiem tego regionu jest zajmujący w światowym rankingu 49. miejsce South African Airways z RPA (7,1 mln pasażerów). W liniach tego regionu zatrudnionych było 48 tys. personelu.

Wyniki finansowe

W 2008 roku linie lotnicze wygenerowały przychody ze sprzedaży w wysokości 570 mld USD, były to największe wartości w ostatnich latach (2006 – 490 mld USD, 2004 - 395 mld USD, 2002 – 320 mld USD, 2000 – 350 mld USD). Największe przychody zostały wygenerowane przez przewoźników: tradycyjnych (450 mld USD), niskokosztowych (50 mld) i cargo (38 mld). Przychody przewoźników realizujących połączenia regionalne i czartery turystyczne kształtowały się na poziomie kilku lub kilkunastu miliardów dolarów. Największe przychody osiągnęły linie lotnicze: Lufthansa Group – 36,5 mld, Air France-KLM Group – 33,7 mld USD, amerykańskie AMR Corporation (wiodący American Airlines)

– 23,7 mld, FedEx – 22,4 mld oraz United Airlines – 20,2 mld. Polski przewoźnik PLL LOT z przychodem ze sprzedaży wynoszącym 1,05 mld USD zajmuje w światowym rankingu finansowym 96. miejsce.

Tabela 3.4. Ranking linii lotniczych wg wielkości przychodów w 2008 r.

Ranking	Linia lotnicza	Wartość (tys. USD)	Zmiana roczna
1	Lufthansa Group, Niemcy	35028	5,8%
2	Air France-KLM Group, Francja	31659	-0,6%
3	FedEx, USA	24 421	7,7%
4	AMR Corporation, USA	23766	3,6%
5	Delta Air Lines, USA	22697	18,5%
6	United Airlines Corp., USA	20 194	0,3%
7	Japan Airlines Group, Japonia	20055	-12,5%
8	Qantas Group, Australia	15582	7,5%
9	Continental Airlines, USA	15241	8,4%
10	ANA Group, Japonia	14313	-6,4%
11	British Airways, W. Brytania	12776	2,7%
12	US Airways Group, USA	12118	3,6%
13	Emirates Group, ZEA	11893	12,6%
14	Cathay Pacific, Chiny	11171	14,9%
15	Southwest Airlines, USA	11023	11,8%
16	Singapore Airlines Group, Singapur	11023	0,1%
17	Air Canada, Kanada	9063	4,1%
18	China Southern Airlines, Chiny	8232	1,2%
19	Korean Air, Korea	8068	15,9%
20	Air China, Chiny	7719	3,4%
96	Polskie Linie Lotnicze LOT	979	-4,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Airline Business, Air Transport World i statystyk IATA.

Wpływy linii lotniczych to głównie przychody z działalności przewozowej. Szacuje się, że około 80% stanowią wpływy z przewozów pasażerskich, 12% z cargo i 8% inna działalność (np. usługi lotniskowe). Mimo znacznie większych przychodów wiele linii nie osiągnęło zysku, lecz poniosło wielomilionowe straty. Miał na to wpływ przede wszystkim globalny

kryzys gospodarczy. Strata netto z działalności wyniosła łącznie ponad 30 mld dolarów, co było drastycznym wahanieniem w dół, w porównaniu do 22 mld dolarów zysku uzyskanego w roku poprzednim. Liderem w wielkości wypracowanego zysku netto był FedEx (1,1 mld USD), firma obsługująca przewozy ładunków o zasięgu globalnym. Kolejne miejsca zajęła Lufthansa (0,9 mld USD), australijski Qantas i Turkish Airways. Natomiast wśród pięciu linii, które zanotowały najwyższe straty, cztery to linie amerykańskie: Delta (-8,9 mld dolarów), United Airlines (-5,3 mld), US Airways (-2,2 mld). Niekorzystne wyniki finansowe uzyskały też duże linie chińskie: China Eastern (-2,2 mld), Air China i Cathay Pacific. Polski flagowy przewoźnik PLL LOT zanotował stratę w wysokości 733 mln zł.

