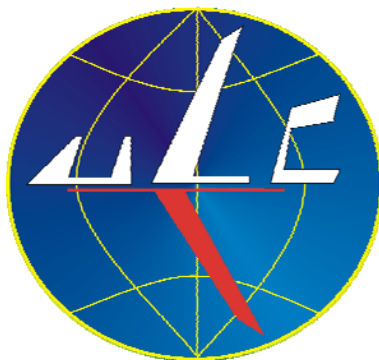


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich przewoźników w 2009 r.

Opracowanie:
Jerzy Liwiński
Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

Działalność przewozowa pasażerów i ładunków oraz świadczenie usług lotniczych unormowane jest ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo Lotnicze* oraz rozporządzeniami wykonawczymi Ministra Infrastruktury. Na wykonywanie przewozów wymagany jest Certyfikat Przewoźnika Lotniczego AOC (Air Operator Certificate), a na działalność usługową - Certyfikat Usług Lotniczych AWC (Aerial Works Certificate). Dokumenty te są wydawane w formie decyzji administracyjnych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Do świadczenia zarobkowych przewozów konieczne jest też uzyskanie koncesji.

Generalnie rynek przewoźników lotniczych w Polsce jest zdominowany przez małych operatorów, dysponujących kilkoma statkami powietrznymi. Największym są Polskie Linie Lotnicze LOT posiadające 47 samolotów komunikacyjnych, a po kilkanaście mają: SprintAir, EuroLOT i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Posiadaczem certyfikatu przewoźnika lotniczego jest też firma HiFlyer, świadcząca w Krakowie loty widokowe balonem. Obszar działania większości przewoźników ograniczony jest do terytorium Europy, a tylko dwóch może wykonywać loty po całym świecie (PLL LOT i Air Italy Polska).

Na koniec 2009 roku do wykonywania przewozów osób lub ładunków uprawnionych było 14 firm, a do świadczenia usług – 34. Posiadaczami certyfikatu przewoźnika lotniczego były: Polskie Linie Lotnicze LOT (typy użytkowanych statków powietrznych - Boeing 767 i 737, Embraer EMB-145, 170 i 175), Air Italy Polska (Boeing 757), EuroLOT (ATR-42, ATR-72), Exin (An-26), SprintAir (SAAB 340, L-410), SprintAir Cargo (SAAB 340), Sky Taxi (SAAB 340), Jet Air (ATR-42, Jetstream 32), Blue Jet (Cessna 525, C560XL, CL-300 i BD700), Ad Astra Executive Charter (Beechcraft 200GT i 58, Cessna 182), General Aviation (An-2, PZL-104 Wilga, śmigłowce Bell 407 i 427), Ibex (Beechcraft 58, Piper PA-34 Cessna 182 i 206H) oraz SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (Piaggio P180, śmigłowce Eurocopter EC-135P2+, Mi-2 i A109E), a także firma HiFlyer użytkująca balonową platformę widokową LTL203T

W 2009 r. na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono łącznie 4303,8 tys. pasażerów (w tym PLL LOT/EuroLOT - 4102 tys.) oraz 38,9 tys. ton ładunków (PLL LOT - 20,2 tys. ton).

Działalność PLL LOT, EuroLOT i Centralwings

Największym krajowym przewoźnikiem są **Polskie Linie Lotnicze LOT** (w tym EuroLOT), które przewiozły 4102 tys. pasażerów, z tego około 20% przez regionalną linię lotniczą EuroLOT (w ramach siatki połączeń PLL LOT). W ruchu międzynarodowym przewieziono - 3318,4 tys. pasażerów, a w krajowym - 783,6 tys. pasażerów. Na połączeniach rozkładowych dalekiego zasięgu do USA i Kanady przewieziono 474 tys. pasażerów, w rejsach międzynarodowych średniego zasięgu (głównie do państw europejskich) - 2387 tys., w połączeniach czarterowych wykonanych przez LOT Charters - 457 tys.

Samoloty PLL LOT wykonały 76,5 tys. rejsów uzyskując nalot 119 tys. godz., z tego EuroLOT 27 tys. rejsów w czasie 27 tys. godzin. Najwięcej pasażerów przewiozły samoloty Embraer 170/175 (1255 tys.) i Boeing 737 (1221 tys.).

Najpopularniejszymi kierunkami rejsów atlantyckich były trasy z/do Warszawa: - Chicago-O'Hare (132 tys.), Nowy Jork-JFK i Toronto, natomiast w rejsach europejskich: Londyn-Heathrow (160 tys.), Frankfurt, Paryż-Charles de Gaulle i Bruksela. Na połączeniach krajowych dominują połączenia z/do Warszawa: - Gdańsk (206 tys.), - Wrocław (195 tys.) i Kraków.

