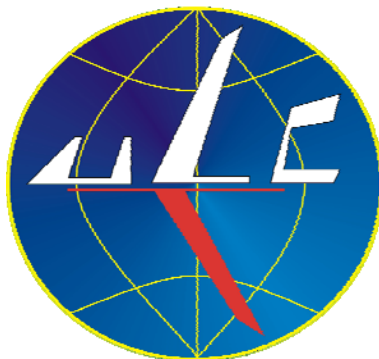


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich portów lotniczych w 2009 roku

Opracowanie:
Jerzy Liwiński
Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

W Polsce funkcjonuje 11 portów lotniczych. Pod zarządem państwowym znajdują się: PL Warszawa im. Fryderyka Chopina i Zielona Góra - Babimost, a spółek prawa handlowego: Kraków im. Jana Pawła II, Katowice - Pyrzowice, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Poznań im. Henryka Wieniawskiego, Wrocław im. Mikołaja Kopernika, Szczecin im. NSZZ „Solidarność”, Bydgoszcz im. Ignacego J. Paderewskiego, Rzeszów - Jasionka i Łódź im. Władysława Reymonta. W większości portów znaczące udziały własnościowe ma Państwowe Przedsiębiorstwo „Porty Lotnicze”, a pozostałą ich część właściwe terytorialnie samorządy województw, gmin i miast.

Zakres działalności portów lotniczych to: naziemna obsługa pasażerów i ładunków oraz zabezpieczenie materiałowo-techniczne i nawigacyjne statków powietrznych wykonujących na nich operacje startu i lądowania. Zadania obsługowe wykonują specjalistyczne firmy legitymujące się certyfikatem agenta obsługi naziemnej AHAC (Airport Handling Agent Certificate). Certyfikat ten występuje w 11 kategoriach, upoważniających m.in. do obsługi: statków powietrznych, pasażerów, bagażu i ładunków, świadczenia usług administracyjno-gospodarczych, transportu naziemnego oraz w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne, a także zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering). Certyfikat jest wydawany w formie decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) i jest to poprzedzone kilkuetapowym procesem certyfikacji. Pod koniec ubiegłego roku certyfikat AHAC posiadało 35 firm obsługowych.

Wyniki działalności portów lotniczych w 2009 r.

W 2009 r. w krajowych portach lotniczych obsłużono 19171,6 tys. pasażerów, 68,2 tys. ton ładunków (cargo i poczta) oraz odbyło się 287,9 tys. operacji startów i lądowania, w tym porty regionalne obsłużyły odpowiednio: 10850,7 tys. pasażerów, 18,1 tys. ton ładunków i 164,7 tys. operacji lotniczych.

Największy udział w rynku ma w dalszym ciągu port im. Fryderyka Chopina, który obsłużył 43,4% ruchu pasażerskiego. Jednak udział Warszawy corocznie maleje na rzecz portów regionalnych: 2004 – 67,9%, 2005 – 61,5%, 2006 – 52,4%, 2007 – 48,4%, 2008 – 45,5%, 2009 – 43,4%. Wśród przyczyn można wskazać np. rosnącą aktywność i konkurencyjność portów regionalnych, zwiększający się popyt na usługi lotnicze ze strony miast wojewódzkich i całych regionów, czy preferencje przewoźników niskokosztowych, którzy wybierają porty

regionalne ze względu na niższe opłaty lotniskowe. Udział przewoźników niskokosztowych w porcie w Warszawie wynosi zaledwie 18,5%, podczas gdy np. w Katowicach - 66%, a w Krakowie - 58%.

Największy udział w obsłudze ruchu towarowego przez port w Warszawie wynika z faktu, że posiada on niezbędną infrastrukturę obsługową (terminal towarowy) i skupia najwięcej wyspecjalizowanych firm spedycyjnych, profesjonalnie przygotowanych do kompleksowej obsługi różnego rodzaju towarów.

