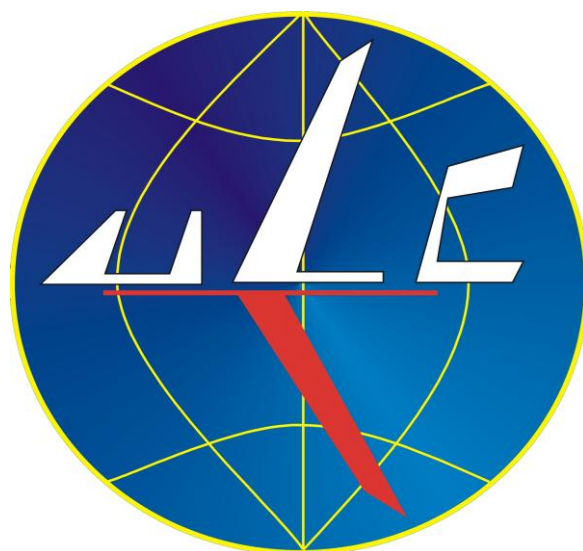


URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
DEPARTAMENT RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO

ANALIZA RYNKU
TRANSPORTU LOTNICZEGO
W POLSCE
w 2008 roku



Warszawa, styczeń 2010

Spis treści

Streszczenie	3
Wstęp.....	4
I. Zmiany w systemie prawnym.....	5
II. Zmiany w wielkości ruchu w polskich portach lotniczych	10
III. Zmiany w liczbie podmiotów działających na polskim rynku lotniczym posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.....	28
1. Zarządzanie lotniskami użytku publicznego	28
2. Przewóz lotniczy	28
3. Obsługa naziemna	29
IV. Informacje na temat liczby kierunków obsługiwanych z polskich portów lotniczych w ruchu regularnym i charterowym przez przewoźników zagranicznych.	31
1. Sezon Zima 2007/2008.....	31
2. Sezon Lato 2008.....	32
3. Sezon Zima 2008/2009.....	34
V. Podział polskiego rynku pomiędzy różne grupy przewoźników	36
VI. Sytuacja finansowa podmiotów działających na polskim rynku lotniczym posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.....	47
VI. Sytuacja finansowa podmiotów działających na polskim rynku lotniczym posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.....	47
1. Zarządzający lotniskami użytku publicznego.....	47
2. Przewoźnicy lotniczy	51
3. Obsługa naziemna	54
Podsumowanie.....	58
Załącznik 1. Przewoźnicy zagraniczni operujący do/z Polski regularnie w podziale na porty lotnicze i sezony.....	59
Załącznik 2. Przewoźnicy zagraniczni operujący do/z Polski nieregularnie w podziale na porty lotnicze i sezony.....	105
Załącznik 3. Informacja dotycząca umów międzynarodowych w 2008 r.	118

Streszczenie

Rok 2008 był kolejnym rokiem, w którym widoczny jest rozwój polskiego rynku lotniczego. Jednakże w porównaniu z latami wcześniejszymi (2005-2007) zaobserwować można wyraźne spowolnienie tego rozwoju (wzrost liczby obsługanych w polskich portach lotniczych pasażerów wyniósł 7,91%, a wykonanych operacji 3,55% i był znacznie niższy niż w roku poprzednim), a w przypadku niektórych jego uczestników zaobserwować można występowanie poważnych objawów kryzysu ekonomicznego, jaki dotknął światowy sektor lotniczy.

W dalszym ciągu stopniowemu wzrostowi ulegał udział w rynku portów regionalnych, które od 2007 roku obsługują łącznie ponad 50 % pasażerów, a ich udział w liczbie obsługanych operacji stale przybliża się do 50 %.

Zwiększeniu, podobnie jak w latach poprzednich, uległ również udział przewoźników z segmentu niskokosztowego. W roku 2008 udział tej grupy podmiotów w ogólnej liczbie obsługanych w Polsce pasażerów wyniósł 52,99%.

Zdecydowana większość pasażerów odprawionych w ruchu regularnym obsługiwana była przez przewoźników zagranicznych. Udział przewoźników polskich w rynku przewozów pasażerskich w roku 2008 wyniósł 32,18 %.

W roku 2008 przewoźnikiem, który przewiózł największą liczbę pasażerów w ruchu do/z Polski były PLL LOT, które przewiozły 27,44% wszystkich pasażerów w ruchu regularnym.

Zaobserwować można było również ożywienie w segmencie usług obsługi naziemnej. Wyraźnemu zwiększeniu uległa liczba podmiotów posiadających zezwolenia na wykonywanie tej obsługi.

Początki ogólnoświatowego kryzysu ekonomicznego w branży lotniczej były również widoczne w sferze finansów podmiotów. W najbardziej wyraźny sposób świadczą o tym wyniki polskich przewoźników lotniczych, jednakże nie pozostało to również bez wpływu na sytuację zarządzających lotniskami, dla których zmniejszenie liczby obsługanych pasażerów i operacji przełożyło się wprost na pogorszenie rentowności.

Był to również rok, w którym nastąpiły dosyć istotne zmiany w regulacjach rynkowych obowiązujących sektor przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty Europejskiej.

Wstęp

Poniższa analiza jest kontynuacją publikacji ULC z lat poprzednich i skupia się na roku 2008. Rok ten był szczególnie interesujący ze względu na rozpoczynający się kryzys na rynku usług lotniczych związany z ogólnym kryzysem gospodarczym.

Zaobserwować można, że początki kryzysu miały w różnym stopniu wpływ na liczbę odprawionych pasażerów i wykonanych operacji lotniczych w różnych portach lotniczych. Dokument wskazuje również, w jaki sposób skutki początków kryzysu znalazły swoje odbicie w sytuacji finansowej konkretnych grup podmiotów rynku transportu lotniczego w Polsce.

W omawianym okresie wprowadzone zostały istotne zmiany w prawie wspólnotowym, przyczyniające się w pewnych aspektach do dalszej liberalizacji rynku w zakresie przewozów lotniczych. Jednakże efekty tych zmian będzie można analizować dopiero w latach kolejnych, gdyż zmiany prawne nastąpiły pod koniec 2008 roku.

Szczegółowej analizie zostały poddane również dane ilościowe dotyczące rynku. W sposób szczegółowy zostały omówione dane dotyczące liczby obsłużonych w portach pasażerów oraz wykonanych operacji i na ich podstawie dokonane zostały analizy polskiego rynku przewozów lotniczych w aspektach między innymi typu biznesowego przewoźnika.

Zaprezentowane zostały również zmiany, jakie zaszły w aspekcie liczby podmiotów działających na polskim rynku, zarówno krajowych posiadających koncesje i zezwolenia wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jak i przewoźników zagranicznych.

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych tematyką rynku lotniczego w Polsce do zapoznania się z dokumentem.

I. Zmiany w systemie prawnym

W dniu 01.11.2008 r. weszło w życie *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty*¹. Rozporządzenie to zastąpiło dotychczas obowiązujące trzy rozporządzenia, tworzące tzw. III pakiet liberalizacyjny będący podstawą utworzenia wspólnego rynku w zakresie lotnictwa cywilnego we Wspólnocie:

- *rozporządzenie nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym,*
- *rozporządzenie nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych,*
- *rozporządzenie nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze.*

Rozporządzenie to wprowadziło istotne zmiany m.in. w zakresie:

- koncesjonowania przewoźników lotniczych i warunków ważności koncesji,
- leasingowania statku powietrznego z państwa trzeciego wraz z załogą,
- zasad wykonywania przewozów lotniczych w ramach Wspólnoty Europejskiej,
- obowiązków związanych z publikacją taryf lotniczych.

Ze względu na podstawowe znaczenie przedmiotowego rozporządzenia dla wykonywania przewozów lotniczych we Wspólnocie Europejskiej, poniżej pokrótce opisane zostały najważniejsze zmiany i postanowienia przedmiotowego aktu prawnego.

Warunki ważności koncesji

W zakresie przyznawania koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego przedmiotowe rozporządzenie wzmocniło nadzór krajowych organów koncesyjnych (w Polsce Prezes ULC) nad przewoźnikami lotniczymi oraz przyznało Komisji Europejskiej prawo wnioskowania do organu koncesyjnego o sprawdzenie spełniania wymogów koncesji przez przewoźnika. Ponadto Komisja musi być informowana o wszelkich decyzjach związanych z przyznaniem, zawieszeniem, zatwierdzeniem i cofnięciem koncesji. Dodatkowo w treści rozporządzenia:

¹ Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3.

- wprowadzono obowiązek obligatoryjnej weryfikacji spełniania przez koncesjonowany podmiot warunków koncesji po dwóch latach od daty wydania koncesji i każdorazowo w przypadku podejrzenia istnienia problemów w tym zakresie;
- wprowadzono obowiązek przedstawiania Prezesowi ULC koncesji przez przewoźnika w celu jej zatwierdzenia (lub zmian do niej);
- nałożono na przewoźnika obowiązek zawiadamiania Prezesa ULC istotnych zmianach (katalog określony w rozporządzeniu) zachodzących w przedsiębiorstwie mających wpływ na finanse przedsiębiorstwa;
- wprowadzono nieco bardziej restrykcyjny zapis dotyczący obowiązku dysponowania, co najmniej jednym statkiem powietrznym w formie własności lub leasingu bez załogi;
- wprowadzono jednolity w ramach Wspólnoty, trzymiesięczny termin na wydanie przez Prezesa ULC decyzji w sprawie przyznania albo odmowy przyznania koncesji;
- nałożono na Prezesa Urzędu obowiązek udostępnienia do publicznej wiadomości procedur w sprawach o wydanie, zawieszenie lub cofnięcie koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego oraz informowania o nich Komisji Europejskiej;
- zmodyfikowano przepisy dotyczące możliwości wyrażenia przez Prezesa ULC zgody na leasingowanie przez koncesjonariusza statku powietrznego zarejestrowanego w państwie trzecim, wraz z załogą;
- nałożono restrykcyjne sankcje w przypadku niezłożenia przez przewoźnika sprawozdania finansowego.

Istotną zmianą wprowadzoną przez rozporządzenie jest wzrost kwoty kapitału netto², jakiej posiadanie zobowiązani są w każdym momencie wykazać przewoźnicy lotniczy wykonujący operacje przy wykorzystaniu statków powietrznych o MTOM poniżej 10 ton lub z liczbą miejsc poniżej 20 – wymagana wartość kapitału netto została podniesiona z 80.000 euro do 100.000 euro. W rozporządzeniu pozostawiono jednak alternatywny do ww. kwoty kapitału netto wymóg polegający na wykazaniu, iż przewoźnik posiada dobrą sytuację finansową.

Należy również zauważyć, że nowe rozporządzenie jasno precyzuje zależność pomiędzy certyfikatem przewoźnika lotniczego (AOC) a koncesją na wykonywanie przewozu lotniczego - przyznanie i zachowanie ważności koncesji zależne jest od posiadania ważnego

² Kapitał netto – aktywa netto pomniejszone o wszystkie potrącenia ze wszystkich aktywów, które nie mogą być spieniężone w swej wartości księgowej.

AOC a wszelkie zmiany AOC znajdują odzwierciedlenie w koncesji. Z kolei przepis art. 9 ust. 5 rozporządzenia stanowi wyraźnie, że w sytuacji zawieszenia lub cofnięcia AOC, koncesja powinna zostać - odpowiednio - zawieszona lub cofnięta.

Taryfy

Przedmiotowe rozporządzenie wprowadziło pełną swobodę ustalania taryf lotniczych przez przewoźników wspólnotowych oraz – na zasadzie wzajemności – przewoźników z państw trzecich. Ustanowiło ono jednocześnie nowe zasady publikacji taryf przewozu lotniczego, wykonywanego z portów lotniczych położonych na terytorium państw Wspólnoty, uzupełniające przepisy dotyczące nieuczciwych praktyk oraz inne przepisy dotyczące ochrony konsumentów. Rozporządzenie zobowiązuje sprzedawców przewozu lotniczego do:

- podawania łącznej, ostatecznej ceny przewozu na wszystkich etapach procesu oferowania i zawierania umowy;
- dodatkowo do podania łącznej ceny wyszczególnienia taryfy lotniczej, podatków i opłat oraz dopłat;
- przekazywania w sposób wyraźny, przejrzysty i jednoznaczny na początku procesu rezerwacji informacji o wszystkich opcjonalnych dopłatach do ceny, przy czym zgoda klienta na ww. dopłaty powinna być wyrażana na zasadzie opcjonalnej (*opt-in* – przystąpienia do korzystania).

Rozporządzenie wprowadziło również wprost zakaz dyskryminacji ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania konsumenta, jak również ze względu na miejsce siedziby przedstawiciela przewoźnika lotniczego lub innego podmiotu, prowadzącego sprzedaż biletów na terenie Wspólnoty.

Przewozy lotnicze

Zgodnie z nowym rozporządzeniem, przewoźnicy lotniczy, posiadający koncesje wydane w jednym z państw Wspólnoty (przewoźnicy wspólnotowi), mogą swobodnie świadczyć przewozy lotnicze na terytorium UE i nie podlegają w tym zakresie żadnym dodatkowym zezwoleniom lub upoważnieniom.

Rozporządzenie wprowadziło regulacje dotyczące wykonywania przewozów w formule code-share³. Zgodnie z nimi przewoźnicy wspólnotowi mogą zawierać porozumienia code-share z innymi przewoźnikami wspólnotowymi lub z krajów trzecich dotyczące przewozów na trasach wewnątrz Wspólnoty oraz do krajów trzecich. Wszelkie ograniczenia wynikające z umów dwustronnych zawartych pomiędzy państwami członkowskimi, dotyczące przewozów wykonywanych przez przewoźników wspólnotowych wewnątrz Wspólnoty oraz na trasach z/do krajów trzecich będą zniesione. Jednakże, w przypadku dwustronnych umów o komunikacji lotniczej zawartych z państwami trzecimi, państwo członkowskie może nałożyć ograniczenie na porozumienia code-share pomiędzy przewoźnikami wspólnotowymi, a przewoźnikami z krajów trzecich, w szczególności, gdy zainteresowane państwo trzecie nie oferuje podobnych możliwości handlowych wspólnotowym przewoźnikom lotniczym operującym z tego państwa członkowskiego (zapewnienie zasady wzajemności).

Widocznym jest, że nowa regulacja wprowadziła pewne ułatwienia w kwestiach swobody operowania w ramach UE dla przewoźników wspólnotowych, przy jednoczesnym zaostrzeniu przepisów odnośnie finansów i przejrzystości taryf.

Oprócz omówionej wyżej zmiany przepisów wspólnotowych istotny wpływ na uregulowania formalne umożliwiające przewoźnikom lotniczym wykonywanie przewozów poza granice Wspólnoty Europejskiej mają umowy o komunikacji lotniczej. W okresie objętym analizą w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego podejmowane były działania mające na celu stworzenie podstaw formalno – prawnych niezbędnych do rozwoju siatki połączeń zgodnie z planami przewoźników lotniczych poprzez zaangażowanie Urzędu w prowadzenie negocjacji umów lotniczych.

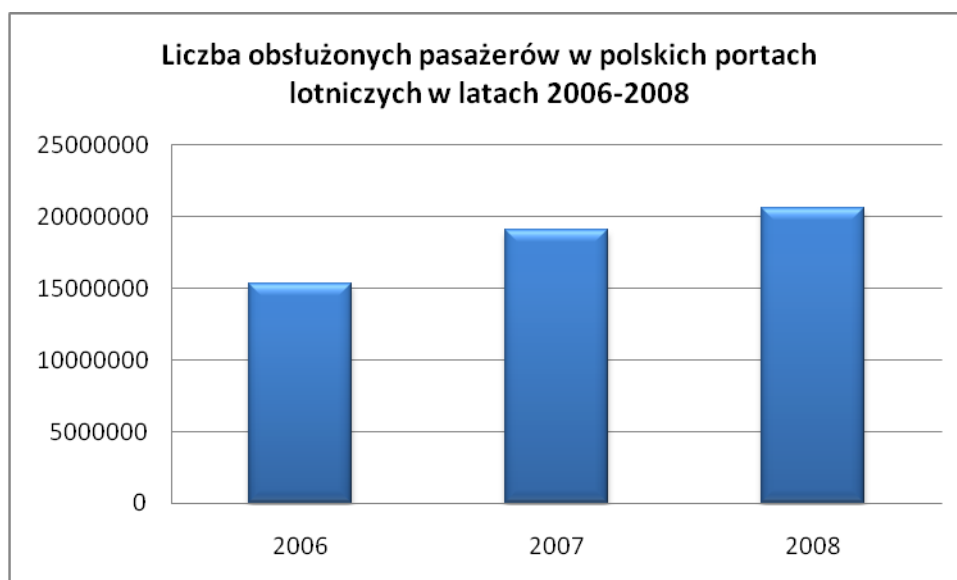
Podobnie jak w latach poprzednich, działania Urzędu w tym zakresie obejmowały z jednej strony prowadzenie dwustronnych negocjacji z innymi państwami, a z drugiej – w związku z obowiązywaniem *rozporządzenia (WE) Nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi* – aktywne uczestnictwo w

³ dzielenie oznakowania linii (code-share) - porozumienie z innym przewoźnikiem lotniczym, zgodnie z którym przewoźnikiem faktycznie dokonującym przewozu może być przewoźnik inny niż wskazany w bilecie. O tożsamości przewoźnika faktycznie dokonującego przewozu pasażer jest informowany w chwili dokonywania rezerwacji.

prowadzonych przez Komisję Europejską negocjacjach całościowych umów o komunikacji lotniczej pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi, kładąc szczególny nacisk na ochronę interesów polskich podmiotów i rozwój całego polskiego rynku lotniczego. Szczegółowa informacja na temat prowadzonych w roku 2008 przez Urząd działań znajduje się w załączniku 3.

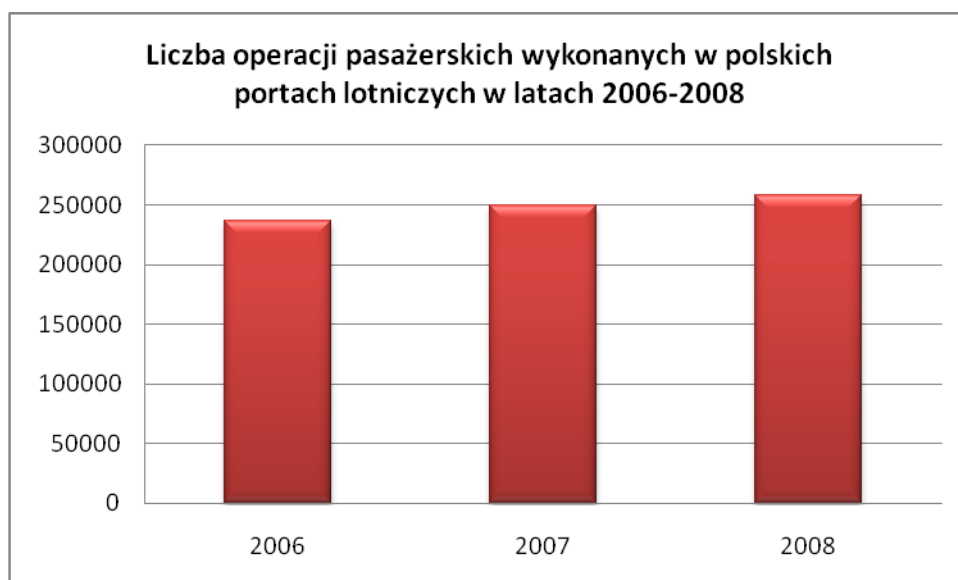
II. Zmiany w wielkości ruchu w polskich portach lotniczych

W roku 2008 wzrosła w stosunku do roku poprzedniego zarówno liczba odprawionych w portach lotniczych⁴ pasażerów jak i wykonanych w nich operacji, co widoczne jest na poniższych wykresach. Jednocześnie widoczne jest, iż nastąpiło wyraźne spowolnienie w rozwoju rynku – przyrost liczby odprawionych pasażerów i wykonanych operacji był niższy niż w roku poprzednim. Podczas gdy w roku 2007 obsłużono w polskich portach lotniczych o 24,44 % więcej pasażerów niż w roku 2006, w roku 2008 dynamika wyniosła już tylko 7,91%. W odniesieniu do wykonanych operacji pasażerskich ich liczba w roku 2007 wzrosła w stosunku do roku 2006 o 5,30 %, podczas gdy w roku 2008 w stosunku do roku 2007 o 3,55%.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

⁴ Zgodnie z art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego wymaga uzyskania zezwolenia. W chwili obecnej kwestie dotyczące ww. zezwoleń uregulowane są w rozdziale 2 działu VIII ww. ustawy oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2005 r. w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego (Dz. U. Nr 182, poz. 1535). W roku 2008, analogicznie do lat poprzednich, handlowy ruch lotniczy odbywał się na jedenastu lotniskach, na których zapewniane były służby kontroli ruchu lotniczego, i te lotniska zostały objęte niniejszą analizą: Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Poznań-Ławica, Łódź im. Władysława Reymonta, Bydgoszcz-Szwederowo, Rzeszów-Jasionka, Szczecin-Goleniów, Zielona Góra-Babimost.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Zamieszczona niżej tabela pokazuje liczbę wykonanych operacji i obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych. Pomimo, iż ogólne wyniki dla całego rynku ukazują zwiększenie się w roku 2008 zarówno liczby obsłużonych pasażerów jak również wykonanych operacji, nie oznacza to, że we wszystkich portach wielkości te uległy zwiększeniu. Pod względem liczby obsłużonych pasażerów wyniki niższe niż w roku poprzednim odnotowały Kraków i Zielona Góra, w odniesieniu natomiast do liczby wykonanych operacji były to Kraków, Zielona Góra oraz Warszawa.