Stan floty PLL LOT (w tym EuroLOT) był zmienny i na koniec 2009 roku wynosił 61 samolotów: 6 Boeing 767, 15 Boeing 737, 10 Embraer 170, 10 Embraer 175, 6 Embraer EMB-145, 8 ATR-72 i 6 ATR-42.

Samoloty w barwach LOT latają (stan 2009 r.) do ponad 50 miast w Europie i Ameryce Północnej. Od 2003 roku LOT należy do sojuszu Star Alliance, którego członkowie oferują obecnie 19.700 rejsów dziennie do 1.077 portów lotniczych w 175 krajach. W 2012 roku LOT zamierza rozpocząć eksploatację samolotów najnowszej generacji - Boeing 787 Dreamliner.

Należąca do PLL LOT linia lotnicza **Centralwings**, w ciągu pięciu miesięcy działalności, przewiozła 80,5 tys. pasażerów, głównie turystów do Egiptu i Maroka. Przewoźnik ten powstał w 2004 r., a pierwszy komercyjny lot wykonany został w lutym 2005 r. Realizował czartery turystyczne i loty rozkładowe według formuły niskokosztowej. Siatka połączeń

czarterowych obejmowała głównie kurorty leżące w basenie Morza Śródziemnego i w Egipcie, a rejsy niskokosztowe wykonywane były do portów: w Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Portugalii, Irlandii oraz do Włoch. W 2008 r. ze względu na trudną sytuację ekonomiczną przewoźnik zrezygnował z wykonywania lotów niskokosztowych (ostatni lot październik 2008 r.), a później również i z czarterów. Centralwings zakończył swoją działalność 31 maja 2009 r. Realizację lotów czarterowych, dotychczas wykonywanych przez tego przewoźnika, przejęła nowa spółka LOT Charters. W ciągu pięcioletniej działalności Centralwings przewiózł łącznie 4421,7 tys. pasażerów, z tego w: 2005 r. – 714,9 tys., 2006 – 1224,6 tys., 2007 – 1440 tys., 2008 – 961,7 tys. i 2009 – 80,5 tys.).

Działalność Air Italy Polska, Jet Air, SkyTaxi i innych

Air Italy Polska jest przewoźnikiem czarterowym, wykonującym loty na rzecz polskich i zagranicznych biur podróży. W zimowych miesiącach 2009 r. przewoźnik realizował egzotyczne połączenia do: Fortaleza (Brazylia), Bangkok (Tajlandia), Varadero (Kuba) i Cancun (Meksyk). Operacje były wykonywane Boeingiem 757 oraz szerokokadłubowym Boeingiem 767, należącym do Grupy Air Italy (Air Italy Polska wchodzi w skład Grupy, dzięki czemu może korzystać z jej floty oraz wsparcia technicznego i operacyjnego). Siatka połączeń letnich była zdominowana trasami do portów tureckich: Bodrum, Antalya i Dalaman. Przewoźnik wykonywał loty z portu bazowego w Warszawie i z regionalnych: Krakowa, Katowic i Poznania. W ostatnich miesiącach 2009 roku przewoźnik realizował loty poza granicami kraju. Ogółem w czarterach turystycznych do/z Polski przewieziono 80,5 tys. pasażerów.

Jet Air jest prywatną linią lotniczą, istniejącą od 2001 r. Przez kilka lat współpracowała z PLL LOT, wykonując loty w ramach jej siatki połączeń. Od października 2007 r. linia konsekwentnie rozbudowywała własną siatkę połączeń regionalnych (pierwsze rejsy rozkładowe pod własnym oznaczeniem O2 uruchomiono na trasie Warszawa - Zielona Góra). W 2009 roku w 5,3 tys. rejsach przewieziono 37,3 tys. pasażerów, a największym wydarzeniem była inauguracja nowej bazy operacyjnej w Gdańsku (nowe bezpośrednie połączenia regionalne z Gdańska do Krakowa, Wrocławia i Warszawy). Przewoźnik rozwijał również działalność na rynkach zagranicznych, w tym rozpoczął współpracę z fińskim przewoźnikiem Wingo Xprs. Flotę Jet Air stanowią cztery 18-miejscowe BAE Jetstream 32 i jeden 46-miejscowy ATR 42-300.