Tabela 3.5. Ranking linii lotniczych wg uzyskanych wyników (zysk / strata) w 2008 r.

Ranking	Linia lotnicza	wartość (mln USD)
Zysk z działalności		
1	FedEx, USA	1 125
2	Lufthansa Group, Niemcy	880
3	Qantas Group, Australia	876
4	Turkish Airways, Turcja	868
5	Singapore Airlines Group	737
6	Emirates, ZEA	405
7	LAN Airlines, Brazylia	336
8	Aeroflot Russian Airlines, Rosja	232
9	Southwest Airlines, USA	178
10	Air New Zealand Group	168
Strata z działalności		
1	Delta Air Lines, USA	- 8922
2	United Airlines, USA	- 5348
3	US Airways Group, USA	- 2210
4	China Eastern Airlines, Chiny	- 2205
5	AMR Corporation, USA	- 2071
6	Korean Air, Korea	- 1353
7	Air China, Chiny	- 1353
8	Air France-KLM Group	- 1146
9	Cathay Pacific, Chiny	- 1100
10	Air India, Indie	- 1075

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Airline Business, Air Transport World i statystyk IATA.

Alianse lotnicze

Przewoźnicy zawierają między sobą umowy, tworząc tzw. alianse lotnicze. Wspólnie oferują pasażerom więcej rejsów i niższe ceny biletów, a także więcej programów lojalnościowych. Zrzeszenia takie mają głównie na celu ujednolicenie systemu obsługi pasażera (np. tworzenie wspólnych stanowisk odpraw biletowo-bagażowych), skoordynowanie rozkładów lotów (zminimalizowany czas oczekiwania na kolejne połączenia), a także prowadzenie wspólnego systemu rezerwacyjnego biletów.

Największymi aliansami lotniczymi na świecie są: Star Alliance, SkyTeam i oneworld. W 2008 roku linie lotnicze w nich zrzeszone przewiozły łącznie 1245 mln pasażerów (52% światowej liczby), z tego: Star Alliance – 482 mln, Sky Team – 445 mln i oneworld – 318 mln. Wykonana praca przewozowa pasażerów wyniosła 2693 mld pkm, co stanowi 61% wyniku światowego.

Star Alliance został założony w 1997 r. przez pięć linii - Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways i United. Dzisiaj zrzesza 21 przewoźników sieciowych i trzy linie regionalne. Od 2003 r. do aliansu należą również Polskie Linie Lotnicze LOT. Obecnie pasażerowie korzystający z siatki Star Alliance mają możliwość podróżowania do 954 portów lotniczych w 160 krajach, a każdego dnia wykonywanych jest ponad siedemnaście tysięcy rejsów (sierpień 2009 – 17143 rejsy dziennie). Przychody linii sojuszu w 2008 roku wyniosły 154,8 mld dolarów, a strata netto - 9,2 mld dolarów.

Sky Team powstał w 2000 r. Obecnie zrzesza trzynastu przewoźników, m. in. Air France-KLM, Delta, Northwest, Continental i Aeroflot. Obecnie przewoźnicy sojuszu oferują swoim pasażerom połączenia do 859 portów w 169 krajach, a każdego dnia wykonywanych jest ponad trzynaście tysięcy rejsów (sierpień 2009 – 13714 rejsy dziennie). Przychody linii sojuszu w 2008 roku wyniosły 110,4 mld dolarów, a strata netto – -12,7 mld dolarów.

Oneworld istnieje od 1999 r. i opiera się na współpracy czternastu przewoźników, m.in. American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia i Qantas. Obecnie przewoźnicy oferują pasażerom bezpośrednie loty do 635 portów w 142 krajach, a każdego

dnia wykonywanych jest prawie osiem tysięcy rejsów (sierpień 2009 – 7858 rejsów dziennie). Przychody linii sojuszu w 2008 roku wyniosły 102,6 mld dolarów, a strata netto - 3,3 mld dolarów.