Tabela 1. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2007-2008.

Nazwa Portu	2007	2008	2008/2007
1. Warszawa – Okęcie			
Liczba pasażerów	9 268 551	9 436 958	1,82 %
Liczba operacji PAX	133 135	129 718	-2,57 %
2. Kraków – Balice			
Liczba pasażerów	3 042 351	2 897 071	-4,78 %
Liczba operacji PAX	35 425	31 323	-11,58 %
3. Katowice – Pyrzowice			
Liczba pasażerów	1 962 564	2 402 338	22,41 %
Liczba operacji PAX	18 178	21 131	16,25%
4. Wrocław – Strachowice			
Liczba pasażerów	1 267 570	1 477 901	16,59 %
Liczba operacji*	15 444	18 781	21,61 %
5. Poznań – Ławica			
Liczba pasażerów	863 018	1 256 064	45,54 %
Liczba operacji PAX	12 062	16 233	34,58 %
6. Łódź im. W. Reymonta			
Liczba pasażerów	312 243	341 788	9,46 %
Liczba operacji PAX	3 783	4 194	10,86 %
7. Gdańsk im. L. Wałęsy			
Liczba pasażerów	1 708 739	1 930 513	12,98 %
Liczba operacji PAX	20 836	23 592	13,23 %
8. Szczecin – Goleniów			
Liczba pasażerów	227 899	293 884	28,95 %
Liczba operacji PAX	3 591	4 225	17,66 %
9. Bydgoszcz			
Liczba pasażerów	182 396	266 982	46,37 %
Liczba operacji PAX	3 092	4 770	54,27 %
10. Rzeszów			
Liczba pasażerów	274 272	320 115	16,71 %
Liczba operacji PAX	3 022	3 450	14,16 %
11. Zielona Góra			
Liczba pasażerów	6 739	5 237	-22,29 %
Liczba operacji PAX	714	704	-1,40 %
Suma			
Liczba pasażerów	19 116 342	20 628 851	7,91 %
Liczba operacji PAX	249 282	258 121	3,55 %

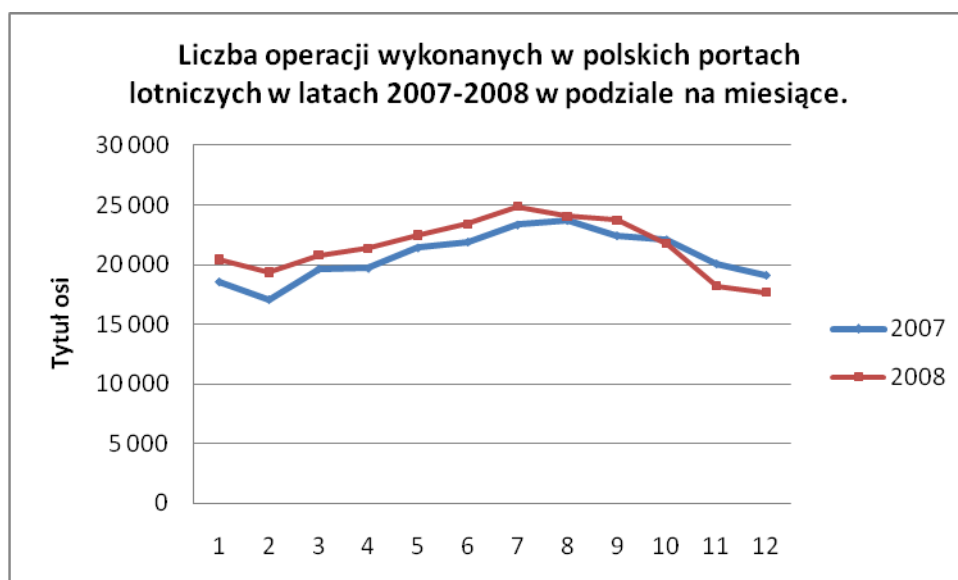
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Na kolejnych wykresach ukazane są te same dane jednakże w podziale miesięcznym, co pozwala na szczegółową analizę, w których portach i w jakim okresie liczba obsłużonych pasażerów i wykonanych operacji były niższe niż w roku poprzednim. W wielu przypadkach, pomimo zwiększenia się wartości końcowych w odniesieniu do konkretnych miesięcy, można zaobserwować wyniki gorsze od tych osiąganych w roku poprzednim. Wyraźnie widoczne jest, że liczba obsłużonych pasażerów uległa gwałtownemu załamaniu w październiku i na koniec tego miesiąca była już minimalnie niższa niż w odpowiadającym okresie roku 2007. Natomiast liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w listopadzie i grudniu 2008 r. były już znacznie niższe niż w tych samych miesiącach roku poprzedniego.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

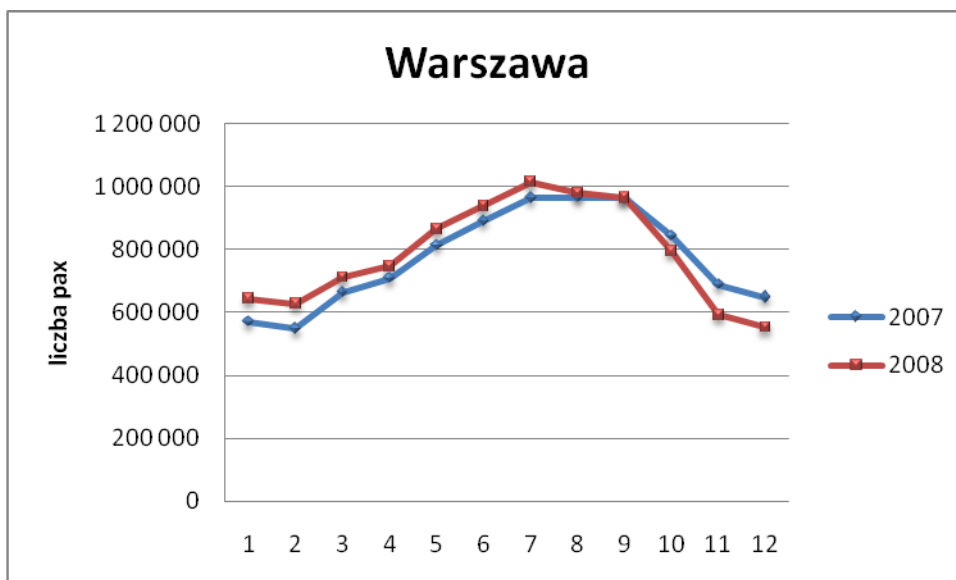
W odniesieniu do liczby wykonanych operacji widoczne jest, iż pierwsze załamanie nastąpiło już w sierpniu 2008 r., gdy liczba operacji uległa zbliżeniu do liczby operacji wykonanych w tym miesiącu w roku 2007. Niewielkie odbicie widoczne było we wrześniu, natomiast w kolejnych miesiącach następowały już widoczne i znaczące spadki w liczbie wykonywanych operacji w stosunku do roku poprzedniego.



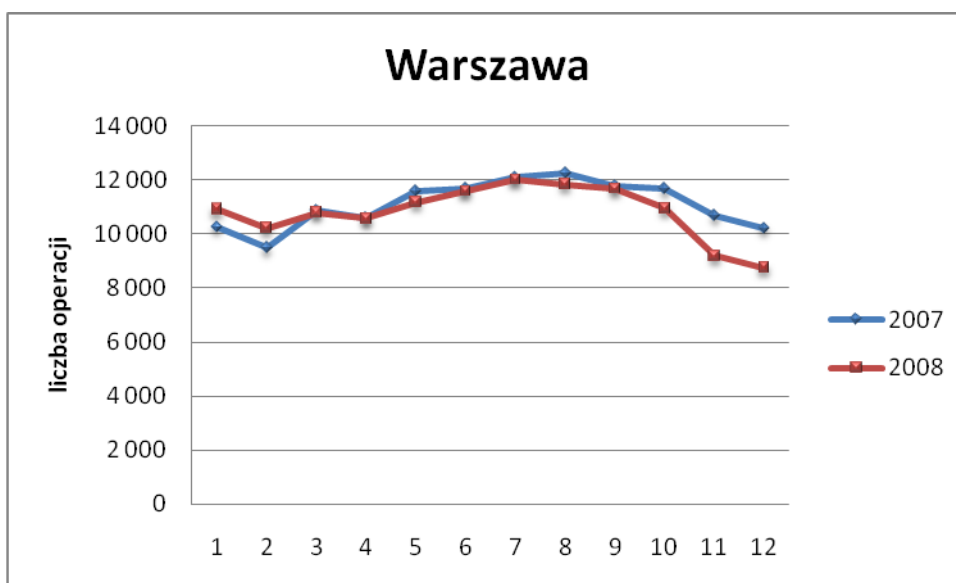
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Kolejne wykresy ukazują, w jaki sposób kształtowała się sytuacja pod względem liczby obsłużonych pasażerów i wykonanych operacji w poszczególnych portach lotniczych.

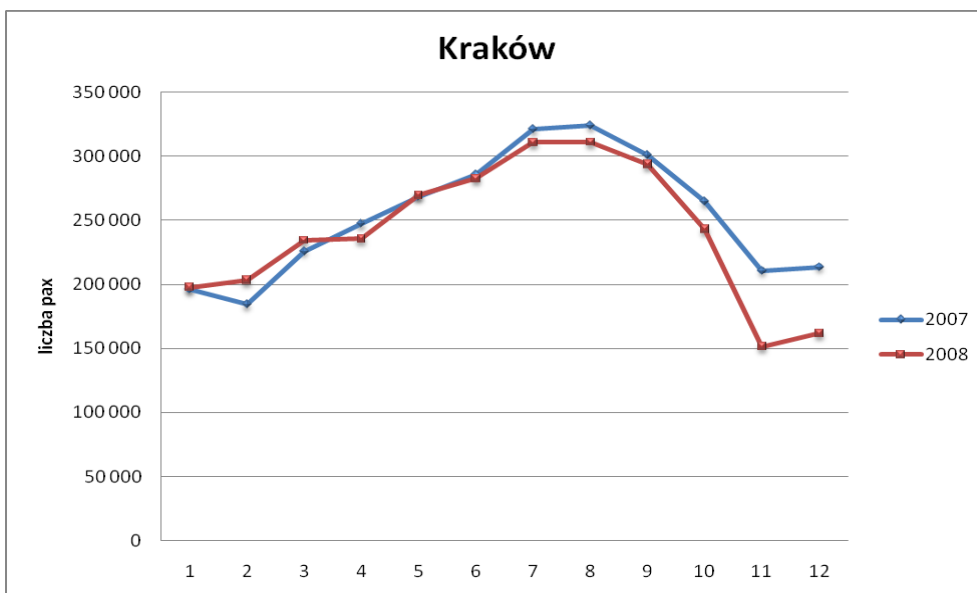
Analizując poniższe wykresy można zauważyć, że początki kryzysu na rynku lotniczym w Polsce były różnie odczuwalne w różnych portach lotniczych. Najszybciej i najwyraźniej pojawiły się w portach lotniczych o najwyższym poziomie ruchu – w Warszawie i w Krakowie – a w przypadku portów lotniczych w Bydgoszczy, Szczecinie, Poznaniu i Wrocławiu są one trudne do zauważenia.



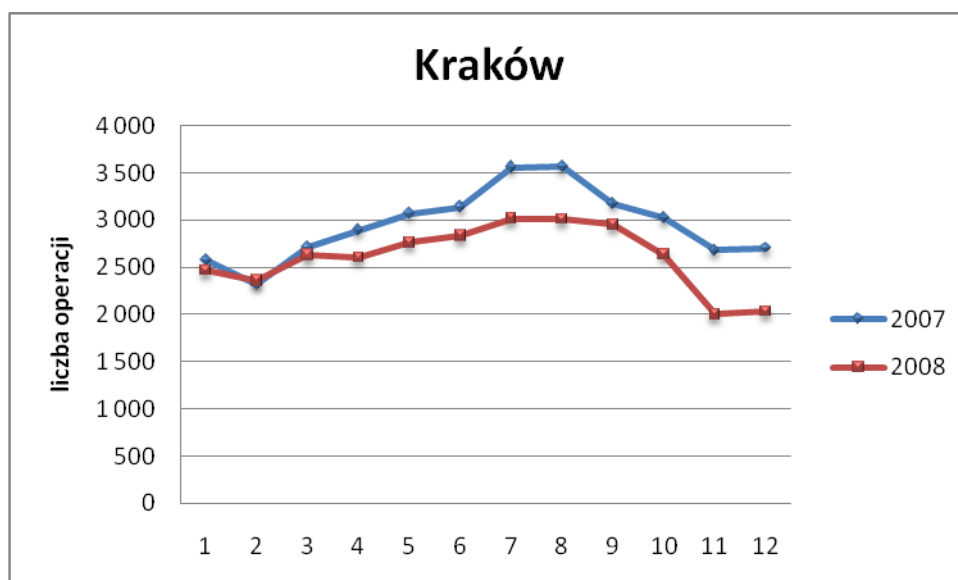
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



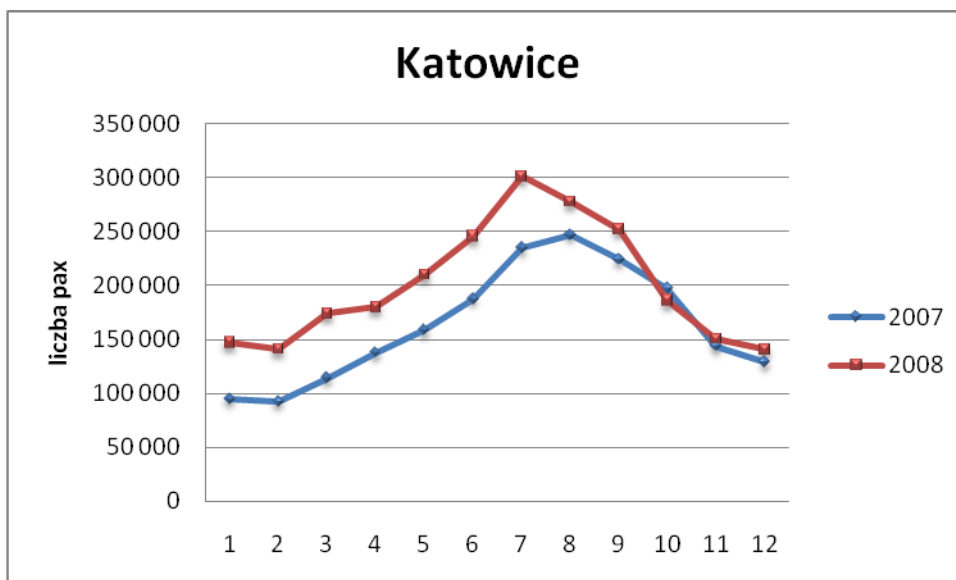
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



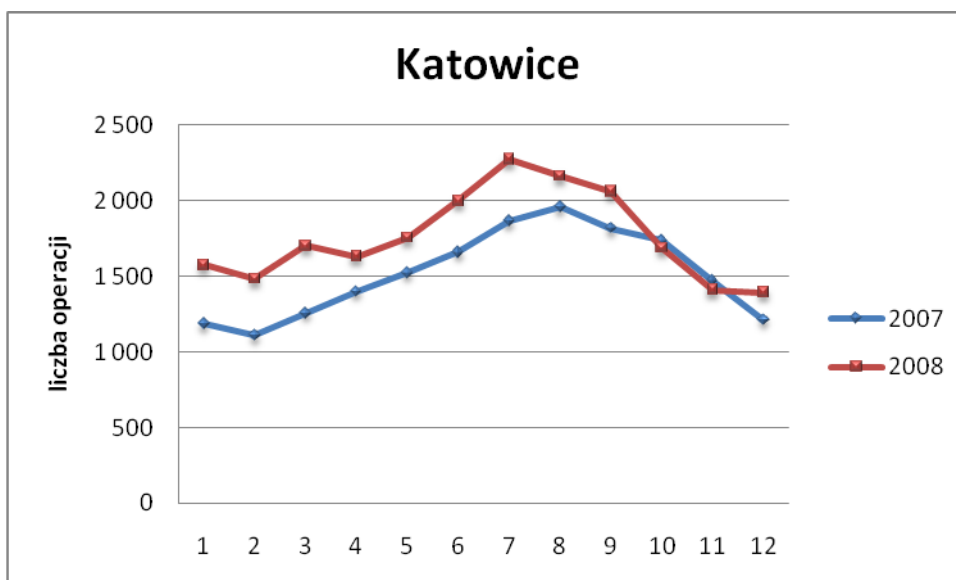
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



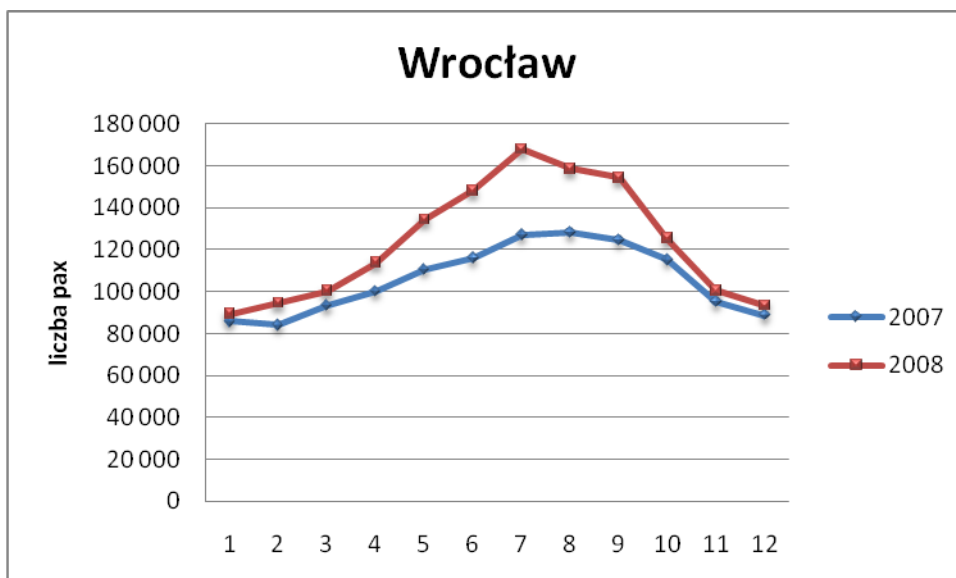
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



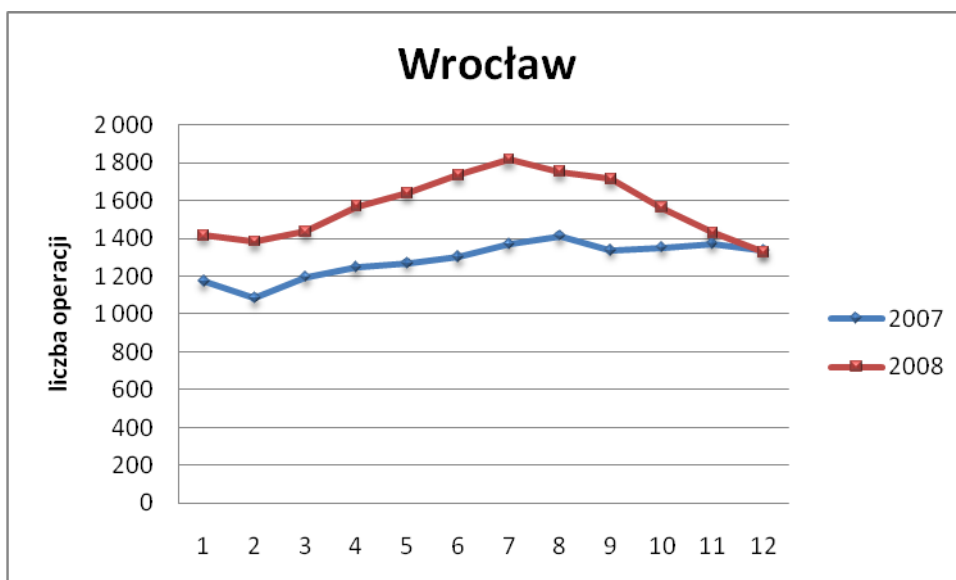
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