Zestawienie liczbowe obsłużonych pasażerów, ładunków i wykonanych operacji lotniczych w poszczególnych portach przedstawia poniższa tabela.

Pasażerowie, ładunki i komunikacyjne operacje lotnicze w 2009 roku

L.p.	Port lotniczy /lotnisko	Kod IATA	Liczba pasażerów /tys./	Ładunki /tony/	Liczba operacji /szt./
1	Warszawa – Okęcie	WAW	8320,9	50143	123225
2	Kraków – Balice	KRK	2680,3	2400	32907
3	Katowice – Pyrzowice	KTW	2364,6	6543	26206
4	Gdańsk – Rębiechowo	GDN	1897,9	4017	28450
5	Wrocław – Starachowice	WRO	1365,4	1132	22744
6	Poznań – Ławica	POZ	1271,7	2180	22862
8	Rzeszów – Jasionka	RZE	383,3	557	8798
10	Łódź – Lublinek	LCJ	312,2	3	4176
7	Szczecin – Goleniów	SZZ	296,3	730	10887
9	Bydgoszcz – Szwederowo	BZG	275,4	528	6376
11	Zielona Góra – Babimost	IEG	3,6	-	1264
Razem			19171,6	68233	287895

Źródło: opracowanie własne na podstawie statystyk z portów lotniczych

Liczba obsłużonych pasażerów w 2009 r., w stosunku do wyników roku poprzedniego, zmniejszyła się o 1600 tys., a najwyższe spadki miały porty lotnicze w: Warszawie (1140 tys.), Krakowie (244 tys.) i Wrocławiu (121 tys.). W obsłudze ładunków łączny tonaż zmniejszył się o 12 tys. ton, z tego: PL Katowice - 6,2 tys. ton i PL Warszawa - 4,5 tys. ton. Liczba operacji startów i lądowania zmniejszyła się o 4,2 tys.

Spadki te, jedne z największych w polskich portach lotniczych, są skutkiem globalnego kryzysu finansowego i spowolnienia światowej gospodarki. Wielu przewoźników zarówno tradycyjnych jak i niskokosztowych silnie odczuły skutki recesji, co zaowocowało zawieszeniem lub likwidacją wielu lotniczych połączeń.

W kryzysowym 2009 roku zdecydowanie najlepiej radzącym sobie portem lotniczym – jedynym który odnotował dodatnią dynamikę wzrostu ruchu pasażerskiego wynoszącą 18,5% – był Rzeszów-Jasionka. Pozostałe porty odnotowały spadki w przedziale od 0,2% do 36%.

W ruchu rozkładowym w lotach do/z Polski obsłużono ponad 16 mln pasażerów, a największa ich liczba podróżowała samolotami: PLL LOT/EuroLOT, Wizz Air, Ryanair, Lufthansa i easyJet. Tych pięciu przewoźników obsłużyło 81% wszystkich pasażerów ruchu rozkładowego. Ponad połowa odprawionych pasażerów wykonywała podróż samolotami linii niskokosztowych.

Ranking linii lotniczych wykonujących loty do/z Polski w ruchu regularnym przedstawia poniższa tabela.

Ranking	Linia lotnicza	Liczba pasażerów /tys./	Udział w rynku
1	PLL LOT + EuroLOT	4575,4	28,4%
2	Wizz Air, Węgry	3489,0	21,7%
3	Ryanair, Irlandia	3132,6	19,5%
4	Lufthansa Deutsche Airlines	1103,2	6,8%
5	EasyJet, Wielka Brytania	643,3	4,0%
6	Norwegian Air Shuttle, Norwegia	564,2	3,5%
7	Aer Lingus, Irlandia	258,1	1,6%
8	Air France, Francja	252,1	1,6%
9	British Airways, Wielka Brytania	234,3	1,5%
10	SAS Scandinavian Airlines	214,6	1,3%
11	Swiss Int. Airlines, Szwajcaria	190,6	1,2%
12	KLM Royal Dutch Airlines, Holandia	184,0	1,1%
13	Germanwings, Niemcy	180,1	1,1%
14	Czech Airlines, Czechy	125,5	0,8%
15	Austrian Airlines, Austria	106,5	0,7%