„Czarna lista” UE

Komisja Europejska w marcu 2006 r. opracowała tzw. czarną listę linii lotniczych, które nie spełniają wymaganych standardów bezpieczeństwa i nie mogą wykonywać lotów w obszarze państw Unii Europejskiej. Znalazło się na niej 92 przewoźników, głównie z państw afrykańskich i azjatyckich. Podstawą do umieszczenia na liście były stwierdzone nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa lotniczego oraz negatywne wyniki kontroli stanu technicznego użytkowanych samolotów.

Aktualizacja wspólnotowej listy przewoźników dokonywana jest co kwartał, a ostatnia opublikowana została 14 lipca 2009 r. Obecna „czarna lista” jest znacznie poszerzona i zawiera 250 linii lotniczych. Znajdują się na niej m.in. wszyscy przewoźnicy z Republiki Kirgiskiej, Liberii, Beninu, Gwinei Równikowej, Sierra Leone, Suazi, Zambii oraz większość linii lotniczych z Gabonu, Angoli, Indonezji i Kazachstanu. Ponadto, za niebezpiecznych uznano też kilku przewoźników z: Ukrainy, Afganistanu, Korei Północnej, Kambodży, Sudanu, Iranu i Rwandy.

Po niedawnej katastrofie Airbusa A310 jemeńskiego przewoźnika Yemenia u wybrzeży Komorów europejski komisarz ds. transportu ogłosił inicjatywę stworzenia „ogólnoświatowej czarnej listy”. Wpisanie na nią nie oznaczałoby zakazu lotów, a głównie byłoby dopingiem dla przewoźników do wdrożenia i przestrzegania standardów bezpieczeństwa.

WizzAir - Największy przewoźnik na rynku w Polsce

Na polskim rynku trwa rywalizacja dwóch przewoźników: PLL LOT i węgierskiego Wizz Air. Samoloty PLL LOT (w tym EuroLOT w ramach siatki połączeń PLL LOT) przewiozły w 2008 roku łącznie 4 mln pasażerów, natomiast Wizz Air tylko na trasach do/z Polski 3,6 mln. Uwzględniając fakt, że wśród pasażerów LOT-u było 0,97 mln osób przewiezionych przez regionalną linię lotniczą EuroLOTu (posiada osobny certyfikat przewoźnika AOC), stwierdzić należy też liderem w przewozach na polskim rynku staje się przewoźnik węgierski.

Wizz Air jest największą niskokosztową linią lotniczą Europy Środkowo-Wschodniej, powstałą w maju 2004 r. W 2008 roku przewiozła ona 5,9 mln pasażerów, tj. o 41% więcej niż rok wcześniej. Aktualnie w ofercie przewoźnika znajdują się loty do 21 europejskich państw na 130 trasach, w tym na ponad 60 do/z Polski. Wizz Air posiada flotę złożoną z

26 samolotów typu Airbus A320 z tego 11 maszyn ulokowanych jest w czterech polskich bazach (Katowice, Warszawa, Gdańsk i Poznań). Flota przewoźnika należy do najmłodszych na świecie, a jej średni wiek wynosi trzy lata. Do 2014 liczba samolotów ma się zwiększyć do 82 sztuk.

W ciągu pięciu lat z usług przewoźnika skorzystało 18 milionów osób. Wizz Air corocznie rozwija swoją działalność przewozową. W 2008 r. otworzył ponad 40 połączeń, w tym 19 z polskich miast. Plany na 2009 r. przewidują 30% dynamikę wzrostu i przewóz 8 mln pasażerów.

WizzAir jest nie tylko największą, ale również należy do jednej z najlepszych linii funkcjonujących w naszym rynku. Dowodem na to jest otrzymanie po raz piąty z rzędu nagrody w kategorii „Najlepszej taniej linii lotniczej”, jaka jest przyznawana przez portal internetowy pasazer.com. Zdaniem respondentów tego portalu najlepszą ubiegłoroczną linią tradycyjną była Lufthansa, a czarterową Air Italy Polska.