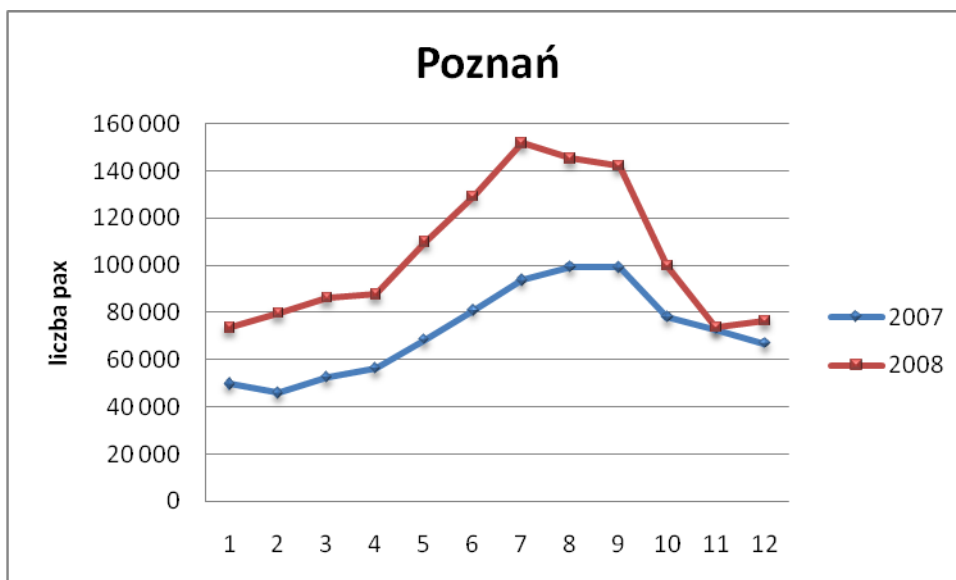
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



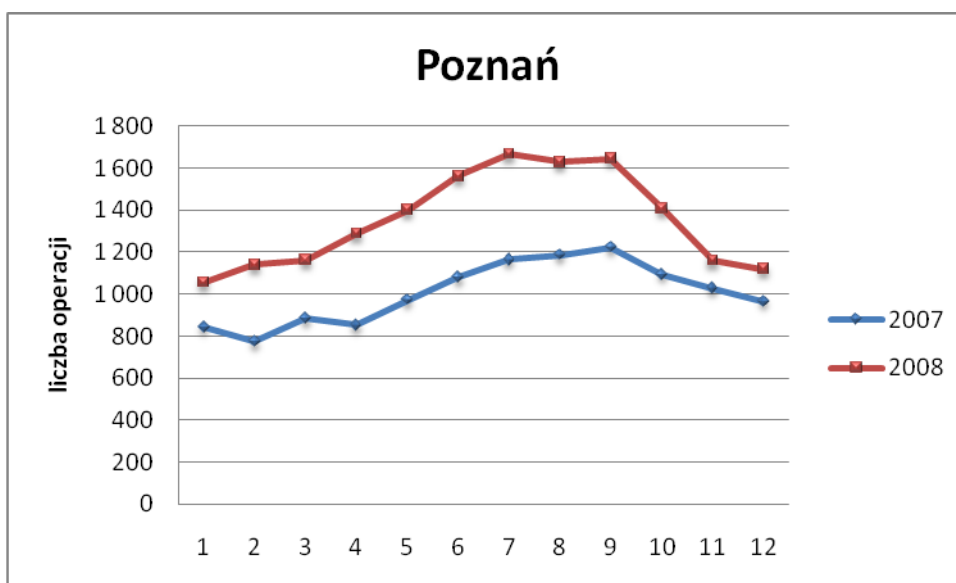
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



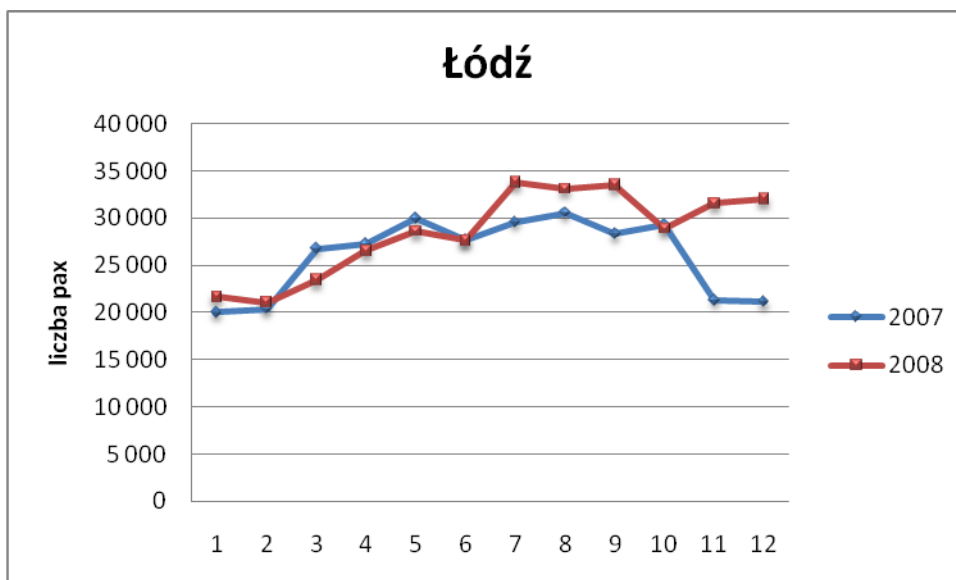
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



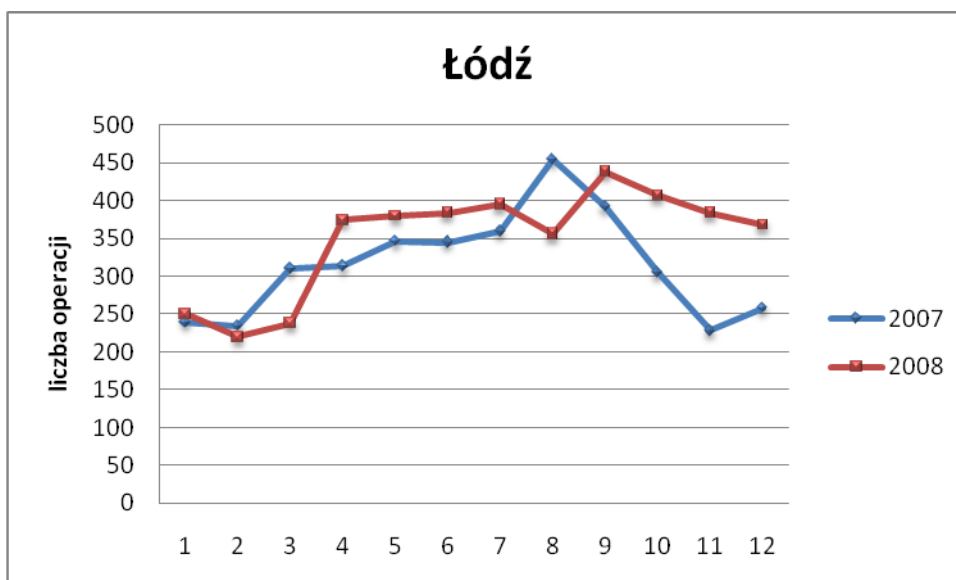
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



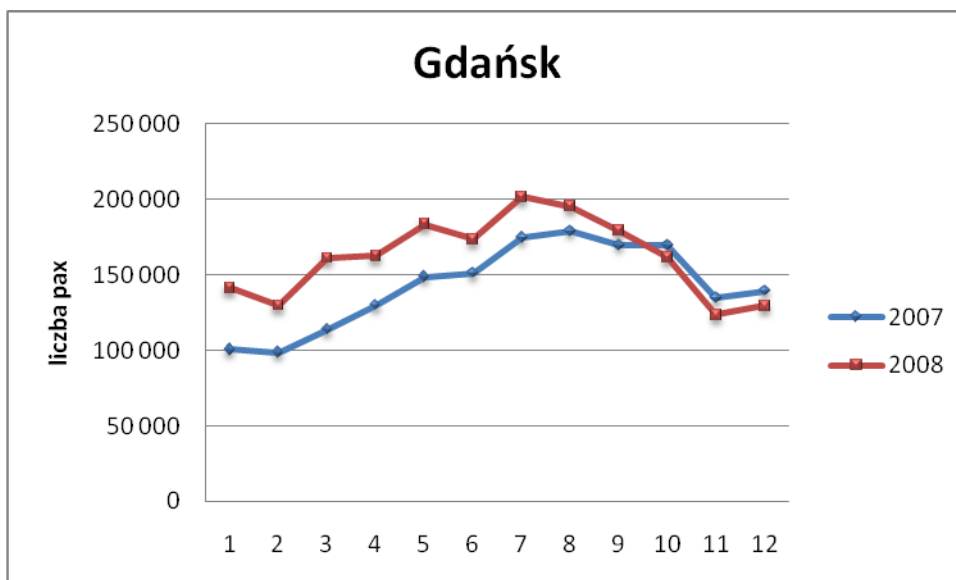
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



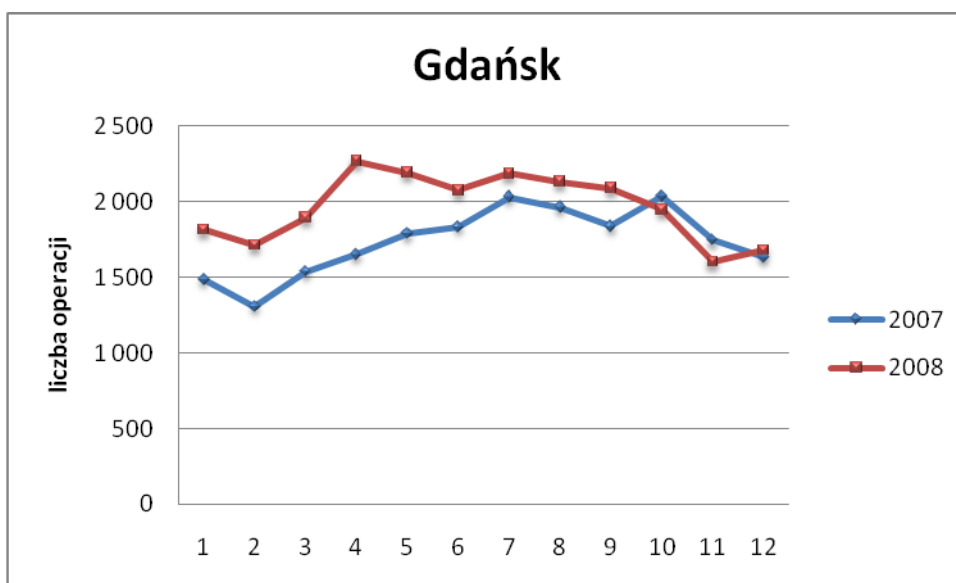
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



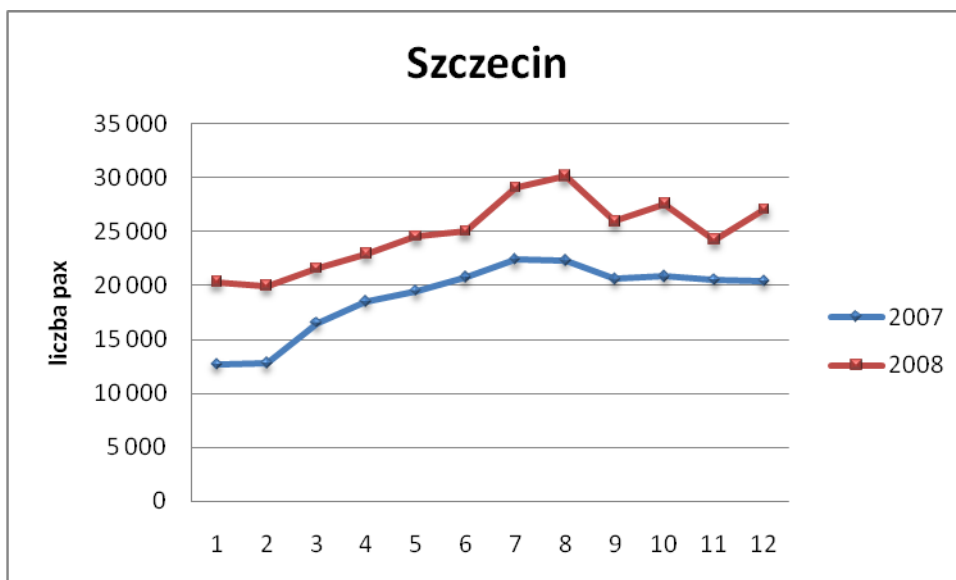
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



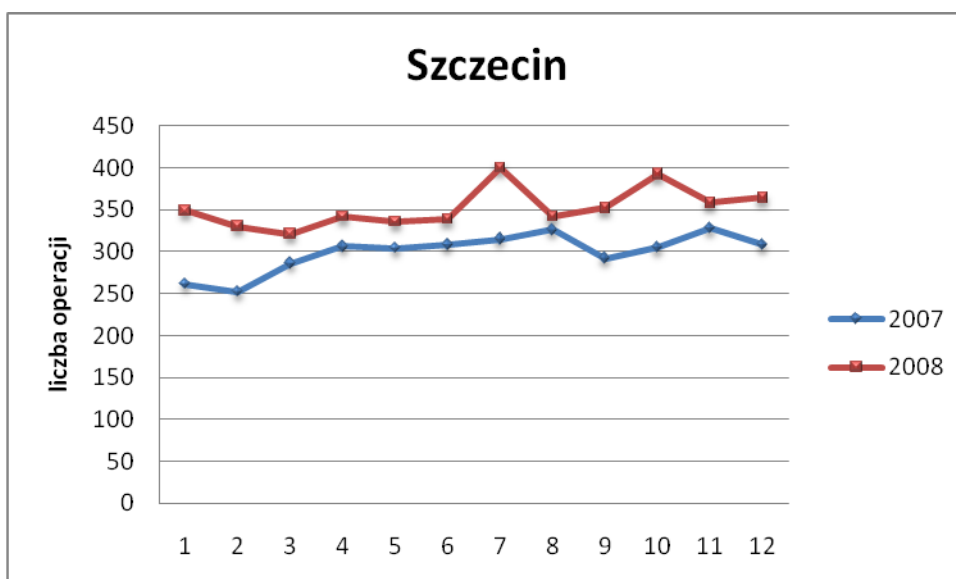
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



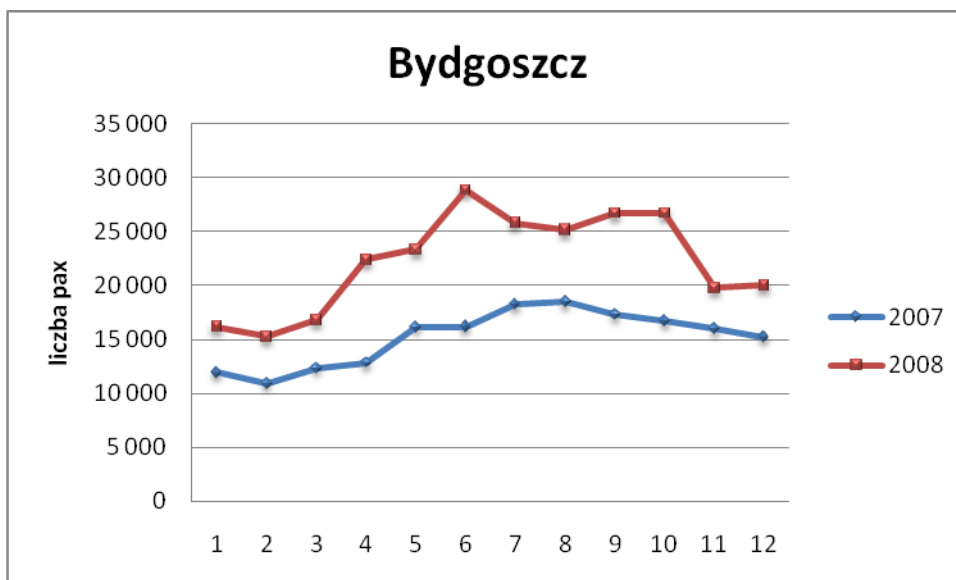
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



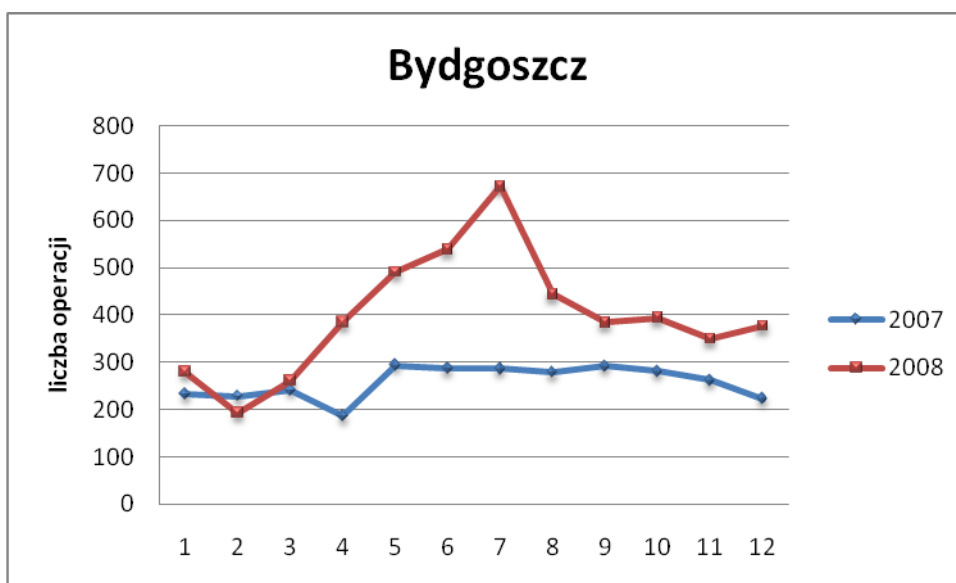
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



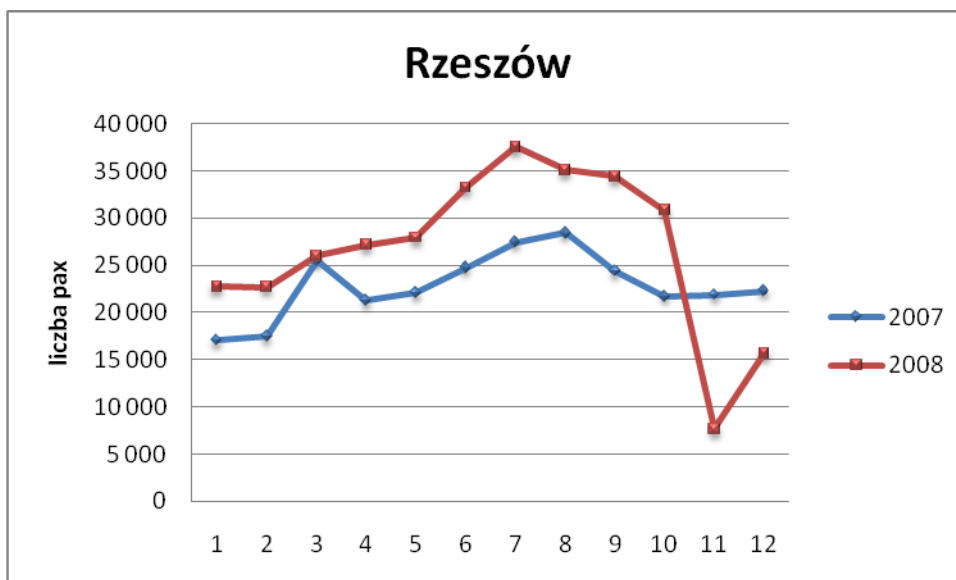
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



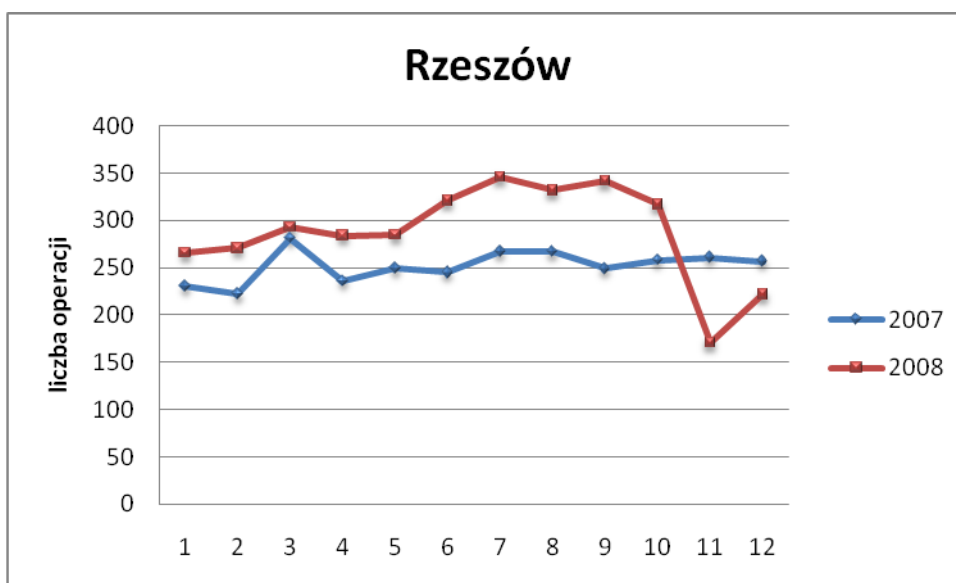
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