Ogółem przewoźnicy	16095,5	100%
--------------------	---------	------

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

W ruchu czarterowym obsłużono 3,0 mln pasażerów. Byli to głównie klienci biur turystycznych udający się na urlopy do znanych światowych kurortów. Około 30% osób podróżujących czarterami poleciało do Egiptu, a niewiele mniejszym zainteresowaniem cieszyła się także Turcja, Tunezja, Grecja i Hiszpania (od 18 do 10%). Największa liczba osób podróżowała samolotami: PLL LOT (450 tys.), czeskimi Travel Service (260 tys.), litewskimi Aurela (210 tys.), cypryjskimi Eurocypria (190 tys.) oraz tureckimi AMC Airlines, Sun Expres i Sky Airlines.

Działalność Portu Chopina w Warszawie

Największy polski port lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie w 2009 roku obsłużył 8320,9 tys. pasażerów, z tego: w ruchu międzynarodowym - 7489,6 tys., w krajowym - 831,3 tys.

Pasażerowie rejsów rozkładowych stanowili 84,4% wszystkich podróżnych. Tradycyjnie przewoźnikiem, który przewiózł największą liczbę pasażerów w ruchu rozkładowym były Polskie Linie Lotnicze LOT, a na kolejnych miejscach znalazły się linie Wizz Air, Lufthansa i Norwegian. W lotach czarterowych odprawiono 1,3 mln podróżnych, a największym zainteresowaniem pasażerów cieszyły się połączenia turystyczne do Egiptu, Turcji i Grecji.

W warszawskim porcie obsłużono 50143 ton ładunków, z tego 33281 ton cargo i 16862 ton poczty. W ruchu międzynarodowym obsłużono 32623 ton cargo i 10128 ton poczty. Ogółem wykonano 123,2 tys. operacji startów i lądowania, z tego w ruchu: pasażerskim - 115,9 tys., cargo - 4,6 tys. i z pocztą - 2,7 tys.

W 2009 r. w stosunku do wyników roku poprzedniego liczba obsłużonych pasażerów zmniejszyła się o 12%, tonaż ładunków o 8,3%, a wykonane operacje startu i lądowania zmalały o 10,6%.

Działalność największych portów regionalnych 2009

Mianem regionalnych portów lotniczych określa się sieć portów, które w okresie gospodarki planowej (socjalistycznej) miały odgrywać pomocniczą rolę w stosunku do PL Warszawa, będącego głównym portem międzynarodowym i hubem przesiadkowym dla całej Polski. Po liberalizacji rynku lotniczego w maju 2004 r., porty regionalne rozwinęły swoje własne połączenia zagraniczne, zwłaszcza w oparciu o linie niskokosztowe. Portu lotniczego nie mają w Polsce cztery województwa: podlaskie, opolskie, lubelskie i świętokrzyskie.

Liderem wśród portów regionalnych jest PL **Kraków-Balice** im. Jana Pawła II. W 2009 roku zostało w nim odprawionych 2680,3 tys. pasażerów, tj. o 8% mniej niż w roku poprzednim. Zmniejszenie liczby pasażerów wynikało głównie z ogólnego kryzysu gospodarczego, spadku zainteresowania turystów zabytkami Krakowa i mniejszej oferty przewoźników, jaka zaistniała w maju ub.r. po likwidacji Centralwings (linia obsługiwała kluczowe europejskie stolice: Londyn, Amsterdam, Ateny i Rzym). Największy udział w ruchu wynoszący 58% miały linie niskokosztowe, potem przewoźnicy tradycyjni – 33,5% i czarterowi około 8%. Wśród przewoźników niskokosztowych najwięcej pasażerów skorzystało z samolotów linii Ryanair (26,6% ruchu), easyJet i Norwegian, a wśród tradycyjnych najwięcej przewiózł PLL LOT (12,5% ruchu).