Działalność w dziesięcioleciu 1999-2008

Wyniki przewozowe na świecie w lotach rozkładowych w latach 1999-2008 przedstawia poniższa tabela 3.6.

Rok	Pasażerowie		Ładunki		Poczta tkm (mld)	Łączna praca przewozowa (mld tkm)
	Liczba (mln)	praca przewozowa (mld pkm)	Masa (mln ton)	Praca przewozowa (mld tkm)		
1999	1562	2797,8	28,1	108,6	5,7	370,4
2000	1672	3037,5	30,4	118,1	6,0	403,9
2001	1640	2949,5	28,8	110,8	5,3	388,1
2002	1639	2964,5	31,4	119,8	4,5	397,1
2003	1691	3019,1	33,5	125,7	4,5	407,7
2004	1888	3445,3	36,7	139,0	4,6	458,9
2005	2022	3721,7	37,6	142,5	4,7	487,8
2006	2124	3938,8	39,8	151,2	4,5	516,7
2007	2281	4228,3	41,8	158,3	4,5	546,7
2008	2271	4282,7	40,5	156,3	4,8	549,7

Źródło: Raport roczny Organizacji ICAO

Zakończenie

W 2008 roku transportem lotniczym, w rejsach rozkładowych, przewieziono 2270 mln pasażerów i 40,5 mln ton ładunków, a w latach czarterowych dalszych około 120 mln pasażerów. W stosunku do roku 2007 przewozy pasażerskie zmniejszyły się o 0,4%, a towarowe o 3,1%.

Na osiągnięcie niekorzystnych wyników zasadniczy wpływ miał kryzys gospodarczy na świecie, który skutkował mniejszym zapotrzebowaniem na przewozy lotnicze (ograniczenie podróży służbowych). Wielu przewoźników likwidowało lub zawieszało realizację nierentownych połączeń, a na istniejących notowano obniżony wskaźnik wykorzystania miejsc. Pod względem dynamiki przewozów 2008 rok składał się z dwóch etapów: wzrostu i spadku. W pierwszej połowie 2008 r., w stosunku do takiego samego okresu roku poprzedniego, wzrost liczby pasażerów był na poziomie od 3% do 7%, ale już od czerwca rozpoczęły się spadki, które pod koniec roku wynosiły do 8%. W skali całego roku liczba przewiezionych pasażerów była porównywalna do poziomu osiągniętego w 2007 r., gdyż wzrosty liczbowe z początku roku zostały zrównoważone spadkami w drugiej połowie.

Największe spadki dotyczyły przewozów towarowych (są one wskaźnikiem koniunktury gospodarczej na świecie). W pierwszej połowie roku, z powodu rosnących kosztów paliwa lotniczego, przewozy ładunków drogą powietrzną stawały się mniej konkurencyjne cenowo, a w drugiej połowie, choć cena paliwa była bardziej korzystna, nastąpiło załamanie się międzynarodowego handlu.

Kryzys gospodarczy skutkuje spadkami przewozów lotniczych również w 2009 roku. W marcu zrzeszenie przewoźników IATA oszacowało, że w 2009 r. linie lotnicze należące do tej organizacji poniosą 4,7 mld dolarów straty, trzy miesiące później oceniono je na 9 mld dolarów, a w sierpniu zweryfikowano na 12 mld dolarów. Tylko w pierwszym 2009 r. straty branży wyniosły 6 mld dolarów. Według optymistycznych szacunków IATA w 2009 r. ruch pasażerski może się zmniejszyć co najmniej o 8 %, a towarowy o 17%, natomiast według bardzo pesymistycznych ocen może osiągnąć nawet w obu przypadkach wynik dwucyfrowy. Dekoniunktura uderza zwłaszcza w popyt na ofertę najwyższego segmentu pasażerów klasy pierwszej i biznes, co negatywnie wpływa na wyniki finansowe przewoźników lotniczych. Szacuje się, że w 2009 r. bilet na samolot kupi co najmniej 200 mln ludzi mniej niż w 2008. Kryzys dał o sobie znać w najróżniejszy sposób. Po pierwsze, dotknięte recesją firmy zaczęły oszczędzać na podróżach swoich pracowników. Po drugie, nastąpiło załamanie rynku turystycznego. I wreszcie: niepewność na rynku paliw może skutkować zwiększeniem