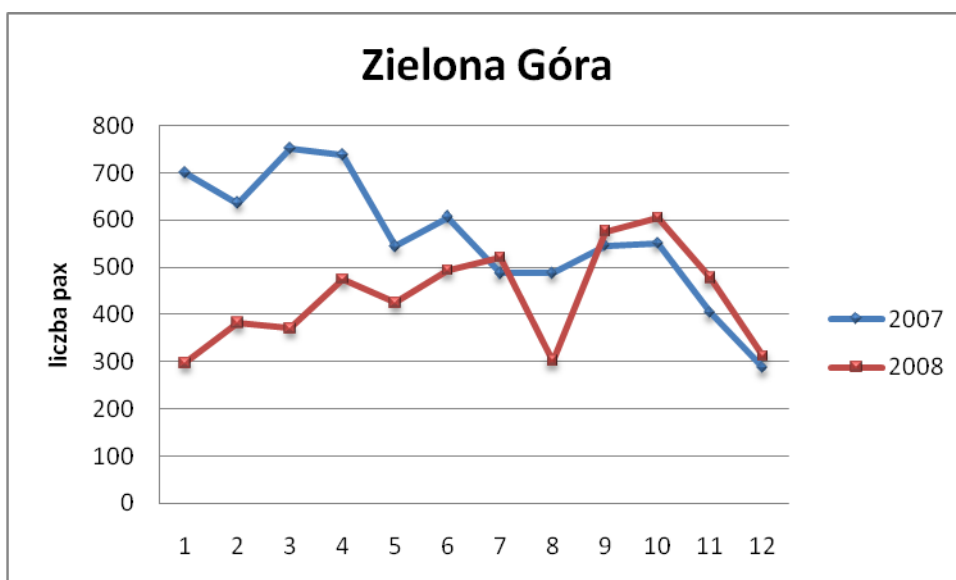
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



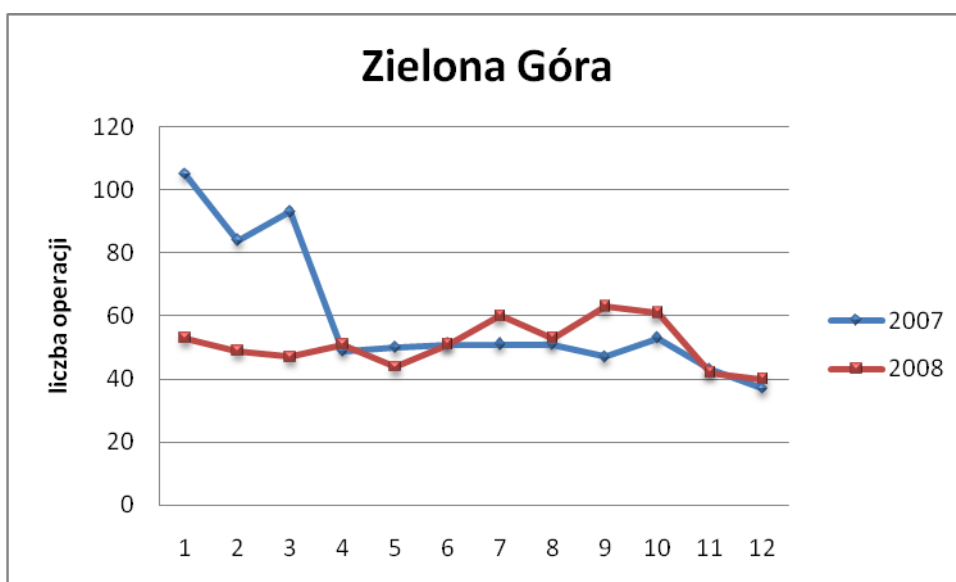
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

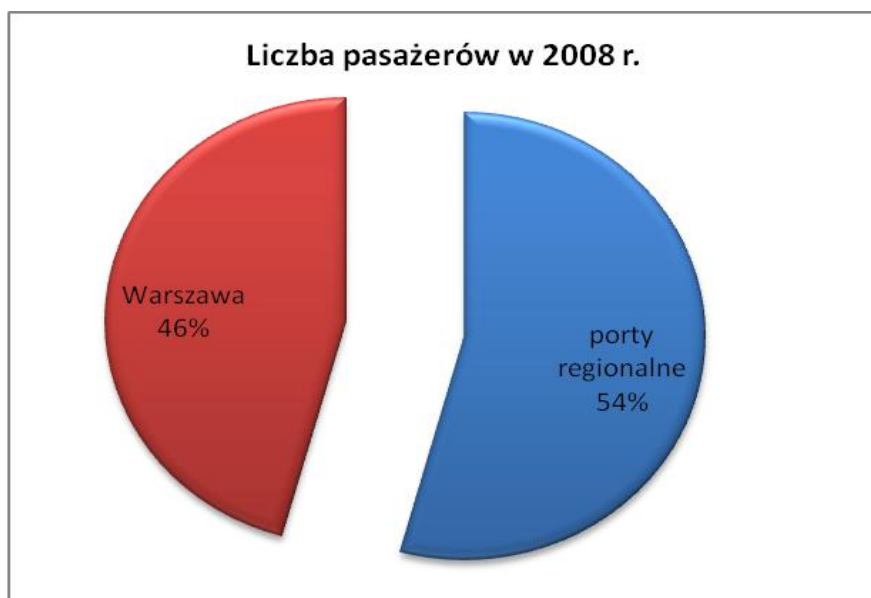


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Na zamieszczonych powyżej dwóch wykresach ukazany został stosunek liczby pasażerów obsługiwanych w portach regionalnych do obsługiwanych w porcie lotniczym w Warszawie. Widocznym jest, iż w 2008 r. porty regionalne obsłużyły łącznie 54% pasażerów, podczas gdy 46% korzystało z lotniska w Warszawie. Widocznym jest również, iż udział portów regionalnych w całości obsługiwanej liczby pasażerów uległ zwiększeniu w stosunku do roku poprzedniego.



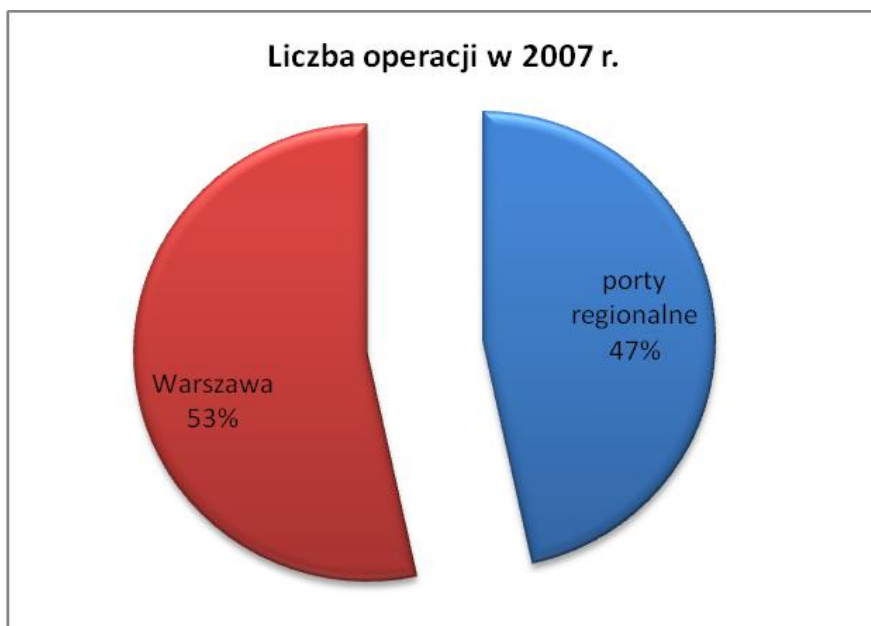
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



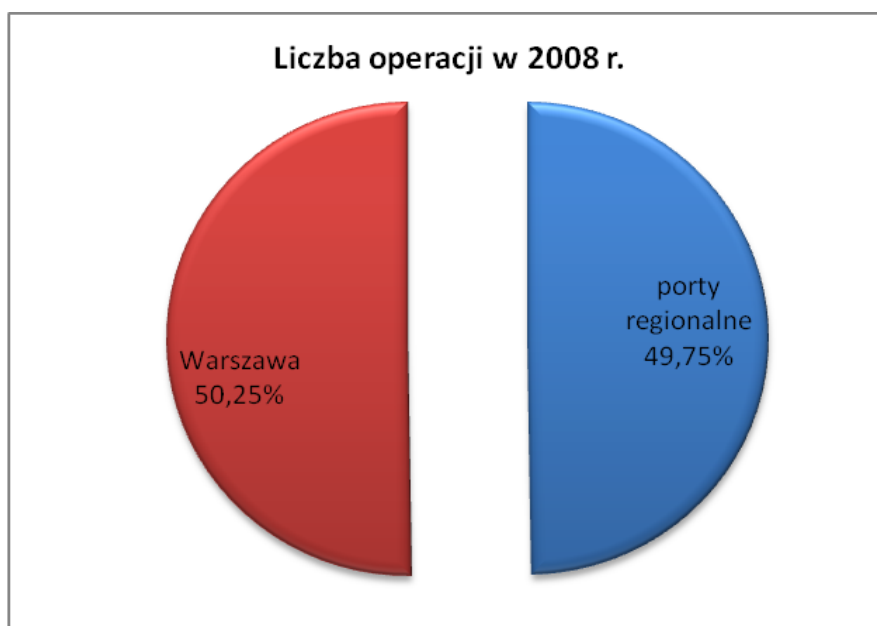
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Również w przypadku liczby obsługiwanych operacji zwiększeniu uległ udział portów regionalnych, jednakże nadal w porcie lotniczym w Warszawie wykonywane było więcej niż 50% operacji.

Większy udział portu lotniczego w Warszawie w liczbie operacji niż w liczbie pasażerów wskazuje na mniejszą liczbę pasażerów przypadających na operację w porcie lotniczym w Warszawie niż w portach regionalnych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Jak wynika z powyższej analizy, co do zasady rok 2008 stanowił kontynuację trendów obserwowanych w latach poprzednich. Nadal zwiększeniu ulegała łączna rola portów regionalnych, choć w ramach tej grupy sytuacja jest zróżnicowana.

III. Zmiany w liczbie podmiotów działających na polskim rynku lotniczym posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.

W roku 2008 zaszły duże zmiany pod względem liczby podmiotów posiadających zezwolenia i koncesje na wykonywanie lotniczej działalności gospodarczej wydane przez Prezesa ULC.

1. Zarządzanie lotniskami użytku publicznego

W roku 2008 r. zezwolenia na zarządzanie lotniskiem uzyskały 2 podmioty:

- Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. zezwolenie na zarządzanie portem lotniczym Bydgoszcz - Szwederowo z dnia 1 grudnia 2008 r.
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” zezwolenie na zarządzanie portami lotniczymi Warszawa – Okęcie i Rzeszów – Jasionka z dnia 23 grudnia 2008 r.

Tym samym liczba podmiotów posiadających zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego wzrosła z 7 na początku roku 2008 do 9 na koniec tego roku.

2. Przewóz lotniczy

W zakresie podmiotów posiadających wydane przez Prezesa ULC koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego w roku 2008 ich liczba uległa zmniejszeniu. Na początku 2008 r. koncesje posiadało 17 podmiotów, na koniec 2008 było ich już tylko 15.

W 2008 r. koncesję na wykonywanie przewozu uzyskała spółka Direct Fly sp. z o.o. – koncesja na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych o MTOW poniżej 10 ton i 20 miejsc z dnia 25 sierpnia 2008 r.

W 2008 r. następujące podmioty utraciły koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego:

- a. Prima Charter sp. z o.o. – 15 lutego 2008 r. – stwierdzenie wygaśnięcia koncesji.
- b. ADVISER TRADE SERVICE CONSULTING sp. z o.o. – 5 sierpnia 2008 r. – stwierdzenie wygaśnięcia koncesji.
- c. GB Aerocharter sp. z o.o. – 29 lipca 2008 r. – stwierdzenie wygaśnięcia koncesji.

3. Obsługa naziemna

W zakresie liczby podmiotów uprawnionych do wykonywania obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych wzrosła zarówno liczba podmiotów posiadających odpowiednie zezwolenia, jak również podmioty prowadzące już na rynku działalność rozszerzały jej zakres.

Na początku 2008 roku zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych posiadało 13 podmiotów i były to: Warsaw Airport Services sp. z o.o., GDN Airport Services sp. z o.o., LOT Ground Services sp. z o.o., POZ-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o., Petrolot sp. z o.o., P.P.H.U. Pol Trans Catering, Feras Polska sp. z o.o., Falenty Catering sp. z o.o., SZZ Airport Services sp. z o.o., WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o., Jet Service Poland sp. z o.o., Air Dispatch sp. z o.o., LOT Catering sp. z o.o.

W 2008 r. zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych otrzymało 5 podmiotów:

- Port Lotniczy Wrocław S. A. w dniu 15 stycznia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 7 w porcie lotniczym Wrocław – Strachowice;
- KRK Airport Services sp. z o.o. w dniu 18 stycznia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 6, 10 w porcie lotniczym Kraków – Balice oraz w dniu 14 marca 2008 r. na wykonywanie obsługi w zakresie kat. 3, 4, 5 również w porcie lotniczym Kraków – Balice;
- IMPEL Cleaning sp. z o.o. w dniu 28 kwietnia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 6 w portach lotniczych Warszawa – Okęcie, Kraków – Balice, Rzeszów – Jasionka;
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” w dniu 23 grudnia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 w porcie lotniczym Rzeszów – Jasionka;
- Swissport Poland sp. z o.o. w dniu 30 grudnia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1 w porcie lotniczym Warszawa – Okęcie;

Rozszerzenia posiadanych zezwoleń dokonały:

- Excel Handling sp. z o.o. (dawniej Feras Polska sp. z o.o.) w dniu 15 stycznia 2008 r. o zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat.1 w porcie lotniczym Kraków – Balice;

- Falenty Catering sp. z o.o. (od 18 grudnia 2008 r. Airport Catering & Handling Poland sp. z o.o.) w dniu 25 kwietnia 2008 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat.11 w porcie lotniczym Kraków – Balice.

W wyniku powyższego łączna liczba podmiotów posiadających zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych na koniec roku 2008 wzrosła do 18.

IV. Informacje na temat liczby kierunków obsługiwanych z polskich portów lotniczych w ruchu regularnym i charterowym przez przewoźników zagranicznych.

Ze względu na fakt, że sezony rozkładowe w przewozie lotniczym, w jakich odbywa się planowanie operacji lotniczych, nie pokrywają się z rokiem kalendarzowym, analizie zostały poddane trzy sezony lotnicze: zima 2007/2008, lato 2008 i zima 2008/2009. Szczegółowe informacje na temat rozkładów lotów przewoźników zagranicznych oraz na temat przewoźników zagranicznych posiadających zezwolenie na wykonywanie lotów charterowych w omawianym okresie znajdują się w załączniku 1 i 2.

1. Sezon Zima 2007/2008

W sezonie zima 2007/2008 w porcie lotniczym w Warszawie, według zatwierdzonych rozkładów lotów, regularne połączenia lotnicze oferowało 53 przewoźników zagranicznych, w tym 20 tzw. przewoźników marketingowych (przewoźnik, który nie wykonuje faktycznie przewozu lotniczego przy wykorzystaniu własnych statków powietrznych). Oferowali oni połączenia do 68 miast na całym świecie. Występowało również kilka porozumień odnoszących się do połączeń oferowanych przez przewoźników marketingowych do konkretnych krajów a nie portów lotniczych.

W odniesieniu do pozostałych portów lotniczych:

- w Krakowie zatwierdzone rozkłady lotów miało 21 przewoźników, w tym 3 marketingowych. Oferowali oni połączenia na 28 trasach;
- w Katowicach zatwierdzone rozkłady lotów miało 4 przewoźników, w tym 1 marketingowy. Oferowali oni połączenia na 23 kierunkach;
- w Gdańsku zatwierdzone rozkłady lotów miało 10 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 27 kierunkach;
- we Wrocławiu zatwierdzone rozkłady lotów miało 6 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 15 kierunkach;
- w Poznaniu zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 14 kierunkach;

- w Bydgoszczy zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 3 kierunkach;
- w Szczecinie zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 3 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 6 kierunkach;
- w Rzeszowie zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 3 kierunkach.

W odniesieniu do lotów charterowych zezwolenia na ich wykonywanie w sezonie zima 2007/2008 miało:

- dla portu lotniczego w Warszawie 14 przewoźników zagranicznych i wykonywali oni przewóz na 13 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Katowicach 5 przewoźników na 4 kierunkach (w tym 2 kierunki cargo);
- dla portu lotniczego w Krakowie 2 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego we Wrocławiu 3 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Gdańsku 4 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Poznaniu 2 przewoźników na 2 kierunkach.

Ponadto w sezonie tym 4 przewoźników posiadało zezwolenie ogólne na wykonywanie operacji z polskich portów lotniczych na terenie EOG.

2. Sezon Lato 2008

W sezonie lato 2008 w porcie lotniczym w Warszawie według zatwierdzonych rozkładów lotów regularne połączenia lotnicze oferowało 52 przewoźników zagranicznych, w tym 18 tzw. przewoźników marketingowych. Oferowali oni połączenia do 67 miast na całym świecie. Występowało również kilka porozumień odnoszących się do połączeń oferowanych przez przewoźników marketingowych do konkretnych krajów a nie portów lotniczych.

W odniesieniu do pozostałych portów lotniczych:

- w Krakowie zatwierdzone rozkłady lotów miało 22 przewoźników, w tym 3 marketingowych. Oferowali oni połączenia na 31 trasach;

- w Katowicach zatwierdzone rozkłady lotów miało 4 przewoźników, w tym 1 marketingowy. Oferowali oni połączenia na 28 kierunkach;
- w Gdańsku zatwierdzone rozkłady lotów miało 8 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 27 kierunkach;
- we Wrocławiu zatwierdzone rozkłady lotów miało 6 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 19 kierunkach;
- w Poznaniu zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 17 kierunkach;
- w Bydgoszczy zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 5 kierunkach;
- w Szczecinie zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 4 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzone rozkłady lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 5 kierunkach;
- w Rzeszowie zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 4 kierunkach.

W odniesieniu do lotów charterowych zezwolenia na ich wykonywanie w sezonie lato 2008 miało:

- dla portu lotniczego w Warszawie 22 przewoźników zagranicznych i wykonywali oni przewóz na 24 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Katowicach 23 przewoźników na 12 kierunkach (w tym 1 kierunek cargo);
- dla portu lotniczego w Krakowie 9 przewoźników na 10 kierunkach;
- dla portu lotniczego we Wrocławiu 10 przewoźników na 8 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Gdańsku 9 przewoźników na 7 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Poznaniu 11 przewoźników na 11 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Łodzi 8 przewoźników na 5 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Szczecinie 8 przewoźników na 5 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Rzeszowie 4 przewoźników na 4 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Bydgoszczy 8 przewoźników na 5 kierunkach.

Ponadto w sezonie tym 1 przewoźnik posiadał zezwolenie ogólne na wykonywanie operacji z polskich portów lotniczych na terenie EOG.

3. Sezon Zima 2008/2009

W sezonie zima 2008/2009 w porcie lotniczym w Warszawie według zatwierdzonych rozkładów lotów regularne połączenia lotnicze oferowało 49 przewoźników zagranicznych, w tym 17 tzw. przewoźników marketingowych. Oferowali oni połączenia do 60 miast na całym świecie. Występowało również kilka porozumień odnoszących się do połączeń oferowanych przez przewoźników marketingowych do konkretnych krajów a nie portów lotniczych.

W odniesieniu do pozostałych portów lotniczych:

- w Krakowie zatwierdzone rozkłady lotów miało 18 przewoźników, w tym 4 marketingowych. Oferowali oni połączenia na 27 trasach;
- w Katowicach zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników, w tym 1 marketingowy. Oferowali oni połączenia na 26 kierunkach;
- w Gdańsku zatwierdzone rozkłady lotów miało 6 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 22 kierunkach;
- we Wrocławiu zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 19 kierunkach;
- w Poznaniu zatwierdzone rozkłady lotów miało 3 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 17 kierunkach;
- w Bydgoszczy zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 5 kierunkach;
- w Szczecinie zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 6 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzone rozkłady lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 6 kierunkach;
- w Rzeszowie zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 4 kierunkach.