Drugim w rankingu jest PL **Katowice** w Pyrzowicach, w którym odprawiono 2364,6 tys. pasażerów (spadek roczny 2,5%). Z ogólnej liczby odprawionych pasażerów 1742,8 tys. stanowiły osoby podróżujące w ruchu regularnym, 603,8 tys. czarterowym, a pozostałe 18 tys. to pasażerowie General Aviation i inni. Samoloty linii lotniczych operujących z Pyrzowic wykonały 26,2 tys. operacji startów i lądowania. Największy udział w rynku mieli przewoźnicy: węgierski Wizz Air (54,5%), Ryanair i Lufthansa. Udział linii czarterowych wynosił łącznie 25,5%, a polskiego przewoźnika PLL LOT jedynie 1,8%. W 2009 r. linie lotnicze operujące z Katowic otworzyły cztery nowe połączenia rozkładowe i kilka czarterów turystycznych (nowe kierunki na Wyspy Kanaryjskie i do Dubaju). Najpopularniejszymi kierunkami rejsów czarterowych była Turcja i Egipt (50% ruchu).

PL **Gdańsk** im. Lecha Wałęsy obsłużył 1897,9 tys. pasażerów (spadek roczny 2,8%). Loty z Gdańska wykonywane były do 27 portów, a największy udział miały linie lotnicze: Wizz Air, Ryanair, PLL LOT, SAS i Lufthansa. Najwięcej pasażerów wybrało się na Wyspy Brytyjskie, głównie do Londynu. W ubiegłym roku uruchomiono z gdańskiego lotniska dziewięć nowych regularnych połączeń, z tego siedem przypadło na ostatnie dwa miesiące

roku. Gdańskie lotnisko odprawiło w ruchu nieregularnym 154,5 tys. pas., z tego 152 tys. to zagraniczne czartery turystyczne.

PL Wrocław im. Mikołaja Kopernika obsłużył 1365,4 tys. pasażerów. Jest to o 8% mniej niż rok wcześniej (1486 tys.). Liczba odprawionych pasażerów w rejsach rozkładowych zmniejszyła się o 7,5% (1150 tys.), a w czarterowych o 9% (215 tys.). Najpopularniejszymi kierunkami z Wrocławia były: Warszawa (201 tys.), Londyn, Frankfurt, Kopenhaga i Monachium, a w rejsach czarterowych porty: Egiptu, Tunezji, Turcji i Grecji.

PL Poznań im. Henryka Wieniawskiego obsłużył 1271,7 tys. pasażerów. Spadek liczby obsłużonych pasażerów był minimalny i wynosił 0,2%. Najwięcej osób skorzystało z usług niskokosztowych linii lotniczych Ryanair i Wizz Air, które łącznie przewiozły 662 tys. pasażerów (wzrost o 3,3%). Na lot liniami tradycyjnymi (PLL LOT, Lufthansa, SAS i Jet Air), zdecydowało się 261,6 tys. osób, czyli o 38 tys. mniej niż rok wcześniej. Liczba pasażerów czarterowych, którzy wylecieli z Poznania na wakacje wyniosła 342 tys. i była o 8% większa niż poprzednio (port zajmuje trzecie miejsce w kraju w czarterach turystycznych). Loty czarterowe realizowane były na rekordowej liczbie 23 kierunków, w tym 6 to nowe połączenia.

PL Rzeszów-Jasionka największa dynamika wzrostu

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka w 2009 r. obsłużył 383,3 tys. pasażerów. Dynamika wzrostu ruchu pasażerskiego wyniosła 18,5% i była najwyższa z polskich lotnisk. To wyjątkowy wynik w stosunku do pozostałych krajowych portów, które osiągnęły spadki. Liczbę połączeń zwiększyli obecni w Rzeszowie przewoźnicy: PLL LOT (dodatkowe rejsy do/z Warszawy), Ryanair oraz Lufthansa. Dobrych wyników osiągnął też PLL LOT na sezonowo realizowanym połączeniu do Nowego Jorku, osiągając 85% wskaźnik zapełnienia miejsc. W ruchu czarterowym obsłużono 28,5 tys. pasażerów (wzrost o 37%) i byli to głównie turyści udający się na wypoczynek do Egiptu, Tunezji i Turcji.