SkyTaxi w 890 rejsach w 2009 r. przewiózł 9,8 tys. pasażerów oraz 120 ton ładunków. Były to głównie loty czarterowe realizowane na zamówienie klientów z kraju i zagranicy. Pasażerami były głównie zorganizowane grupy sportowców różnych dyscyplin z Polski i z zagranicy, a także osoby deportowane z eskortą. Wyjątkową była seria lotów pasażerskich w Libii, realizowana podczas tygodniowych obchodów 40-lecia istnienia Libijskiej Dżamahiriji. W zakresie lotów towarowych (około 25% operacji) przewoźnik realizował ekspresowe dostawy wyrobów przemysłowych, instrumentów muzycznych, poczty dyplomatycznej, a także przewoził ładunki specjalne i niebezpieczne. Na uwagę zasługuje fakt, że SkyTaxi operując dwoma samolotami SAAB 340 w ciągu roku odwiedził aż 171 różnych lotnisk, w tym: położone poza kołem polarnym norweskie lotniska Banak i Alta, iracki Bagdad, marokańskie Ouarzazate i Marrakesz, czy też położone pośrodku pustyni libijski Gadames.

General Aviation Sp. z o.o. w 2009 r. wykonywał przewozy osób, a także świadczył różnego loty usługowe, patrolowe i fotogrametryczne (posiada też certyfikat usług AWC). W 2009 roku statki powietrzne przewoźnika wykonały 1,4 tys. lotów przewożąc 5,8 tys. pasażerów, z tego: samolotami An-2P, PZL-104 i Beech 350 – 4,3 tys. oraz śmigłowcami BELL 407 i 427 – 1,5 tys. Przewoźnik jest też organizatorem lotów widokowych podczas różnego rodzaju imprez, w tym Międzynarodowego Pikniku Lotniczego Góraszka. Jego główna baza znajduje się na lądowisku Góraszka, a w okresie letnim funkcjonuje również lądowisko Jastarnia na Półwyspie Helskim, skąd są wykonywane nadmorskie loty widokowe, cieszące się dużą popularnością wśród wczasowiczów.

Blue Jet wykonywał loty czarterowe, głównie dla ludzi biznesu i VIP (do maja 2009 r. przewoźnik funkcjonował pod nazwą Jet Service). Rejsy realizowane były głównie na zamówienie osób, które najwyżej cenią swój czas, komfort oraz dyskrecję podróży. W ubiegłym roku Blue Jet w 650 rejsach przewiózł 2,6 tys. pasażerów. Były to głównie rejsy w ruchu międzynarodowym, w tym o zasięgu międzykontynentalnym. Przewoźnik dysponuje nowoczesnymi odrzutowcami klasy biznes, o komfortowym wyposażeniu kabiny pasażerskiej (od 4 do 14 miejsc). Sztandarowym samolotem jest 14-miejscowy Bombardier Global 5000, o luksusowym wyposażeniu i wysokich parametrach (zasięg 8700 km, prędkość przelotowa 920 km/h).

Ad Astra Executive Charter jest przewoźnikiem lotniczym operującym małymi samolotami typu Beechcraft King Air, Beechcraft Baron i Cessna 182T. Specjalizuje się w przewozach klientów klasy VIP i Executive oraz wykonuje transport specjalny, w tym organów do przeszczepu, na rzecz kilku ośrodków transplantologicznych. W 2009 roku z przelotów biznesowych skorzystało 950 osób.

W 2010 roku Ad Astra planuje poszerzyć swoją działalność przewozową i powiększyć swoją flotę o cztery śmigłowce i dwa odrzutowe samoloty biznesowe Beechcraft Premier. Przewoźnik podpisał już kilka kontraktów na obsługę wydarzeń ekonomicznych, jak również umowy obsługi lotniczej kilku wiodących korporacji. Ponadto, korzystając z programu unijnego, w połowie roku otwiera techniczną bazę obsługi samolotów Beechcraft i Cessna.

Balonowa platforma widokowa

W 2009 roku certyfikat przewoźnika lotniczego AOC otrzymała firma **HiFlyer** Polska Sp. z o.o. Świadczy ona w Krakowie komercyjne loty balonem na uwięzi, zaopatrzonym w platformę widokową, stanowiącą swoisty podniebny taras. Balon unosi się na wysokość 150 m, a na taki lot może jednorazowo zabrać do 30 osób wraz z pilotem. „Rejs” widokowy trwa około 15 minut.

Balonowa platforma widokowa typu LTL203T została wyprodukowana w 2008 r. w Wielkiej Brytanii i o znakach rozpoznawczych G-CFMF została wpisana do brytyjskiego rejestru statków powietrznych. Masa własna całego kompletu wynosi ponad trzy tony, balon ma średnicę 22,3 m i jest w 90% wypełniony helem. Około 10% to powietrze, które ma za zadanie wyrównywać różnicę ciśnień. W skład systemu platformy widokowej wchodzi również infrastruktura naziemna, zaprojektowana z wyjątkowo dużym zapasem bezpieczeństwa. Platforma posiada wszystkie atesty przewidziane dla statków powietrznych, w tym certyfikat typu nadany przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego EASA.