W odniesieniu do lotów charterowych zezwolenia na ich wykonywanie w sezonie zima 2008/2009 miało:

- dla portu lotniczego w Warszawie 16 przewoźników zagranicznych i wykonywali oni przewóz na 24 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Katowicach 8 przewoźników na 5 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Krakowie 6 przewoźników na 4 kierunkach;
- dla portu lotniczego we Wrocławiu 4 przewoźników na 2 kierunkach;

- dla portu lotniczego w Gdańsku 4 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Poznaniu 4 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Szczecinie 2 przewoźników na 2 kierunkach;
- dla portu lotniczego w Rzeszowie 1 przewoźnik na 1 kierunku.

V. Podział polskiego rynku pomiędzy różne grupy przewoźników

Polski rynek przewozów lotniczych można podzielić na kilka grup zaszeregowania:

- Pod względem regularności wykonywanych operacji: na operacje w ruchu regularnym i czarterowym. W odniesieniu do ruchu regularnego możemy wyróżnić dwie grupy zależnie od modelu biznesowego linii lotniczych: tradycyjni i tzw. niskokosztowi (LCCs).
- Pod względem kraju rejestracji przewoźnika lotniczego: na przewoźników krajowych i zagranicznych.

Na użytek przedmiotowej analizy uznano, iż przewoźnicy operujący w ruchu regularnym to ci, którzy mają zatwierdzone rozkłady lotów.

Znajdująca się na kolejnej stronie Tabela 2 ukazuje podział według pierwszego z ww. kryteriów, z wyszczególnieniem ruchu regularnego i charterowego oraz z podziałem ruchu regularnego ze względu na typ operującego przewoźnika.

Widocznym jest, że udział przewoźników niskokosztowych w całości rynku przewozów pasażerskich stale rośnie. W omawianym okresie udział tego typu przewoźników w całości rynku (mierzonego liczbą przewiezionych pasażerów) przewozów regularnych ponownie uległ zwiększeniu. Procentowy udział przewoźników tego typu w liczbie obsługiwanych w portach lotniczych pasażerów wzrósł w niemalże wszystkich portach lotniczych. Wyjątek stanowi port lotniczy w Zielonej Górze, gdzie tego typu przewoźnicy nie operowali w ogóle oraz port lotniczy we Wrocławiu, gdzie udział tego typu przewoźników uległ zmniejszeniu względem roku 2007 z 66,23% do 66,11%, co jest nieznaczącą zmianą.

Widocznym jest, iż w portach regionalnych dominującym był ruch obsługiwany przez przewoźników niskokosztowych – w skrajnym przypadku portu lotniczego w Łodzi ich udział sięgał ponad 99%. Jednakże na lotnisku w Warszawie ich udział również był znaczący i wynosi niemalże 30%, co przełożyło się na udział w całym rynku w wysokości niemal 53 %.

Tabela 2. Ruch regularny w polskich portach lotniczych w roku 2008 wg grupy przewoźników.

Port Lotniczy	Ruch regularny						Chartery		Ogółem
	Tradycyjni		LCC		Suma		Liczba pax	% ogólnej liczby pax	
	Liczba pax	%	Liczba pax	%	Liczba pax	% ogólnej liczby pax			
Warszawa - Okęcie	5.811.760	70,30%	2.451.890	29,67%	8.263.650	87,48%	1.181.970	12,52%	9.436.958
Kraków - Balice	837.461	31,79%	1.813.456	68,41%	2.650.917	91,50%	246.154	8,50%	2.897.071
Katowice - Pyrzowice	242.327	13,40%	1.566.410	86,60%	1.808.737	75,29%	593.601	24,71%	2.402.338
Gdańsk im. L. Wałęsy	595.293	33,51%	1.182.003	66,49%	1.777.713	92,09%	152.800	7,91%	1.930.513
Wrocław - Strachowice	421.724	33,89%	822.763	66,11%	1.244.487	84,21%	233.414	15,79%	1.477.901
Poznań - Ławica	637.100	31,80%	297.003	68,20%	934.103	74,37%	321.961	25,63%	1.256.064
Bydgoszcz	18.083	6,99%	240.661	93,01%	258.744	96,91%	8.238	3,09%	266.982
Szczecin - Goleniów	87.609	33,98%	170.202	66,02%	257.811	87,73%	36.073	12,27%	293.884
Łódź im. W. Rejmonta	2.700	0,92%	292.283	99,08%	294.983	86,31%	46.805	13,69%	341.788
Rzeszów	98.971	33,03%	200.643	66,97%	299.614	93,60%	20.501	6,40%	320.115
Zielona Góra	5.145	100%	0	0%	5.145	98,24%	92	1,76%	5.237
Suma	8.455.505	47,31%	9.340.399	52,69%	17.795.904	86,27%	2.831.580	13,73%	20.628.851

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

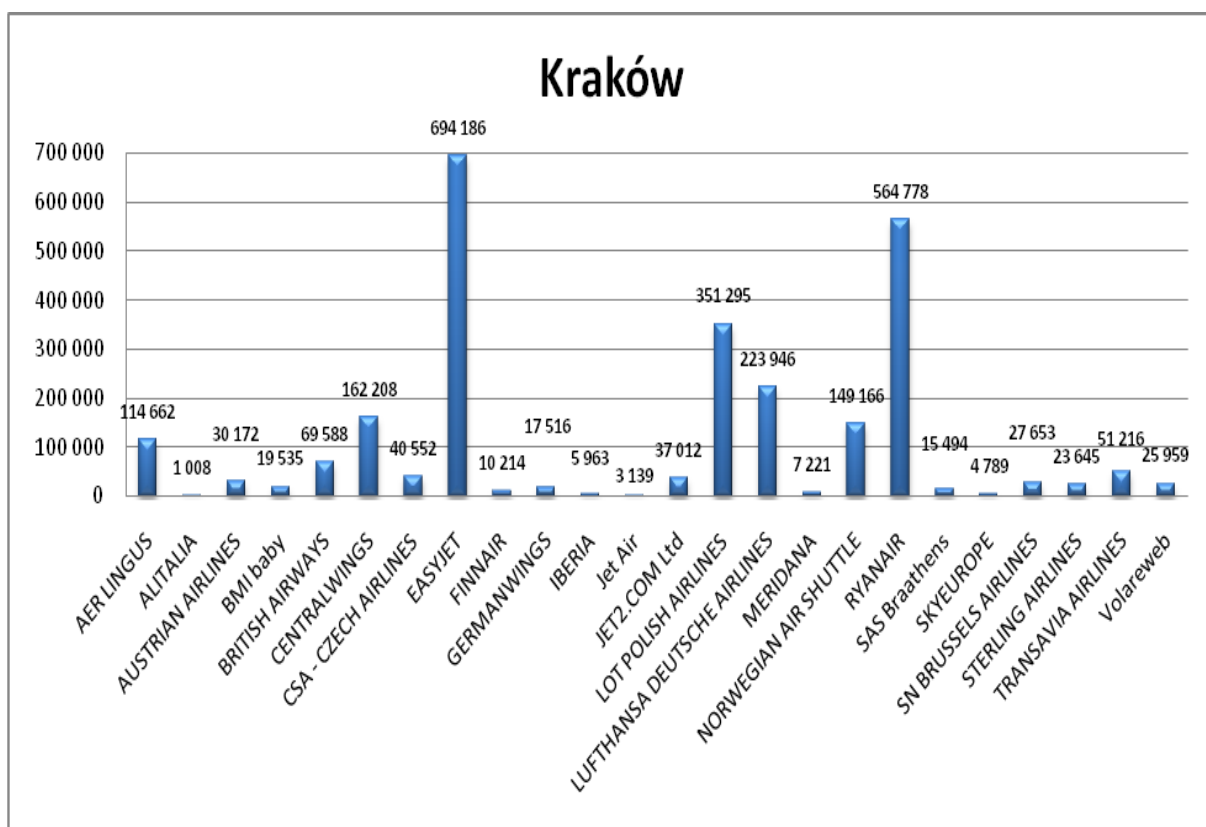
W odniesieniu do drugiego z przyjętych kryteriów (kraj pochodzenia przewoźnika) wyraźnie widać, iż polski rynek przewozów regularnych zdominowany był przez przewoźników zagranicznych.

Najwyższy udział przewoźnicy krajowi mieli w porcie lotniczym w Zielonej Górze (100%). W odniesieniu do pozostałych lotnisk udział ten wyniósł odpowiednio:

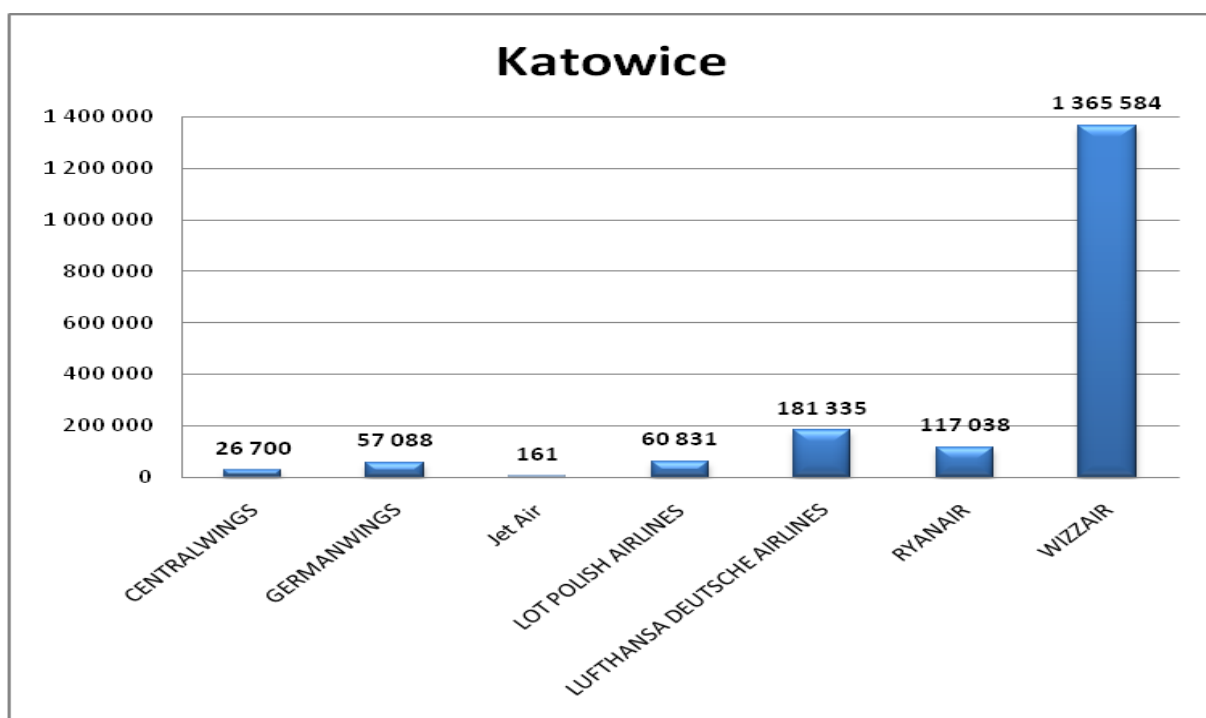
- 48,19% w Warszawie,
- 38,11% w Szczecinie,
- 33,03% w Rzeszowie,
- 24,90% we Wrocławiu,
- 22,93% w Gdańsku,
- 22,92% w Poznaniu,
- 19,37% w Krakowie,
- 6,99% w Bydgoszczy,
- 4,85% w Katowicach,
- 1,33% w Łodzi.

Łączny udział przewoźników krajowych w rynku przewozów pasażerskich w roku 2008 wyniósł 32,18%

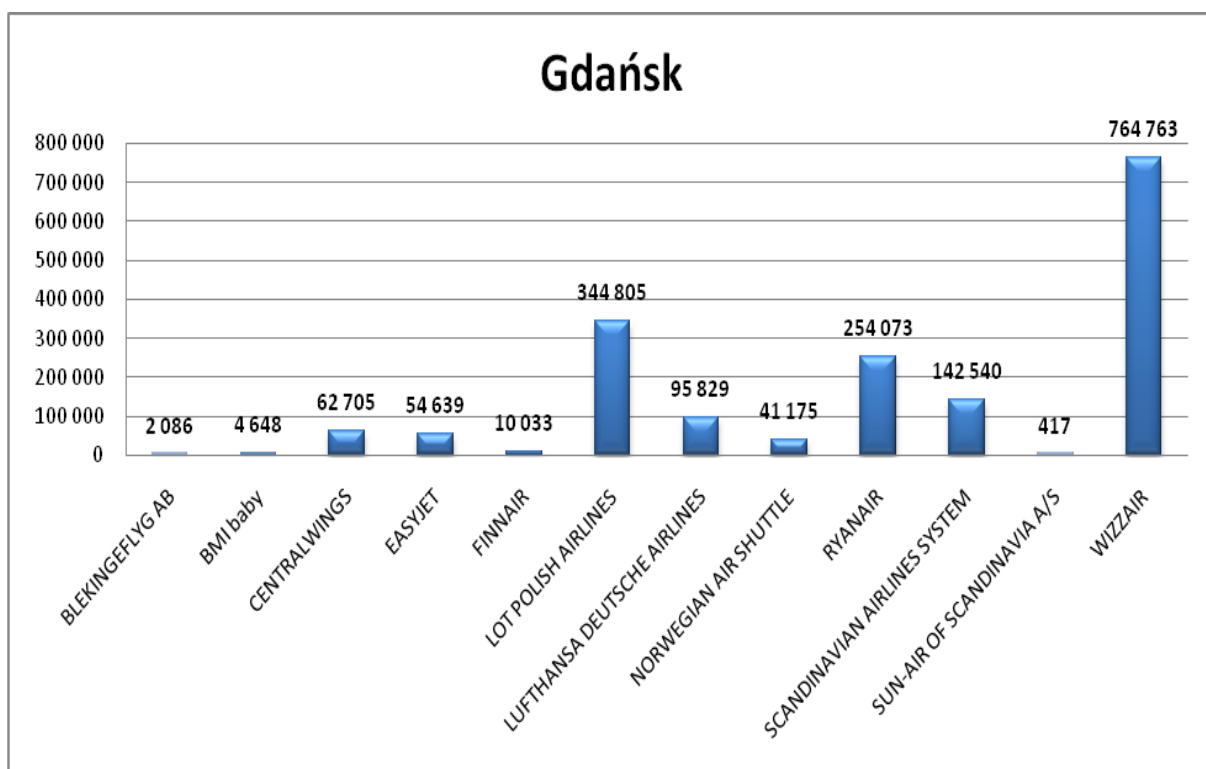
Zaprezentowane na kolejnych stronach wykresy pokazują, jakie liczby pasażerów w ruchu regularnym przewieźli konkretni przewoźnicy w poszczególnych polskich portach lotniczych w analizowanym okresie.



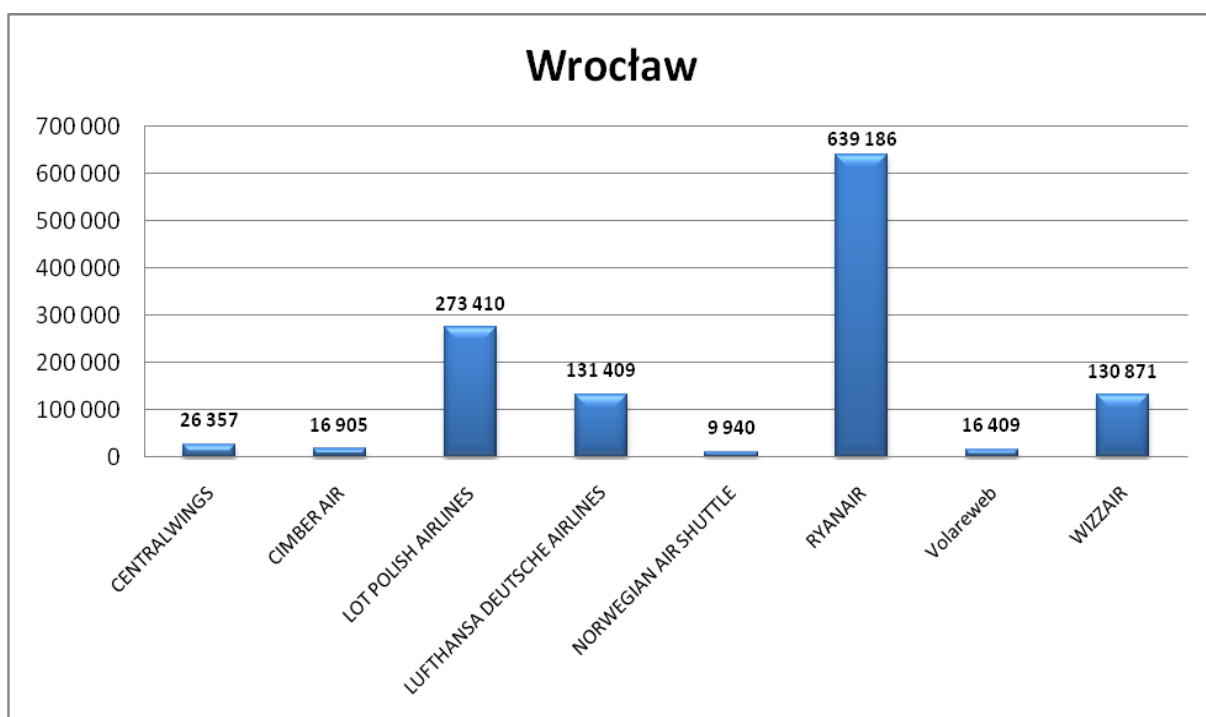
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



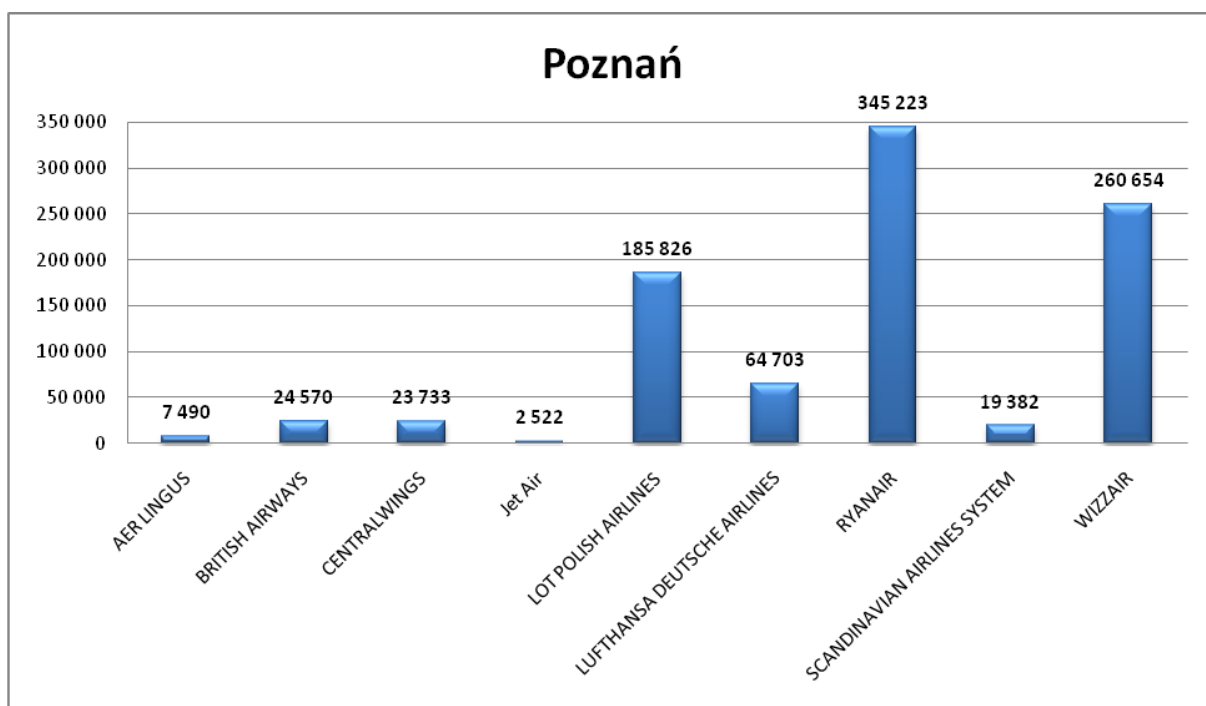
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