W 2009 roku nastąpiły też istotne zmiany organizacyjne. Port będący dotychczas pod całkowitym zarządem P.P. „Porty Lotnicze”, od 1 lipca 2009 r. jest zarządzany przez spółkę Port Lotniczy "Rzeszów-Jasionka" Sp. z o.o., której większościowym udziałowcem jest samorząd województwa podkarpackiego. 2009 rok był też udany pod względem zrealizowanych inwestycji. W listopadzie oddano do użytku powiększoną część terminala odlotów z podwojoną liczbą stanowisk odprawowych oraz nowymi pasażami komercyjno-

gastronomicznymi. Ponadto, wojewoda podkarpacki wydał pozwolenia na dwie niezwykle ważne inwestycje: budowę nowej płyty postojowej (realizacja połowa 2011 r.) oraz Terminala 2 (realizacja połowa 2012 r.). Wartość obu inwestycji przekracza 150 mln zł. Plany rozwojowe na kolejny rok zakładają dalszy rozwój istniejącej siatki połączeń i uruchomienie kilku nowych kierunków.

Ruch lotniczy kontrolowany

W 2009 r. kontrolerzy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zabezpieczyli obsługę nawigacyjną: 45 tys. przelotów krajowych (roczny spadek o 4%), 208,2 tys. przelotów w ruchu międzynarodowym (spadek o 8%) oraz 300,3 tys. przelotów tranzytowych (bez lądowania na krajowych lotniskach), co w stosunku do roku poprzedniego stanowi spadek o 7,2%. Największe nasilenie ruchu lotniczego występowało w miesiącach letnich, a w jesienno-zimowych uległo zmniejszeniu o 30-40%. Należy nadmienić, że wykonane przeloty w ruchu kontrolowanym w obszarze powietrznym Polski (FIR Warszawa) przez kilkanaście ostatnich lat miały tendencję stałego wzrostu. W okresie dziesięciolecia liczba rejsów w ruchu krajowym kontrolowanym wzrosła o 60%, a w ruchu międzynarodowym i tranzytowym zwiększyła się dwa i pół krotnie.

Zestawienie wykonanych lotów w ruchu kontrolowanym w obszarze powietrznym Polski w dziesięcioleciu 2000-2009 /FIR Warszawa/w tys. lotów/

Lata	Liczba lotów wykonanych w ruchu:		
	krajowym	międzynarodowym	tranzytowym
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.	41,6	156,6	213,0
2006 r.	46,9	186,4	246,5
2007 r.	48,6	211,2	283,8
2008 r.	46,9	226,4	323,7
2009 r.	45,0	208,2	300,4

Podsumowanie

W 2009 roku w polskich portach lotniczych obsłużono 19,2 mln pasażerów, 68,2 tys. ton ładunków i odbyło się 287,9 tys. operacji startów i lądowania. Kontrolerzy ruchu lotniczego zabezpieczyli obsługę nawigacyjną 253 tys. przelotów w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz 300 tys. tranzytów. W stosunku do roku poprzedniego liczba odprawionych pasażerów była mniejsza o 1,6 mln (spadek o 7,7%), tonaż obsługiwanych ładunków o 12,5 tys. ton (15%), a liczba operacji o 4,2 tys. (1,5%). Spadki te, jedne z największych w historii polskich portów lotniczych ostatnich lat, są skutkiem globalnego kryzysu finansowego i spowolnienia światowej gospodarki. Wielu przewoźników zarówno tradycyjnych jak i niskokosztowych silnie odczuło skutki recesji, co zaowocowało zawieszeniem lub likwidacją wielu lotniczych połączeń.