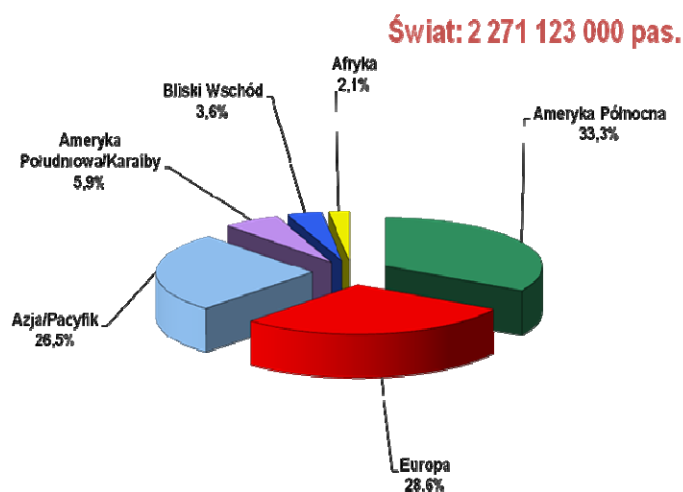
kosztów przewoźników. Dla wielu linii lotniczych dalszym wyzwaniem będzie przetrwanie sezonu jesienno-zimowego, gdyż w tym okresie maleje zapotrzebowanie na podróże, a ceny paliwa już zaczynają iść w górę.

Jednym ze sposobów walki przewoźników ze skutkami kryzysu jest oferowanie pasażerom promocyjnych warunków przelotu. Najatrakcyjniejsze promocje dotyczą głównie przelotów w klasie biznes oraz biletów dla dzieci. British Airways w klasie biznes proponuje dwa bilety w cenie jednego, a Austrian Airlines na wytypowanych trasach dalekiego zasięgu bilety za pół ceny. PLL LOT oferuje dla osoby towarzyszącej zakup biletu za pół ceny, a na trasach europejskich specjalne promocje. Nie tylko linie lotnicze walczą o klienta. Rząd hiszpański zdecydował się pomóc liniom lotniczym i zapowiedział, że kto w tym roku przewiezie z hiszpańskich lotnisk co najmniej tylu pasażerów co w roku poprzednim odzyska opłaty lotniskowe (wydzielił na ten cel 240 mln euro).

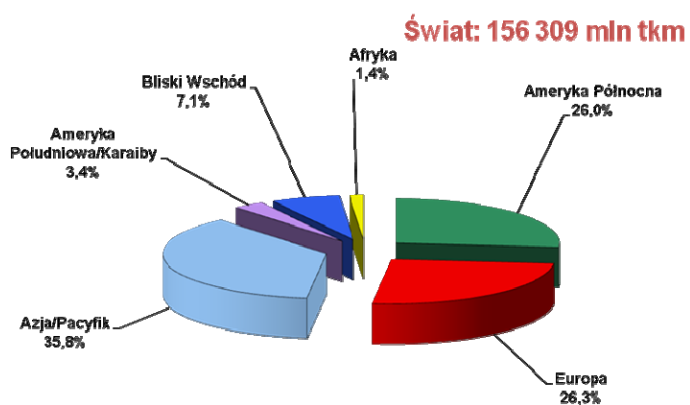
Linie lotnicze, aby ratować się przed bankructwem, realizują zakrojone na szeroką skalę programy oszczędnościowe. Air France/KLM zapowiedziały zmniejszenie zatrudnienia o ok. 3% (3 tys. personelu), a skandynawski SAS o 8%. British Airways poprosiły 40 tys. swoich pracowników, by wyrazili zgodę na przepracowanie kilku tygodni w roku za darmo (prezes i dyrektor finansowy zrezygnowali z lipcowego wynagrodzenia). Linie oszczędzają także na pasażerach. Przewoźnicy amerykańscy wprowadzili opłaty za bagaż (dotychczas przewożony bezpłatnie), niektórzy europejscy obniżyli limity wagowe bezpłatnego bagażu, a BA skasował na trasach europejskich bezpłatne posiłki. Nie pozwoliło to jednak na uniknięcie strat finansowych: tylko w pierwszym kwartale 2009 r. Air France/KLM miał stratę 500 mln euro, British Airways – 400 mln, a Lufthansa 256 mln euro.