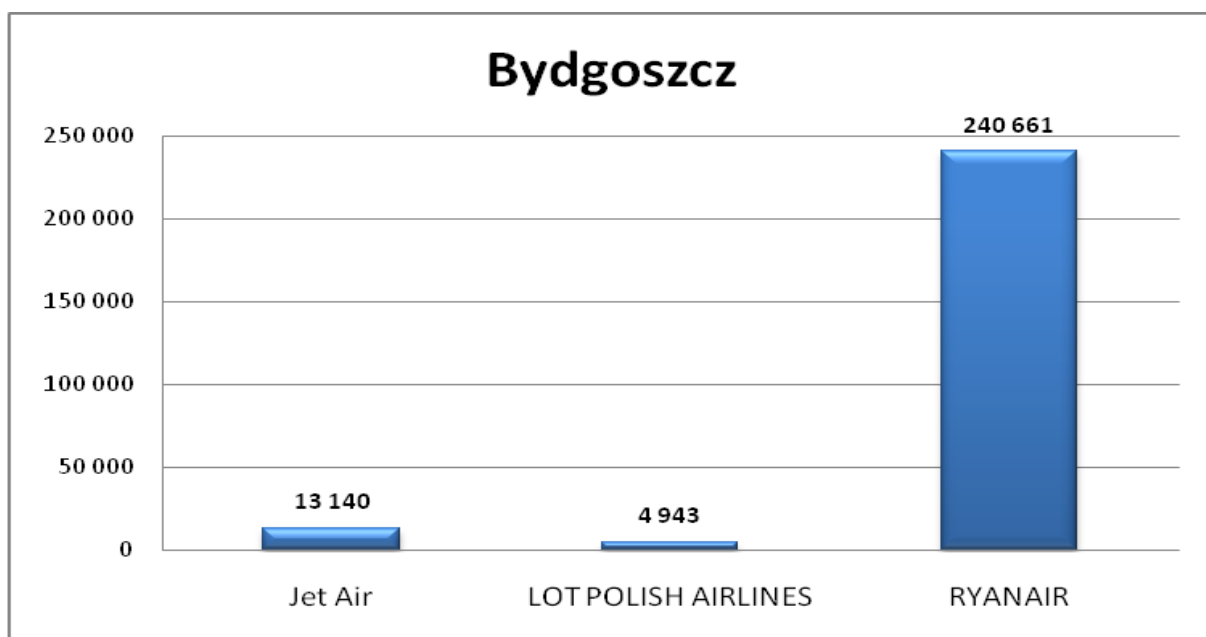
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



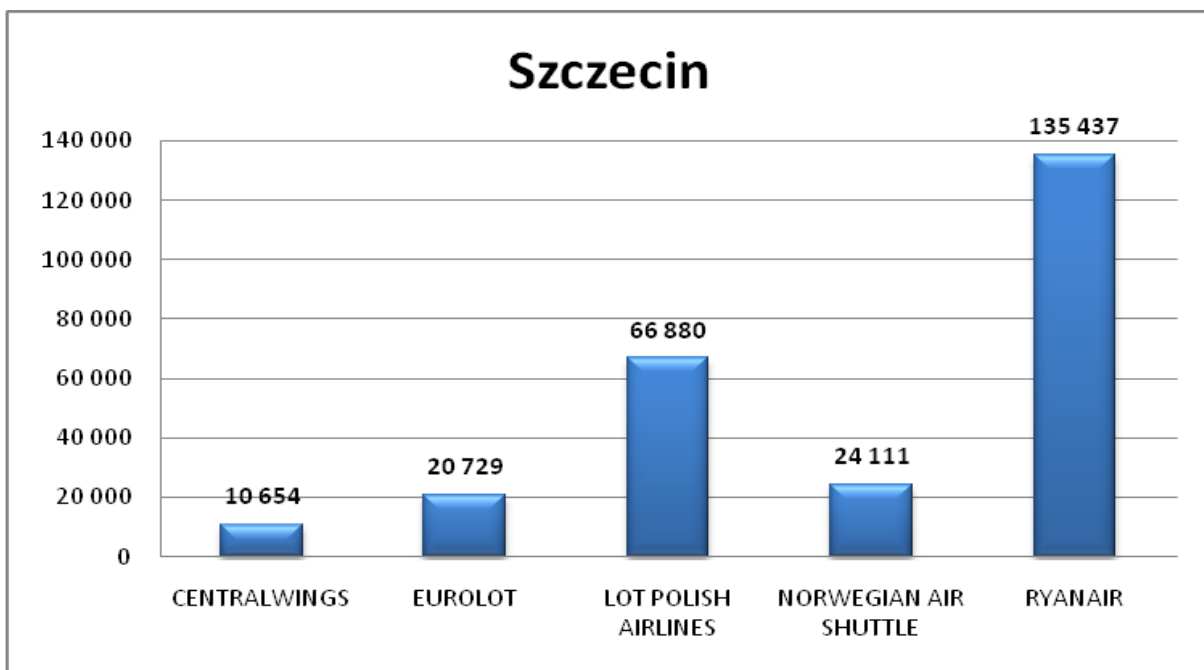
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



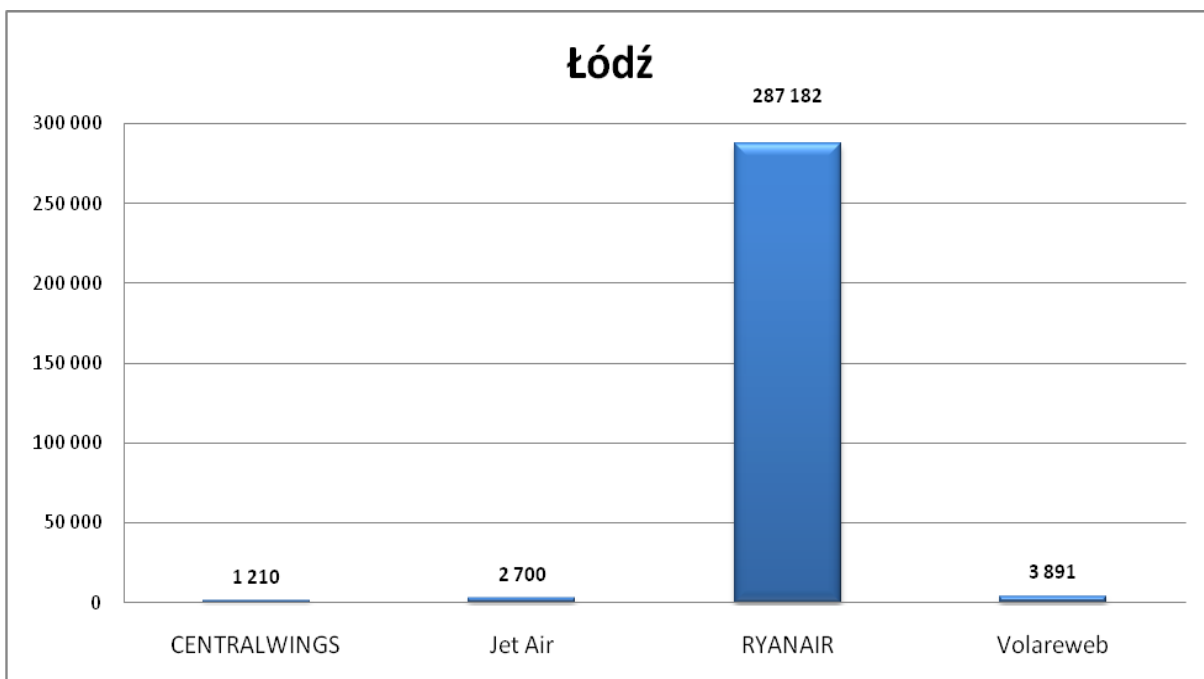
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



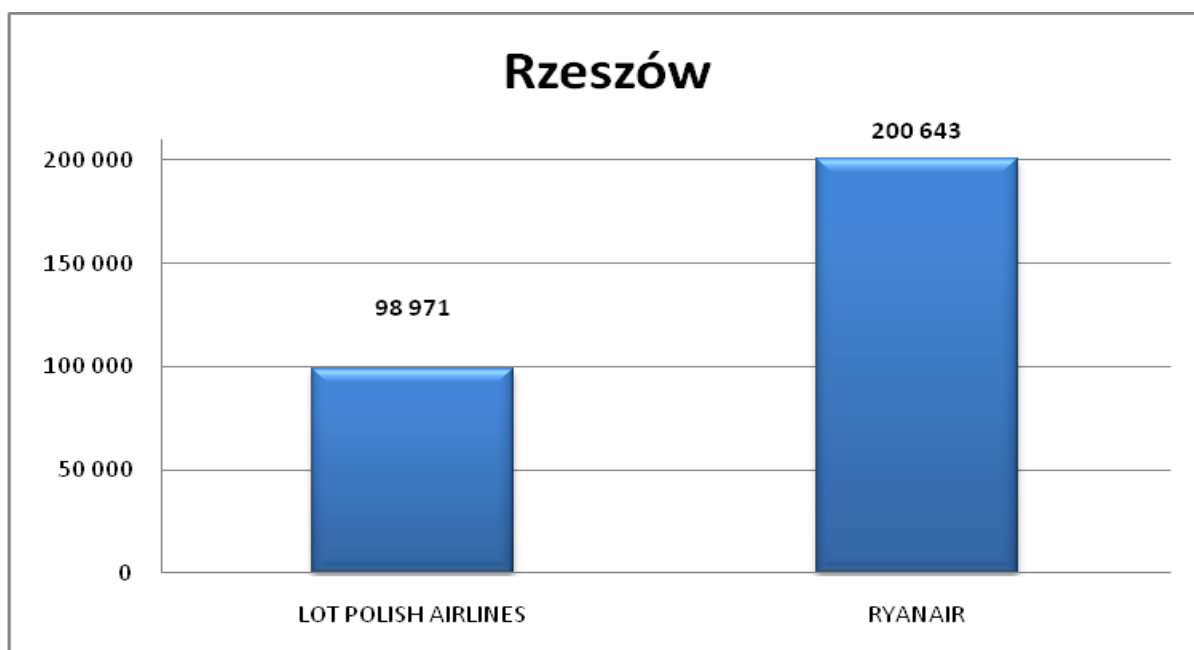
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



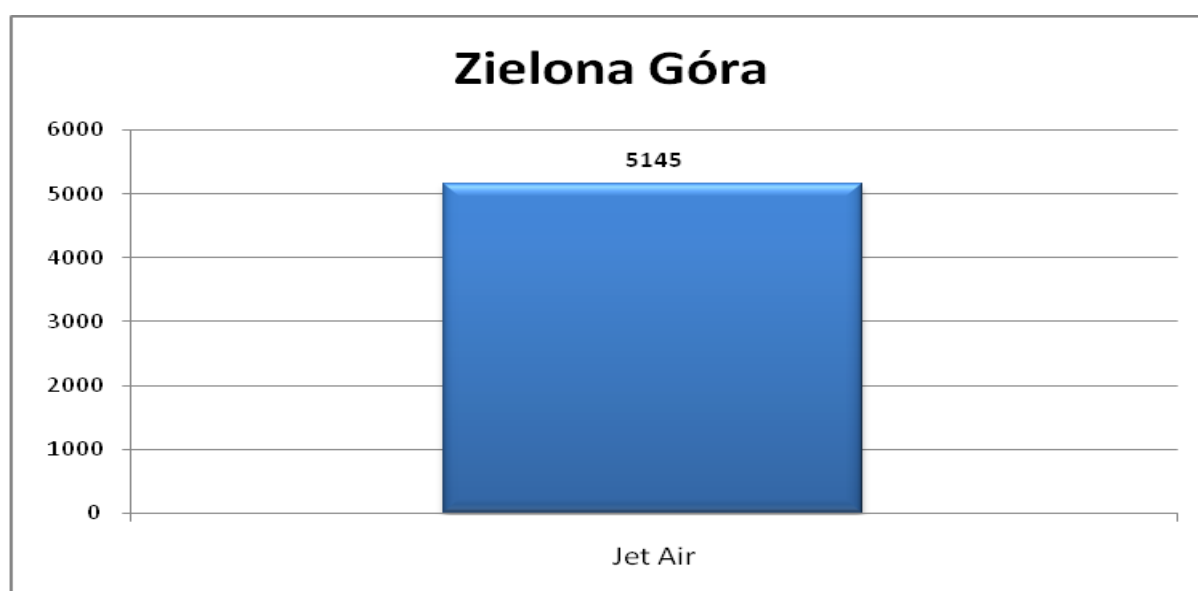
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Podsumowując, w 6 portach lotniczych największą liczbę pasażerów przewiózł Ryanair, w 2 Wizzair oraz w pojedynczych portach PLL LOT, Easyjet i Jet Air.

Zaprezentowana na kolejnych stronach tabela pokazuje, jak kształtowały się udziały w polskim rynku pasażerskim ogółem operujących na nim w ruchu regularnym przewoźników.

Widocznym jest, iż PLL LOT przewiozły największą liczbę pasażerów, kolejny był Wizzair. Ryanair znalazł się na 3 miejscu, pomimo iż był liderem pod względem przewiezionej liczby pasażerów aż w 6 portach regionalnych. Dominującą pozycję na rynku,

którą PLL LOT utrzymały, zawdzięczały one przede wszystkim liczbie pasażerów, jaką przewożą z/do portu lotniczego w Warszawie.

Należy również zauważyć, iż trzech ww. przewoźników łącznie posiadało aż 62,9 % udziału w rynku, a 10 największych przewoźników pod względem liczby przewiezionych pasażerów obsługiwało 86,78% rynku.

Tabela 3. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w roku 2008 wg przewoźnika.

Nazwa przewoźnika	liczba pax	%
LOT POLISH AIRLINES	4 882 608	27,44%
WIZZAIR	3 425 100	19,25%
RYANAIR	2 884 735	16,21%
LUFTHANSA DEUTSCHE AIRLINES	1 082 213	6,08%
EASYJET	949 417	5,34%
CENTRALWINGS	705 772	3,97%
NORWEGIAN AIR SHUTTLE	671 884	3,78%
BRITISH AIRWAYS	291 616	1,64%
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	283 982	1,60%
AIR FRANCE	260 785	1,47%
AER LINGUS	232 836	1,31%
ROYAL DUTCH AIRLINES	226 345	1,15%
GERMANWINGS	204 702	1,15%
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	186 492	1,05%
AUSTRIAN AIRLINES	130 317	0,73%
CSA - CZECH AIRLINES	126 706	0,71%
FINNAIR	125 052	0,70%
EUROLOT	106 903	0,60%
ALITALIA	103 477	0,58%
BMI baby	89 339	0,50%
Volareweb	80 722	0,45%

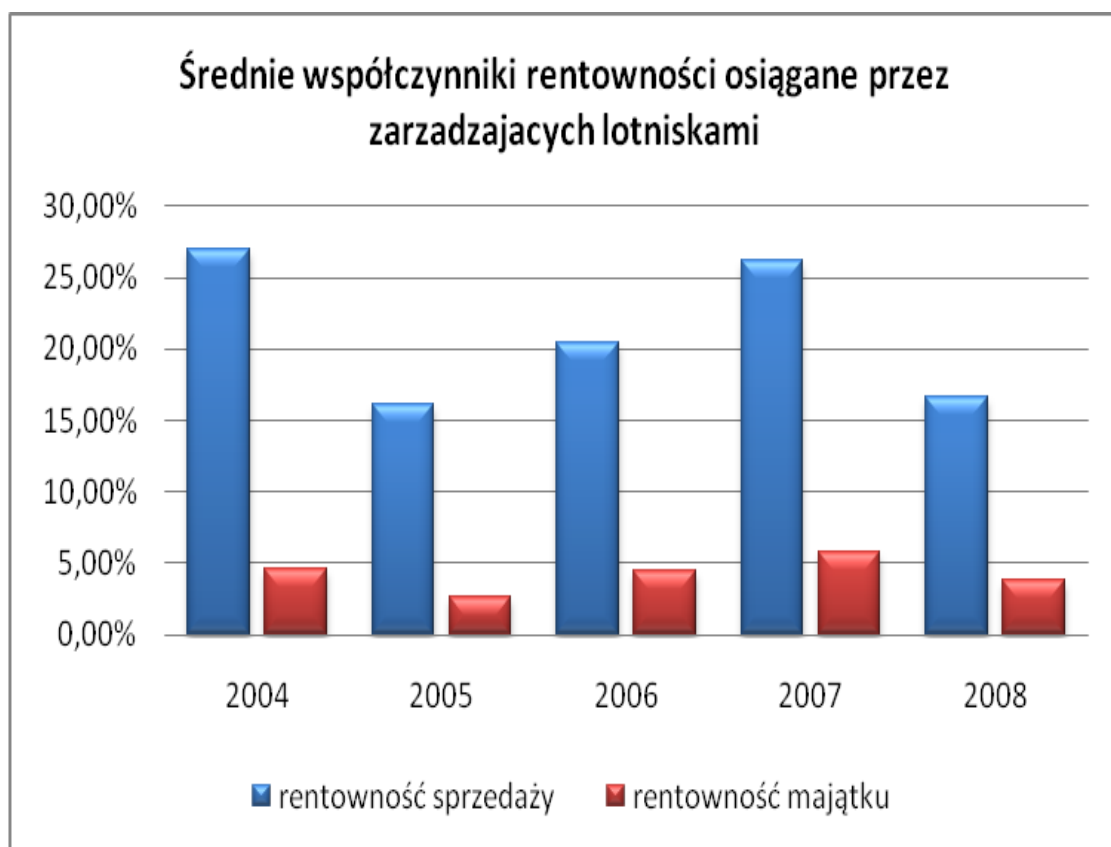
AEROFLOT	79 698	0,45%
SN BRUSSELS AIRLINES	79 515	0,45%
MALEV HUNGARIAN AIRLINES	72 658	0,41%
IBERIA	62 033	0,35%
TURKISH AIRLINES	53 430	0,30%
TRANSAVIA AIRLINES	51 216	0,29%
CLICKAIR	40 298	0,23%
EL AL ISRAEL AIRLINES	40 167	0,23%
AEROSVIT AIRLINES	37 195	0,21%
JET2.COM Ltd	37 012	0,21%
Jet Air	31 072	0,17%
STERLING AIRLINES	23 645	0,13%
AIR EUROPA	20 526	0,12%
SKYEUROPE	18 031	0,10%
CIMBER AIR	16 905	0,09%
SAS Braathens	15 494	0,09%
BLUE 1	13 918	0,08%
BELAVIA	13 487	0,08%
ADRIA AIRWAYS	10 938	0,06%
ASTRAEUS Ltd.	9 277	0,05%
MERIDANA	7 221	0,04%
HELLO AG	6 490	0,04%
AIR ITALY	2 172	0,01%
BLEKINGEFLYG AB	2 086	0,01%
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	417	0,00%
Suma	17 795 904	100%

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

VI. Sytuacja finansowa podmiotów działających na polskim rynku lotniczym posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.

1. Zarządzający lotniskami użytku publicznego

Opisane w poprzednich rozdziałach zmniejszenie liczby wykonanych operacji i obsługiwanych pasażerów w niektórych polskich portach lotniczych nie mogło pozostać bez znaczenia dla finansów podmiotów zarządzających lotniskami. Widoczne jest znaczne obniżenie rentowności zarówno sprzedaży jak również majątku w stosunku do roku poprzedniego.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu jednakże do samych przychodów osiąganych przez porty lotnicze widoczne jest, że uległy one w omawianym okresie zwiększeniu względem roku 2007.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Na kolejnym wykresie widać, iż pomimo zwiększenia osiąganych przez zarządzających lotniskami przychodów, zmniejszeniu uległa ich zyskowność.



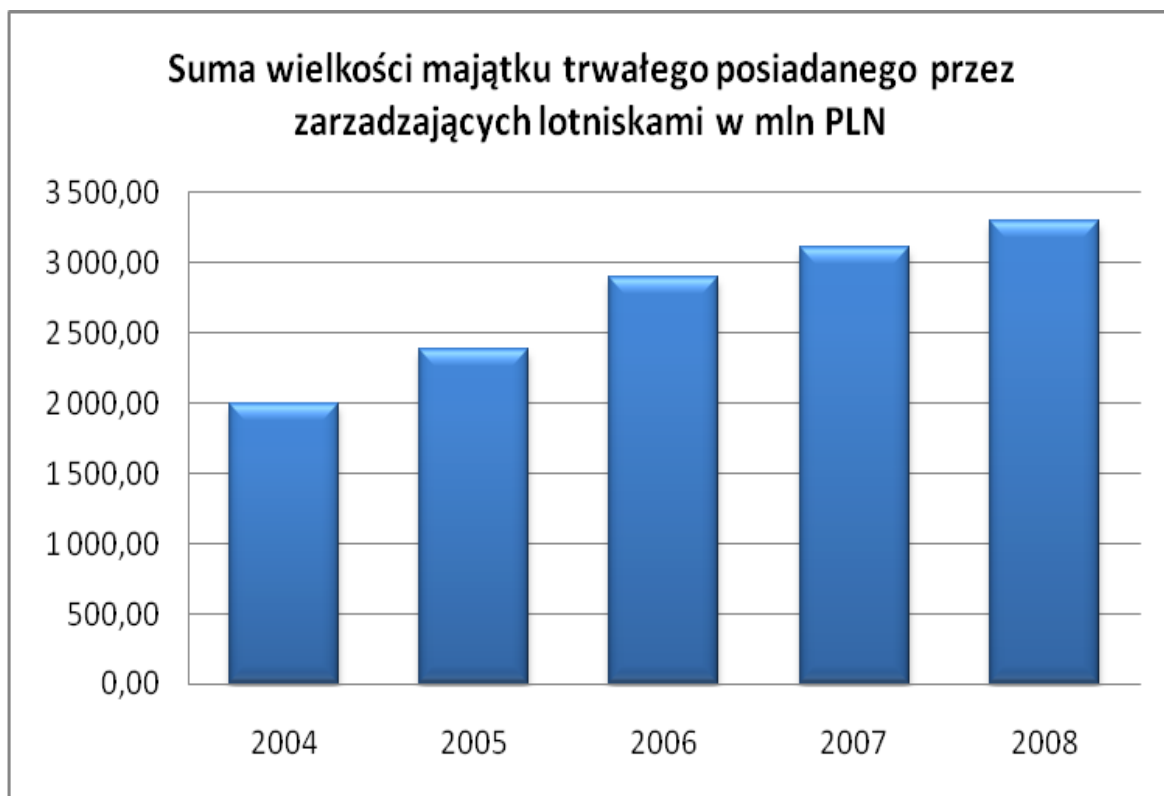
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do posiadanych aktywów widoczne jest, iż uległy one zwiększeniu w podmiotach zarządzających lotniskami w Polsce. Aktywa posiadane przez zarządzających lotniskami ulegają zwiększeniu głównie poprzez dokonywane przez podmioty inwestycje infrastrukturalne finansowane zazwyczaj z zysków i dopłat do kapitału dokonywanych przez udziałowców.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Na kolejnym wykresie przedstawione są wielkości aktywów trwałych posiadanych przez zarządzających lotniskami. Widoczne jest, że wielkość posiadanych przez nie aktywów ulega systematycznemu zwiększeniu.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Zwiększeniu w roku 2008 uległy również posiadane przez spółki kapitały własne. Zwiększenie posiadanych przez zarządzających lotniskami kapitałów następuje z dwóch źródeł: z osiągniętych zysków i z dopłat udziałowców.