Największy udział w rynku usług portowych ma w dalszym ciągu port im. Fryderyka Chopina, który obsłużył 8,3 mln podróżnych, co stanowiło 43,4% wszystkich korzystających w polskich lotnisk. Udział Warszawy corocznie maleje na rzecz portów regionalnych: 2004 – 67,9%, 2005 – 61,5%, 2006 – 52,4%, 2007 – 48,4%, 2008 – 45,5%, 2009 – 43,4%. Wśród przyczyn można wskazać np. rosnącą aktywność i konkurencyjność portów regionalnych, zwiększający się popyt na usługi lotnicze ze strony miast wojewódzkich i całych regionów, czy preferencje przewoźników niskokosztowych, którzy wybierają porty regionalne ze względu na niższe opłaty lotniskowe. Udział przewoźników niskokosztowych w porcie w Warszawie wynosi zaledwie 18,5%, podczas gdy np. w Katowicach - 66%, a w Krakowie - 58%.

W kryzysowym 2009 roku zdecydowanie najlepiej radzącym sobie portem lotniczym – jedynym który odnotował dodatnią dynamikę wzrostu ruchu pasażerskiego wynoszącą 18,5% – był Rzeszów-Jasionka. Pozostałe porty odnotowały spadki w przedziale od 0,2% do 36%, a w wartościach liczbowych największych doznał PL Warszawa (1,1 mln pas.) i PL Kraków (0,24 mln pas.).

W ruchu rozkładowym (regularnym) w lotach do/z Polski obsłużono ponad 16 mln pasażerów, a największa ich liczba podróżowała samolotami: PLL LOT/EuroLOT, WizzAir, Ryanair, Lufthansa i easyJet. Połowa wszystkich odprawionych pasażerów wykonywała podróż samolotami linii niskokosztowych. W ruchu nieregularnym (czarterowym) obsłużono

3 mln osób i byli to głównie klienci biur turystycznych udający się na urlopy na znanych miejscowości wypoczynkowych w Egipcie, Turcji, Tunezji, Grecji i Hiszpanii. W stosunku do wyników roku poprzedniego pasażerskie przewozy regularne zmniejszyły się o 10%, a czarterowe wzrosły o 11%.

W 2009 roku porty lotnicze obsłużyły ogółem 68,2 tys. ton ładunków, czyli 15% mniej niż w 2008 r. i 20% niż w 2007 r. Największy udział w obsłudze ruchu towarowego wynoszący 73,5% ma PL Warszawa. Wynika to z faktu, że port posiada niezbędną infrastrukturę obsługową (terminal towarowy) i skupia najwięcej wyspecjalizowanych firm spedycyjnych, profesjonalnie przygotowanych do kompleksowej obsługi różnego rodzaju towarów.

Tonaż ładunków odprawianych w polskich portach od kilku lat pozostaje na podobnie niskim poziomie, w porównaniu z rynkami innych państw (50-60 tys. ton). Porównując dane obsługi przewozów ładunków, w ostatnich dziesięciu latach, można zauważyć wzrost znaczenia portów regionalnych. Dziesięć lat temu obsłużyły one 8,8 tys. ton (udział w rynku 17%), pięć lat temu 12,9 tys. ton (udział 24%), a w ubiegłym już 18,1 tys. ton (udział 26,5%). Choć tonaż obsługiwanych ładunków jest bardzo mały, to ich lotnicze przewozy wymienia się jako jeden z priorytetów polityki transportowej państwa. Analitycy wskazują, że obsługa tego segmentu znacznie poprawia efektywność funkcjonowania pasażerskich linii lotniczych, które w większości do tego celu wykorzystują wolne powierzchnie ładunkowe samolotów komunikacyjnych (dolne luki bagażowe). Można sądzić, że wraz z rozwojem gospodarczym będzie rosła rola transportu lotniczego towarów, chociaż dysproporcja naszego rynku wobec krajów UE jest dużo większa niż w przewozach pasażerskich.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

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