Jest to pierwsza tego typu platforma widokowa w Polsce i jedna z niewielu w Europie. Stanowi dużą atrakcję turystyczną Krakowa, a jej lokalizacja umożliwia zapoznanie się z góry z zabudową historycznego centrum Starego Miasta. W 2009 roku z lotu balonem skorzystało ponad 42 tys. osób.

Działalność lotnictwa sanitarnego

W 2009 roku Lotnicze Pogotowie Ratunkowe realizowało zadania z zakresu medycznych czynności ratunkowych HEMS (*Helicopter Emergency Medical Service* - Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego) oraz lotniczego transportu sanitarnego. Ogółem wykonano 5904 misji medycznych, w tym 4359 lotów ratowniczych do wypadków i nagłych zachorowań oraz 1545 samolotowych transportów międzyszpitalnych. Na pokładach statków powietrznych przewieziono łącznie 5420 pacjentów.

Śmigłowce sanitarne biorące udział w systemie ratownictwa HEMS znajdowały się w 17 bazach stałych, zlokalizowanych na terenie całego kraju. Na ich wyposażeniu były śmigłowce typu Mi-2 Plus, Eurocopter EC-135 i Agusta A109E. Zadania transportu medycznego na obszarze kraju i zagranicą realizowały dwa specjalistyczne samoloty sanitarne typu Piaggio P.180 Avanti.

Najważniejszym wydarzeniem 2009 roku było wprowadzenie do eksploatacji pierwszej partii śmigłowców Eurocopter EC-135. Pogotowie otrzymało sześć takich maszyn, które sukcesywnie i zgodnie z grafiką szkoleń załóg, były wprowadzane do pełnienia dyżurów w bazach HEMS. Zastępowały one dotychczas użytkowane śmigłowce Mi-2Plus. Zgodnie z kontraktem kolejne 17 śmigłowców EC-135 będzie dostarczonych do końca 2010 roku. Wprowadzenie do baz nowych śmigłowców rozszerza możliwości pogotowia (znacznie skraca się czas dotarcia do miejsca zdarzenia), a po wprowadzeniu wszystkich do eksploatacji pokrycie operacyjne obszaru kraju wyniesie ponad 90%.

Przewozy ładunków

Transportem lotniczym przewozi się dwa rodzaje przesyłek: zwykłe i wymagające obsługi handlingowej. Specjalnych obsług wymagają m.in.: materiały niebezpieczne, żywe zwierzęta, towary łatwo psujące się, a także przesyłki ciężkie i niewymiarowe, dyplomatyczne i wartościowe. W 2009 r. na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono łącznie 38,9 tys. ton ładunków, z tego najwięcej LOT Cargo.

Polskie Linie Lotnicze LOT (**LOT Cargo**) w 2009 r. przewiozły 20,2 tys. ton ładunków. Jest to aż 20% mniej niż w 2008 roku (24,7 tys. ton). Najwięcej przewieziono na trasach transatlantyckich, do/z USA i Kanady, wykorzystując do tego rejsy samolotów pasażerskich. Średnio na jeden atlantycki rejs, do dolnych luków bagażowych pasażerskiego Boeinga 767, ładowanych było 5 ton towarów. W Europie najpopularniejszymi kierunkami przewozów były Wielka Brytania, Niemcy, Rosja i Francja.

LOT Cargo w ramach rozwoju działalności, we współpracy z kanadyjskim przewoźnikiem Cargojet, uruchomił w listopadzie 2009 r. pierwsze transatlantyckie połączenie frachtowe z/do Polski, na trasie Hamilton - Katowice - Hamilton. Średnio na jeden rejs towarowego Boeinga 767-200ERF ładowanych było około 30 ton. Uruchomienie tego połączenia pozwoliło na zwiększenie oferowanej pojemności przewozowej na rejsach transatlantyckich, a także umożliwiło przewóz towarów, których nie można załadować na samolot pasażerski (np. towarów niebezpiecznych lub o dużych gabarytach). Objętość ładunkowa obu pokładów towarowego Boeinga wynosi 438 m³, a jego maksymalny udźwig wynosi 45 ton. Głównymi towarami przewożonymi przez LOT Cargo była poczta, materiały przemysłowe, farmaceutyki, żywność i zwierzęta.