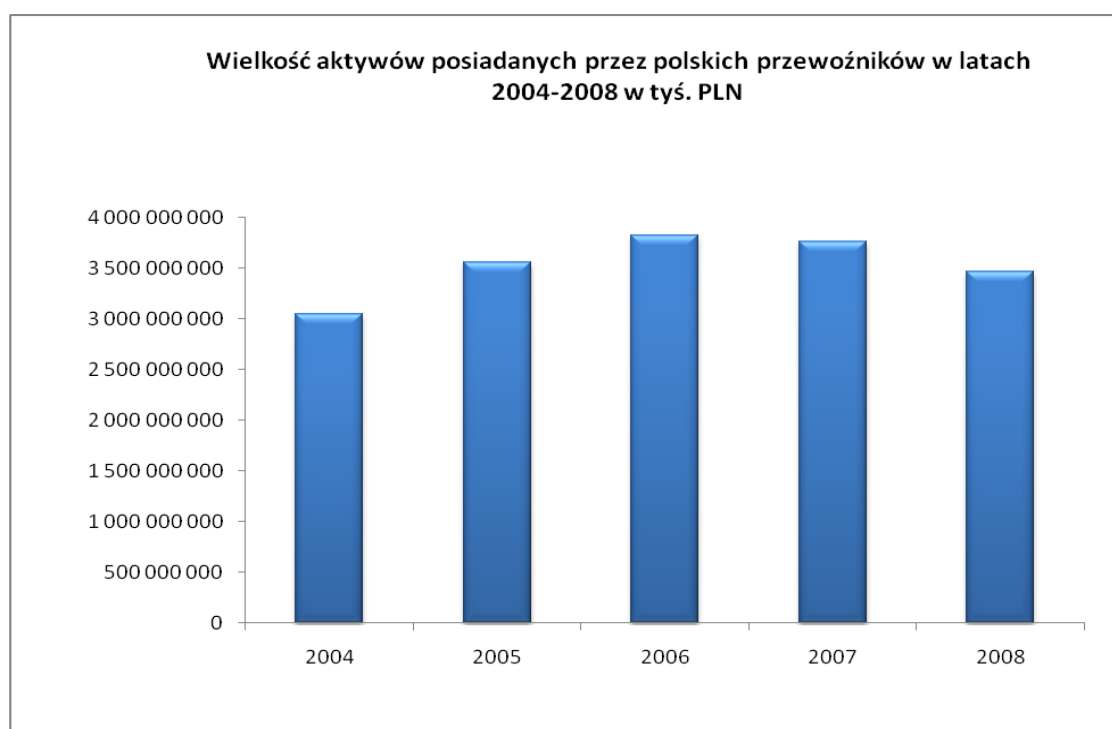
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Podsumowując, w roku 2008 widoczne jest pogorszenie rentowności portów lotniczych, przy jednoczesnym zwiększeniu ich aktywów, kapitałów własnych i przychodów ze sprzedaży.

2. Przewoźnicy lotniczy

Rok 2008 był rokiem niekorzystnym dla polskich przewoźników lotniczych. Wielu z nich poniosło w tym okresie stratę. Poddane analizie dane finansowe dotyczące przewoźników lotniczych obejmują 12 podmiotów.

Widocznym jest, iż zapoczątkowany w 2007 r. trend spadkowy wielkości posiadanych przez polskich przewoźników aktywów utrzymywał się nadal w 2008 r., a wielkość posiadanych przez polskich przewoźników aktywów uległa znacznemu obniżeniu.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Jeszcze wyraźniejsze pogorszenie sytuacji polskich przewoźników jest widoczne w aspekcie znaczącego zmniejszenia się posiadanych przez nich kapitałów własnych.



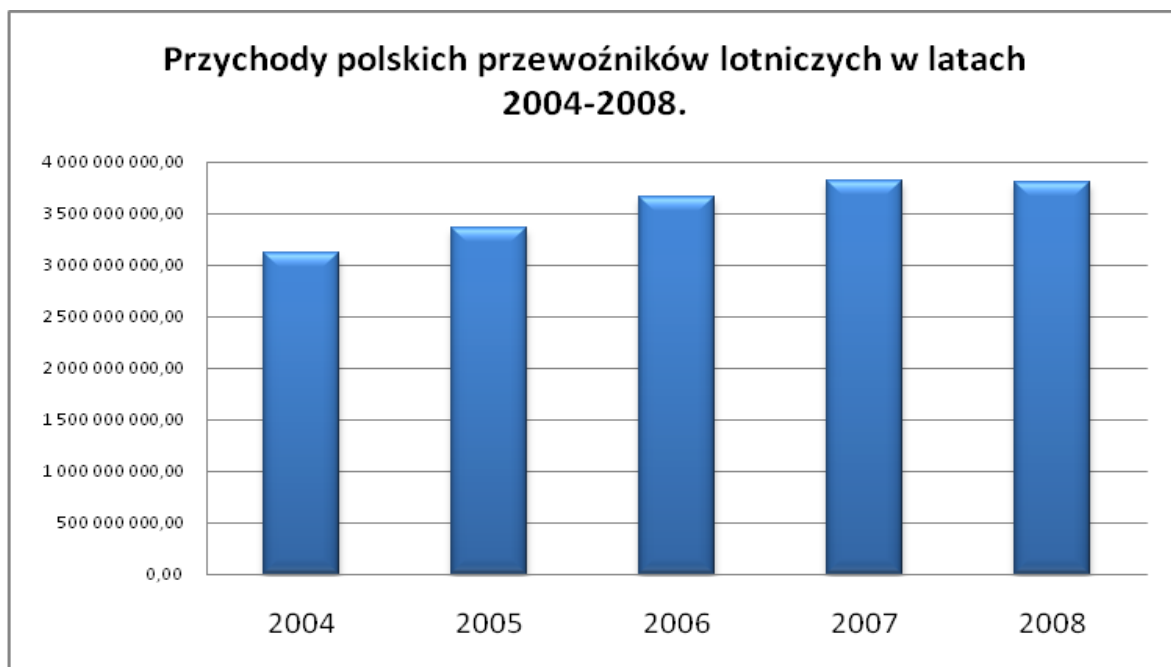
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Pod względem zyskowności prowadzonej przez przewoźników działalności widoczne jest wyraźne pogorszenie sytuacji. Po niewielkiej stracie poniesionej przez branżę w 2007 r., rok 2008 zakończyła ona pokaźną stratą. Wynik taki nie jest zaskoczeniem, biorąc pod uwagę wyniki całego światowego sektora przewozów lotniczych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do przychodów ze sprzedaży widoczne jest zatrzymanie ich wzrostu., Osiągnięte w roku 2008 przychody ze sprzedaży były minimalnie niższe niż w roku poprzednim.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Przyglądając się wykresowi rentowności sprzedaży, widać wyraźnie, że rok 2008 nie był dobrym rokiem dla polskich przewoźników lotniczych. Wskaźniki rentowności są odzwierciedleniem poniesionej przez branżę wysokiej straty.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Wskaźnik rentowności majątku świadczy o stosunku poniesionej straty lub osiągniętego zysku do wielkości posiadanego przez przewoźnika majątku. Tendencje widoczne dla tego wskaźnika są odzwierciedleniem osiągniętego przez branżę zysku/straty i stanowią podobnie jak wskaźnik poprzednik potwierdzenie istniejącego na rynku kryzysu.



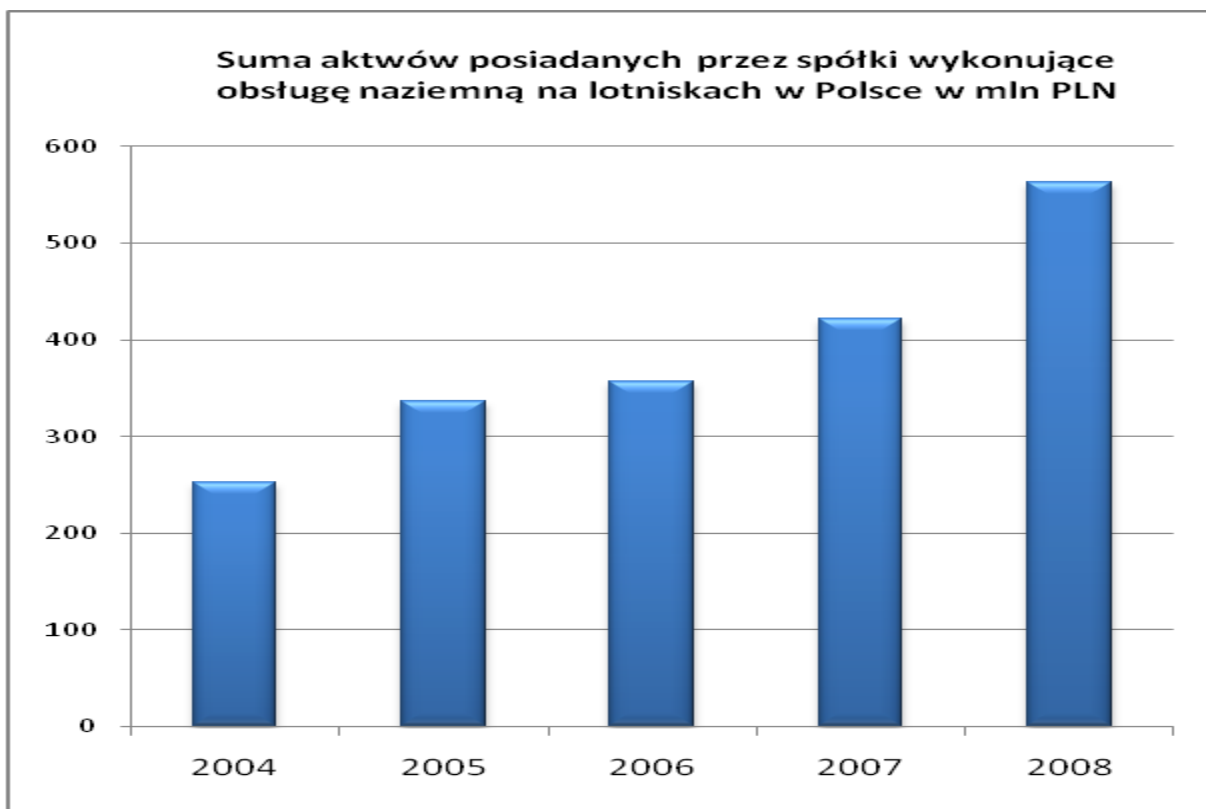
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Po analizie powyższych wykresów wyraźnie można stwierdzić, iż widocznym jest iż światowy kryzys branży lotniczej dotknął w dosyć znacznym stopniu polskich przewoźników lotniczych.

3. Obsługa naziemna

W tym punkcie analizie poddane zostały dane finansowe 13 podmiotów posiadających zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych.⁵

⁵ W powyższym zestawieniu nie zostały ujęte PPL i PL Bydgoszcz ze względu na fakt, iż sytuacja finansowa tych podmiotów została opisana w części dotyczącej portów lotniczych, spółki Falenty catering i LOT GS, które utraciły zezwolenia w 2009 r.



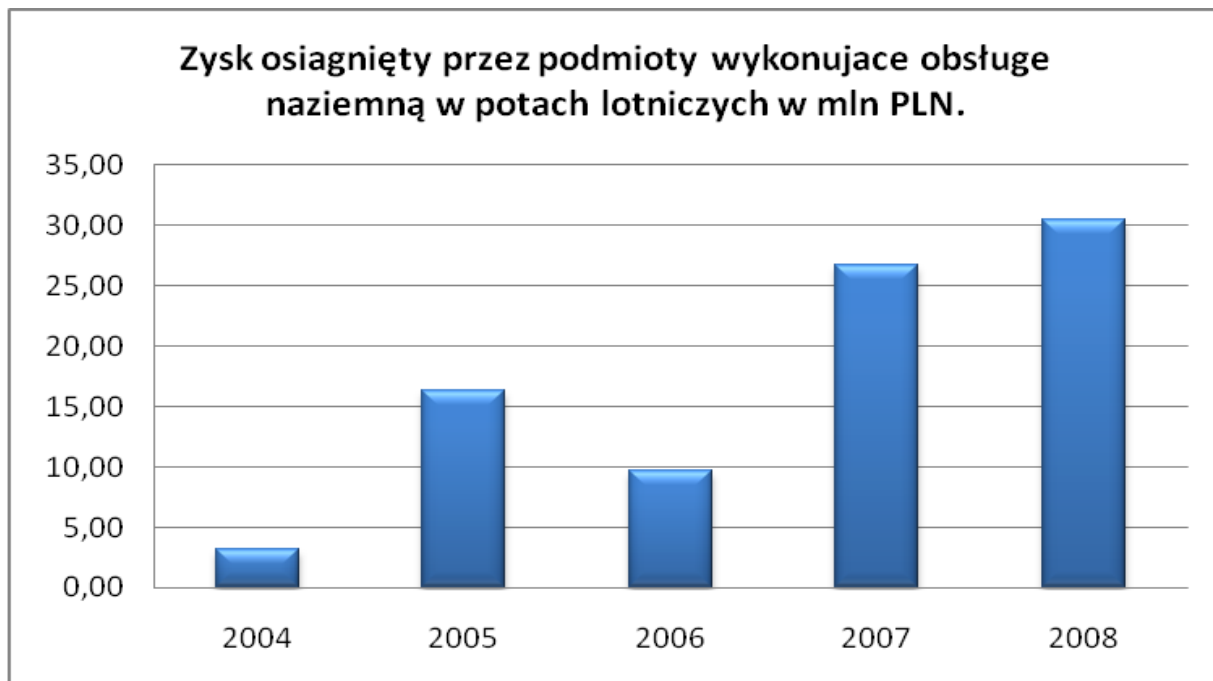
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Na powyższym wykresie zaprezentowane zostały wartości aktywów posiadanych przez podmioty posiadające zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej. Widoczne jest, że ogólna wartość posiadanych przez te podmioty aktywów wzrosła w stosunku do roku poprzedniego.



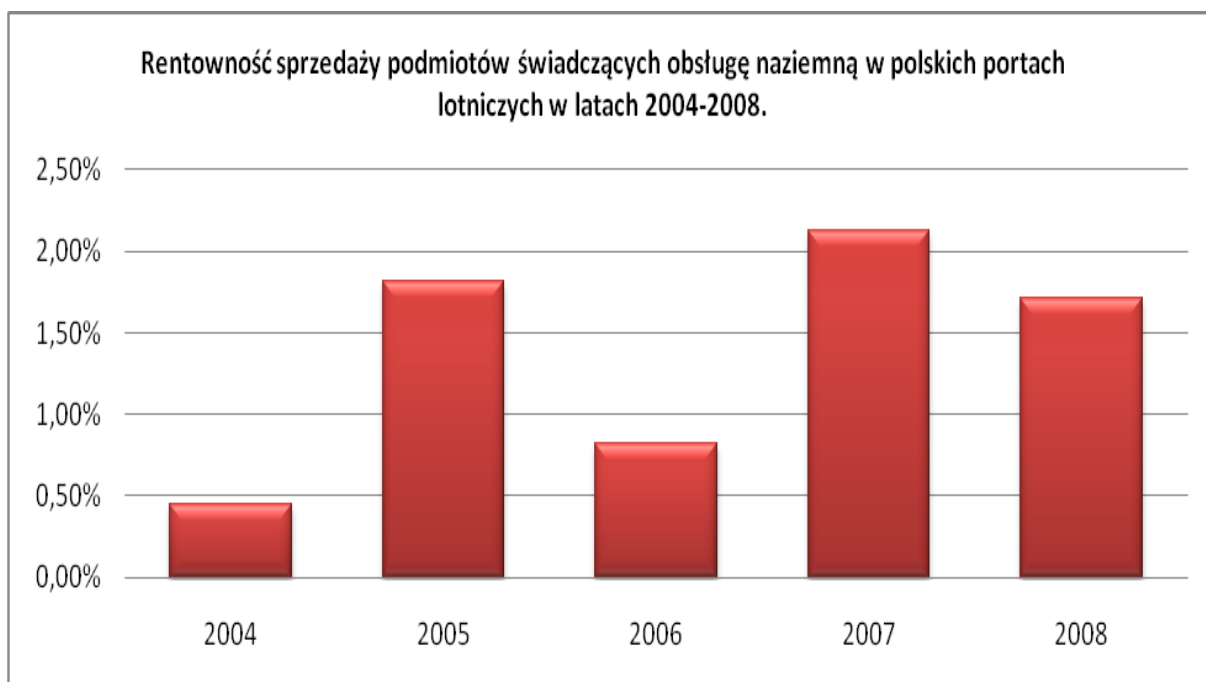
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do wielkości osiągniętych przez spółki przychodów, widoczny jest wyraźny wzrost w tym segmencie rynku przychodów. Widoczne jest również, iż zysk osiągnięty przez ten segment rynku uległ w 2008 roku zwiększeniu w stosunku do lat poprzednich.



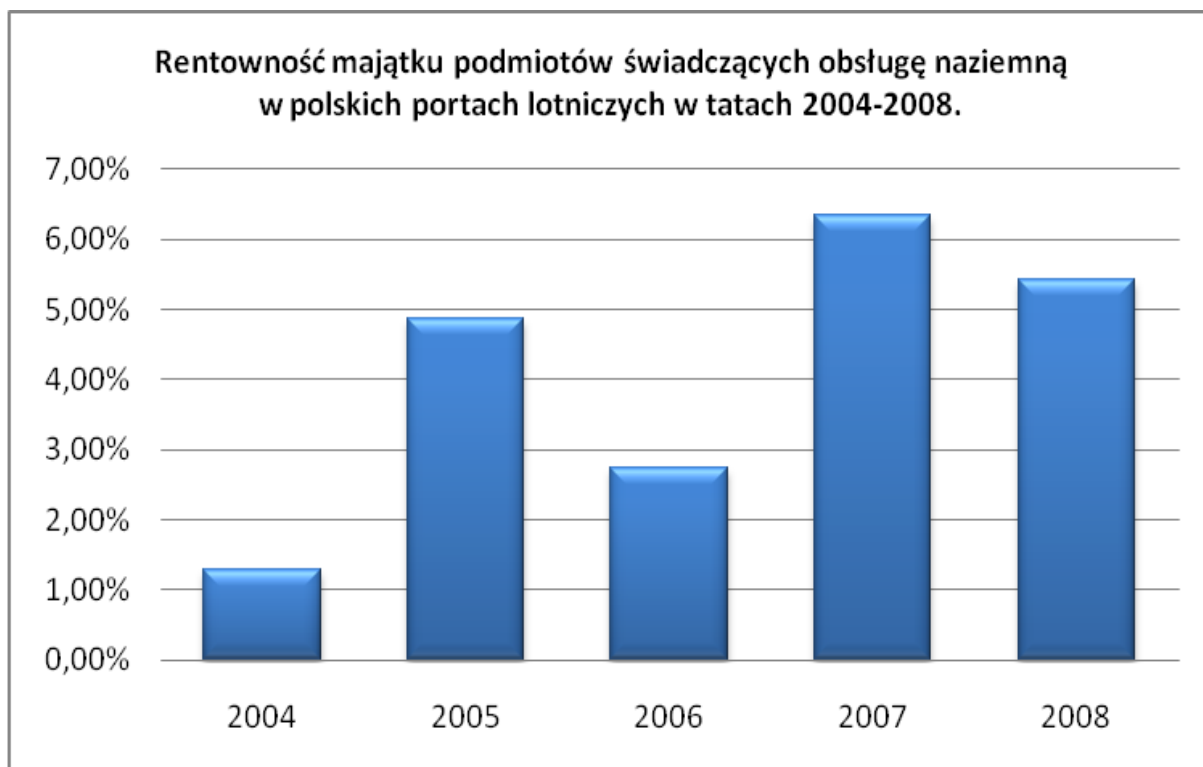
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Kolejny wykres, obrazujący rentowność sprzedaży podmiotów świadczących obsługę naziemną w portach lotniczych ukazuje, iż w roku 2008 uległa ona obniżeniu w stosunku do roku poprzedniego.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Obniżeniu uległa również zobrazowana na kolejnym wykresie rentowność majątku.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Wartość wskaźnika rentowności majątku jest odzwierciedleniem zmian w zyskowności spółek oraz zmian w wielkości posiadanego przez nie majątku. Zmniejszenie wartości wskaźnika świadczy o tym że wielkość posiadanego przez podmioty majątku rośnie szybciej niż wielkość osiąganego przez nie zysku.