W drugiej połowie 2009 roku widoczne stawały się znaki świadczące o „wyhamowaniu” tendencji spadkowych i ożywieniu w branży lotniczej. Chociaż dalej występują spadki, ale są już one o kilka procent niższe niż w poprzednich miesiącach. W lipcu linie lotnicze przewiozły mniej „tylko” o 2,9% pasażerów i 11,3% towarów, podczas gdy jeszcze w czerwcu spadki wyniosły odpowiednio: 7,2% i 16,5%, a za całe pierwsze półrocze: 6,3% i 19,3%. Dobrej myśli są też producenci, którzy ostatnio notują wzrost zamówień na nowe samoloty, a rezygnacje z dokonanych wcześniej zamówień należą do rzadkości.

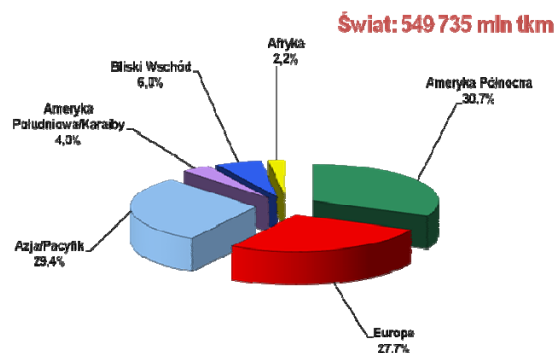
Udział regionów świata w przewozach pasażerów w ruchu rozkładowym w 2008 r.



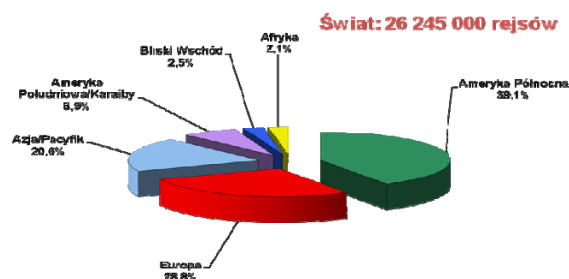
Udział regionów świata w pracy przewozowej cargo (tkm) w 2007 r.



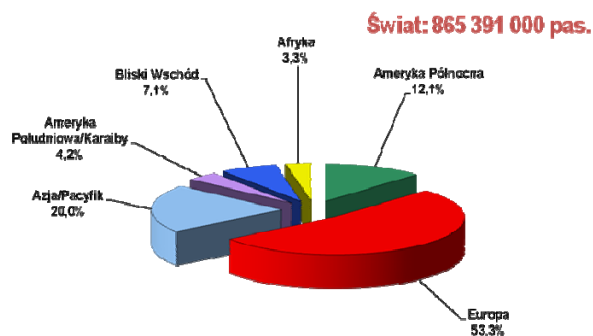
Udział regionów świata w łącznej pracy przewozowej związanej z transportem pasażerów i ich bagażu oraz cargo i poczty (tkm), wykonanej w lotach rozkładowych w 2008 r.



Udział regionów świata w rozkładowych rejsach samolotów w 2008 r.



Udział regionów świata w międzynarodowych przewozach pasażerów wykonanych w lotach rozkładowych w 2008 r.



Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

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