Samoloty Grupy **SprintAir** wykonały 6,5 tys. rejsów (nalot 6,3 tys. godzin), przewożąc 11 tys. ton ładunków. Podstawowym przedmiotem działalności spółek Grupy SprintAir - podobnie jak w latach poprzednich - były przewozy lotnicze ładunków, realizowane w oparciu o długoterminowe umowy z kontrahentami krajowymi i zagranicznymi. W ramach tych umów, samoloty SprintAir operowały na 12 trasach: 6 krajowych i 6 międzynarodowych, w tym 2 poza obszarem RP. Jednym z głównych zakresów działalności był codzienny transport przesyłek na zapotrzebowanie Poczty Polskiej. Ponadto, pod koniec 2009 roku, po pozyskaniu pasażerskiego samolotu Saab 340, spółka rozszerzyła ofertę o takie loty. SprintAir użytkuje flotę składającą się z 12 samolotów typu Saab 340A, jednego L-410, dwóch Diamond DA 20 Katana (wykorzystywanych do prowadzenia działalności szkoleniowej przez ośrodek szkoleń lotniczych SprintAir Aviation School) oraz jednego wypożyczanego An-26. W skład Grupy SprintAir wchodzi spółki: SprintAir, SprintAir Cargo, SprintAir Aviation School oraz założonej na Litwie UAB SprintAir Kaunas.

Exin w 2,8 tys. rejsów przewiózł 7,6 tys. ton ładunków, z tego 2,9 tys. ton w lotach do/z Polski (Katowice-Lipsk i Gdańsk-Lipsk) oraz 4,7 tys. ton między portami lotniczymi: Francji, Danii, Niemiec, Czech, Finlandii i Estonii. Były to przewozy, głównie na zamówienie firmy

kurierskiej DHL (powtarzalne rejsy czarterowe, pięć razy w tygodniu) oraz różnego rodzaju loty doraźne. Przewoźnik użytkował sześć własnych samolotów typu An-26B oraz jeden wynajmowany okresowo z białoruskiej firmy Genex Ltd. lub litewskiej RAF-AVIA. Samoloty te dysponują ładownością 5,5 tony, a objętość kabiny ładunkowej wynosi 40 m³.

Podsumowanie działalności przewozowej

Przewozy lotnicze pasażerów i ładunków to atrakcyjny segment biznesowy w skali światowej, który corocznie generuje kilkaset miliardów dolarów przychodów. W 2009 roku na świecie transportem lotniczym przewieziono około 4300 mln pasażerów i 37 mln ton ładunków, a udziałem polskich przewoźników było tylko 4,3 mln pasażerów i 38,9 tys. ton. Stanowi to około jednego promila globalnego wyniku. Przewozy te znacznie odbiegają od wyników osiąganych przez europejskie kraje zbliżone lub mniejsze pod względem warunków geograficznych, demograficznych i gospodarczych.

W 2009 roku, w stosunku do roku poprzedniego, przewozy pasażerskie zrealizowane przez polskich przewoźników zmniejszyły się o 18%, a tonaż ładunków zmalał o 16%. Dynamika spadków jest znacznie większa od wyniku światowego, gdyż według wstępnych danych Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego IATA globalna liczba pasażerów spadła o 3,5%, a tonaż ładunków o 10,1%. Jeżeli weźmiemy pod uwagę zrealizowane polskie przewozy w dłuższym okresie czasowym, to okaże się, że 2009 rok jest jednym z najgorszych. Cofnęliśmy się bowiem aż o pięć lat w obsłudze pasażerów i trzy lata w przewozach ładunków. Chociaż liczbowo przewozy pasażerów PLL LOT zrealizowane w 2009 r. są na poziomie roku poprzedniego, należy jednak wziąć pod uwagę, że od czerwca 2009 r. przewoźnik ten ma w swoim składzie spółkę LOT Charters, która przejęła kilka samolotów i siatkę połączeń czarterowych zlikwidowanej linii lotniczej Centralwings.

Zwraca też uwagę dalszy malejący udział polskich przewoźników w ogólnej liczbie pasażerów odprawianych w krajowych portach. Dziesięć lat temu co drugi pasażer spośród odprawianych w portach odbywał podróż na pokładzie polskiego samolotu, pięć lat temu co trzeci, natomiast obecnie – prawie co piąty (od 2000 r. liczba pasażerów polskich przewoźników zwiększyła się o 49%, a łączna liczba odprawionych w portach o 230%). Stało się to głównie za sprawą liberalizacji przewozów lotniczych i wejścia na rynek zagranicznych linii niskokosztowych.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

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