Podsumowując, widocznym jest, iż mimo nieznacznego pogorszenia rentowności spółek wykonujących obsługę naziemną w roku 2008, w tym segmencie rynku lotniczego skutki kryzysu w branży były odczuwalne w najmniejszym stopniu. Wpływ na to może mieć jednak fakt, iż podmioty prowadzące tę działalność często prowadzą jednocześnie działalność poza branżą lotniczą, a tym samym mogą korzystać pozytywnych skutków dywersyfikacji aktywności gospodarczej.

Podsumowanie

Rok 2008 w aspekcie całościowym przyniósł kontynuację rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce, jednakże pod koniec roku dostrzec już można było wyraźne oznaki spowolnienia w sektorze związanym z przewozem lotniczym. Widać to szczególnie wyraźnie podczas analizy wyników miesięcznych poszczególnych portów lotniczych w aspekcie liczby obsłużonych pasażerów. Widoczne jest również, iż nie był to korzystny rok dla polskich przewoźników lotniczych, gdyż ich sytuacja finansowa uległa wyraźnemu pogorszeniu w stosunku do lat poprzednich.

Przeprowadzona analiza wskazuje, iż w omawianym okresie, mimo początków kryzysu, nastąpił dalszy rozwój portów regionalnych. Liczba obsługiwanych przez nie pasażerów, jak również ich udział w rynku przewozów pasażerskich, kolejny raz z rzędu się zwiększały.

Podobnie jak w latach poprzednich widocznym jest, iż istotnym czynnikiem napędowym dla polskiego rynku przewozów lotniczych byli przewoźnicy niskokosztowi, których udział w rynku – szczególnie w portach regionalnych – był bardzo wysoki. Warty odnotowania jest, iż wśród 3 największych, pod względem liczby obsłużonych pasażerów, przewoźników znalazło się dwóch niskokosztowych.

Bardzo znaczący jest też udział przewoźników zagranicznych, na który wpływ mają ich decyzje, co do opłacalności prowadzenia operacji z/do Polski. Z całą pewnością ich kondycja finansowa będzie miała duży wpływ na kształt rynku lotniczego w Polsce w kolejnych latach i na to, w jak dużym stopniu skutki kryzysu dotkną rynek polski.

Załącznik 1. Przewoźnicy zagraniczni operujący do/z Polski regularnie w podziale na porty lotnicze i sezony

sezon zima 2007/2008

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
ADRIA AIRWAYS (f ⁶)		kontynuacja		Ljubljana vv. ⁷	
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
AEROFLOT (f)	c-s f-f z LO	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT (f & m ⁸)	c-s z LO	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują
	c-s z LO	kontynuacja		Odessa vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AIR CANADA (m ⁹)	c-s z LH; c-s z LO;	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa
	c-s z LH; c-s z LO;	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami, Londynem a Polską jest PLL LOT
AIR CONTRACTORS (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
AIR EUROPA (f)		kontynuacja		Madryt vv.	
AIR FRANCE (f)	c-s z JAL, Delta Air Lines	kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA (f)		kontynuacja		Rzym vv.	

⁶ f - przewoźnik faktyczny

⁷ vv. – lot wykonywany tam i z powrotem

⁸ f&m - przewoźnik faktyczny i marketingowy

⁹ m - przewoźnik marketingowy

		kontynuacja		Mediolan vv.	
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach z/do Warszawy przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AMERICAN AIRLINES (m)	c-s z BA,	kontynuacja	Londyn	USA	c-s z British Airways – faktycznym przewoźnikiem jest BA
	c-s z SN	kontynuacja	Bruksela	USA	c-s z Brussels Airlines – faktycznym przewoźnikiem jest Brussels Airlines
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AUSTRIAN AIRLINES (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikami faktycznymi są OS i PLL LOT
BELAVIA (f)	c-s block space z LO	kontynuacja		Mińsk vv.	
BLUE 1 Oy (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
BMI BABY (f)		nowe		Cardiff vv.	
		nowe		Nottingham (East Midlands) vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)	c-s z AA, QF IB	kontynuacja		Londyn (Heathrow) vv.	
	c-s z AA, QF IB	kontynuacja		Londyn (Heathrow) vv.	c-s z AA, QF i IB – faktycznie operuje British Airways
BRITISH MIDLAND BMI (m)	c-s z LO	kontynuacja		Londyn vv.	c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym Rezygnacja z połączeń na trasach: Dublin – Warszawa vv., Manchester – Warszawa vv.
BULGARIA AIR (m)	c-s z LO	kontynuacja		Sofia vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
CLICKAIR S.A. (CATAIR LINEAS AEREAS) (f)		kontynuacja		Barcelona vv.	
CONTINENTAL AIRLINES (m)	c-s z KLM	kontynuacja	Amsterdam	USA vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
ČSA (f)	c – s z Korean Air KE, Delta Airlines	kontynuacja		Praga vv.	c-s z Korean Air KE i Delta Airlines – przewoźnikiem faktycznym jest CSA
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	

EL AL (f & m)	c-s bock space z LO	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s z PLL LOT, przewoźnikiem faktycznym są :PLL LOT i EL-AL
	c-s b-s z LO	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	code share blockspace agreement z PLL LOT S.A. – przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
FINNAIR (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
GERMANWINGS (f)		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
IBERIA (f)	c-s z Clickair	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z Clickair SA, który operuje faktycznie
	c-s z Clickair	kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z Clickair SA, który operuje faktycznie
JAPAN AIRLINES INTERNATIONAL (m)	c-s z AF	kontynuacja	Paryż	Tokio vv.	c -s z Air France na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (f)	c-s z NW, DL, CO	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z OK	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
MALEV (f)	c-s z Qantas i Royal Jordania	kontynuacja		Budapeszt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Alicante vv.	TRASY ZAWIESZONE: Rodos – Warszawa vv.,
		kontynuacja		Ateny vv.	
		kontynuacja		Bergen vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Malaga vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	

		kontynuacja		Salzburg vv.	
		kontynuacja		Stavanger vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
NORTHWEST AIR (m)	c-s z KLM	kontynuacja	Amsterdam	USA	na trasie Amsterdam Warszawa faktycznie operuje KLM
QANTAS AIRWAYS LIMITED (m)	c-s z BA	kontynuacja	Londyn	Australia	na trasie Londyn – Warszawa vv. faktycznie operuje British Airways
	c-s z Malev	kontynuacja	Budapeszt	Australia	na trasie Budapeszt – Warszawa vv. faktycznie operuje Malev
ROSSIJA (m)	c-s z LO	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
	c-s z LO	kontynuacja		Kaliningrad vv.	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES (m)	c-s z MALEV	kontynuacja	Budapeszt	Jordania	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	Trasy skasowane: Frankfurt (Hahn) – Kraków vv., Mediolan (Bergamo) – Wrocław vv., Sztokholm (Skavsta) – Gdańsk vv.
SAS (f)	c-s z LO	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT, zarówno PLL LOT jak i SAS są przewoźnikami faktycznymi
	c-s z Blue 1 Oy	kontynuacja		Helsinki vv.	c-s z BLUE 1 Oy, który jest przewoźnikiem faktycznym
SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	TRASZY ZAWIESZONE: (Paryż – Warszawa vv.,
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt, Amsterdam, Zurich	Singapur vv.	na trasie do/z Warszawy faktycznie operuje PLL LOT
SN Brussels (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Bruksela vv.	
SPANAIR (m)	c-s z LO	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest PLL LOT
		kontynuacja		Barcelona vv.	
SWISS (f & m)	c-s z LO, LH, UA	kontynuacja		Zurych vv.	c-s z PLL LOT i United Airlines (faktycznym przewoźnikiem są SWISS i PLL LOT)
		nowe		Basel - Mulhouse vv.	
		nowe		Genewa vv.	

TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam, Genewa	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TAROM (m)	b-s z LO	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
THAI AIRWAYS (m)	c-s z LH	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)		kontynuacja		Istanbul vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Amsterdam, Paryż, Zurych, Bruksela, Londyn	USA vv.	c-s z PLL LOT S.A.
		kontynuacja		Nowy Jork vv.	
		kontynuacja		Chicago vv.	
		kontynuacja	Kopenhaga	USA vv.	c-s z SAS
		kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	
		kontynuacja	Zurych	USA vv.	c-s ze SWISS
UPS CO. (f)		kontynuacja	Kolonia	USA vv.	
		kontynuacja	Kolonia, Schanghaj, Seul, Almaty (lądowanie techniczne)	USA vv.	
US AIRWAYS (m)	c-s LH	kontynuacja		Frankfurt vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv., faktycznie operuje Lufthansa
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Belfast vv.	Trasy zawieszono: Burgas – Warszawa vv., Frankfurt (Hahn) – Warszawa vv., Korfu – Warszawa vv., La Palma – Warszawa vv.
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Coventry vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	

	kontynuacja		Eindhoven vv.
	kontynuacja		Egilsstadir vv.
	kontynuacja		Frankfurt vv.
	kontynuacja		Kolonia vv.
	kontynuacja		Liverpool vv.
	kontynuacja		Londyn (Luton) vv.
	kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.
	kontynuacja		Malmo vv.
	kontynuacja		Mediolan vv.
	kontynuacja		Oslo vv.
	kontynuacja		Paryż vv.
	kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.
	kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.
	kontynuacja		Rzym vv.
	kontynuacja		Sztokholm vv.
	kontynuacja		Dortmund vv.
	kontynuacja		Londyn (Luton) vv.
	nowe		Doncaster Sheffield vv.
	nowe		Glasgow (Prestwick) vv.
	kontynuacja		Sztokholm vv.
	nowe		Malmo vv.
	nowe		Oslo (Torp) vv.
	nowe		Doncaster Sheffield vv.
	kontynuacja		Dortmund vv.

	nowe		Londyn (Luton) vv.
	nowe		Bournemouth vv.
	kontynuacja		Lubeka vv.
	kontynuacja		Oslo vv.
	nowe		Coventry vv.
	kontynuacja		Londyn (Luton) vv.
	kontynuacja		Cork vv.
	kontynuacja		Dortmund vv.
	nowe		Goeteborg vv.
	kontynuacja		Kolonia vv.
	kontynuacja		Hamburg vv.
	kontynuacja		Malmo vv.
	kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.
	kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.
	kontynuacja		Sztokholm vv.
	nowe		Oslo (Torp) vv.
	nowe		Bruksela vv.
	nowe		Mediolan (Bergamo) vv.
	nowe		Belfast vv.
	nowe		Budapeszt vv.
	nowe		Dortmund vv.
	kontynuacja		Durham Tees Valley vv.
	kontynuacja		Budapeszt vv.

		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Grenoble vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Paryż vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		nowe		Tees Side vv.	
VOLARE SpA (f)		kontynuacja		Mediolan vv.	

Kraków

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
ALITALIA (f)		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Mediolan vv.	
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	
AUSTRIAN AIRLINES (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są OS i PLL LOT
BRITISH AIRWAYS (f)	c-s z AA, QF IB	kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
ČSA (f)		kontynuacja		Praga vv.	

EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		nowe		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		nowe		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
		kontynuacja		Newcastle vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
GERMANWINGS (f)		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
JET2.com Ltd. (f)		kontynuacja		Newcastle vv.	
		kontynuacja		Leeds and Bradford vv.	
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Monachium vv.	
MALEV (f)	c-s z Qantas i Royal Jordania	kontynuacja		Budapeszt vv.	
MERIDIANA (f)		kontynuacja		Turyń vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	TRASY ZAWIESZONE: Rodos – Warszawa vv., Sztokholm – Kraków vv.
RYANAIR (f)		nowe		Mediolan (Bergamo) vv.	Trasy skasowane: Frankfurt (Hahn) – Kraków vv., Sztokholm (Skavsta) – Gdańsk vv.
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	

		kontynuacja		Shannon vv.	
SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	TRASY ZAWIESZONE (Ateny - Kraków vv. Amsterdam - Kraków vv., Barcelona - Kraków vv., Birmingham - Kraków vv., Bruksela - Kraków vv., Burgas - Kraków vv. Dublin - Kraków vv., Dubrownik - Kraków vv. Manchester - Kraków vv., Milan (Bergamo) - Kraków vv., Naples - Kraków vv. Palermo vv. Paryż - Kraków vv. Rimini - Kraków vv., Rzym (Fiumicino) - Kraków vv., Saloniki - Kraków vv., Split - Kraków vv. Turyn - Kraków vv. Wenecja - Kraków vv.)
SN Brussels (f & m)	c-s z LO	nowe		Bruksela vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Brussels Airlines
STERLING AIRLINES A/S (f)		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Paryż, Frankfurt	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TRANSAVIA (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą
VOLARE SpA (f)		kontynuacja		Mediolan vv.	

Katowice

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	

RYANAIR (f)		nowe		Bristol vv.	Trasy skasowane: Frankfurt (Hahn) – Kraków vv.,
		nowe		Dublin vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Coventry vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Eindhoven vv.	
		kontynuacja		Egilsstadir vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
	kontynuacja		Mediolan vv.		

		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Paryż vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AVITRANS (f)		kontynuacja		Ronneby vv.	
BMI BABY (f)		nowe		Cardiff vv.	
		nowe		Nottingham (East Midlands) vv.	
COAST AIR (f)		kontynuacja		Stord vv.	
EASYJET AIRLINE (f)		nowe		Belfast vv.	
		nowe		Bristol vv.	
		nowe		London (Gatwick) vv.	
		nowe		Edynburg vv.	
FINNAIR (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	

NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	Trasy skasowane: Sztokholm (Skavsta) – Gdańsk vv.
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
SAS (f)	c-s z UA	kontynuacja		Kopenhaga vv.	
WIZZ AIR (f)		nowe		Bournemouth vv.	Trasy zawieszono: London (Luton) – Gdańsk vv./ Liverpool – Gdańsk vv.
		kontynuacja		Lubeka vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		nowe		Coventry vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		nowe		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		nowe		Oslo (Torp) vv.	
	nowe		Bruksela vv.		

Wrocław

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
CIMBER AIR (f)	c-s z SAS	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z SAS na trasie Kopenhaga-Wrocław vv. faktycznie operuje Cimber
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
RYANAIR (f)		nowe		Bristol vv.	Trasy skasowane: Mediolan (Bergamo) – Wrocław vv.,
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		nowe		Girona vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Nottingham (East Midlands) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
SAS (f)	c-s z Cimber Air (QI)	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z Cimber Air, który jest przewoźnikiem faktycznym
WIZZ AIR (f)		nowe		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		nowe		Londyn (Luton) vv.	
VOLARE SpA (f)		kontynuacja		Mediolan vv.	

Poznań

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
LUFTHANSA (f)	f-f z LO; c-s z UA, ACA, US, LH;	kontynuacja		Monachium vv.	
RYANAIR (f)		nowe		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Girona vv.	
		nowe		Nottingham (East Midlands) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Doncaster Sheffield vv.	
		nowe		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	

		nowe		Malmo vv.	
		nowe		Oslo (Torp) vv.	

Bydgoszcz

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Liverpool vv.	
		nowe		Dublin vv.	

Szczecin

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	TRASY ZAWIESZONE: Rodos – Warszawa vv., Sztokholm – Kraków vv.
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Dublin vv.	

Łódź

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	

		kontynuacja		Nottingham (East Midlands) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
VOLARE SpA (f)		kontynuacja		Mediolan vv.	

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	

sezon lato 2008

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
ADRIA AIRWAYS (f)		kontynuacja		Ljubljana vv.	
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AEROFLOT (f)	c-s f-f z LO	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
	c-s z LO	kontynuacja		Odessa vv.	
AIR CANADA (m)	c-s z LH;	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa

	c-s z LO;	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami , Londynem a Polską jest PLL LOT
AIR CONTRACTORS		kontynuacja		Paryż vv.	
AIR EUROPA (f)		kontynuacja		Madryt vv.	
AIR FRANCE (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA (f)		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Mediolan vv.	
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach Warszawa-Paryż, Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Londyn przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AUSTRIAN AIRLINES (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są OS i PLL LOT
BELAVIA (f)	c-s block space z LO	kontynuacja		Mińsk vv.	
BLUE 1 Oy (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
BMI BABY		nowe		Birmingham vv.	
	c – s z LO	kontynuacja		Londyn vv.	c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym (Rezygnacja z połączeń na trasach: Dublin – Warszawa vv., Manchester – Warszawa vv.)
BRITISH AIRWAYS (f)		nowe		Londyn (City) vv.	
		nowe		Londyn (Gatwick) vv.	
		nowe		Londyn (Gatwick) vv.	
BULGARIA AIR (m)	c-s z LO	kontynuacja		Sofia vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
CLICKAIR S.A. (CATAIR LINEAS AEREAS) (f)	c-s z Iberia	kontynuacja		Barcelona vv.	Przewoźnikiem faktycznym jest Clickair

CONTINENTAL AIRLINES (m)	c-s z KLM (f)	kontynuacja	Amsterdam	Newark vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
	c-s z KLM (f)	kontynuacja	Amsterdam	Houston vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
ČSA (f)	c – s z Korean Air KE (m)	kontynuacja		Praga vv.	c-s z KE – przewoźnikiem faktycznym jest CSA
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
EL AL (f & m)	c-s b-s z LO	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT - przewoźnikiem faktycznym są :PLL LOT i EL-AL
	c-s b-s z LO	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT– przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
FINNAIR (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
GERMANWINGS (f)		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
IBERIA (f)		kontynuacja		Madryt vv.	
	c- s z Clickair	kontynuacja		Barcelona vv.	umowa c - s z Clickair. Faktycznie operuje Clickair na tej trasie
JAPAN AIRLINES INTERNATIONAL (m)	c-s z AF	kontynuacja	Paryż	Tokio vv.	code – share z Air France. Na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (f)	c-s z NW, DL, CO	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z OK	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways , Swiss International Air	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Berlin vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	
		kontynuacja		Hannover vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	

	Lines, Air Canada	kontynuacja		Dusseldorf vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
MALEV (f)	c-s z Royal Jordania n	kontynuacja		Budapeszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Malev
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Alicante vv.	
		kontynuacja		Ateny vv.	
		kontynuacja		Bergen vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Malaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Stavanger vv.	
		nowe		Trondheim vv.	
		nowe		Ryga vv.	
		nowe		Paryż (Orly) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		nowe		Split	
NORTHWEST AIR (m)	c-s z KLM	kontynuacja	Amsterdam	USA	na trasie Amsterdam - Warszawa faktycznie operuje KLM
ROSSIJA (m)	c-s z LO	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
	c-s z LO	kontynuacja		Kaliningrad vv.	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z MALE V	kontynuacja	Budapeszt	Jordania	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
SAS (f)	c-s z LO i United Airlines	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT i UNITED AIRLINES, zarówno PLLLOT jak i SAS SA przewoźnikami faktycznymi
SAS (f)		nowe		Oslo vv.	

SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt (FRA), Amsterdam (AMS), Zurich (ZRH)	Singapur vv.	na trasie Warszawa - Amsterdam faktycznie operuje PLL LOT
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym i marketingowym.
SPANAIR (m)	c-s z LO	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest PLL LOT
	c-s z LO	kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest PLL LOT
	c-s z Austrian Airlines	kontynuacja		Wiedeń vv.	c-s z AUSTRIAN AIRLINES, faktycznym przewoźnikiem jest AUSTRIAN AIRLINES
SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, LH, UA	kontynuacja		Zurych vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Basel - Mulhouse vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Genewa vv.	c-s z PLL LOT
TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam, Genewa	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TAROM (m)	b-s z LO	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
THAI AIRWAYS (m)	c-s z LH	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)		kontynuacja		Istanbul vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Amsterdam, Paryż, Zurich, Bruksela, Londyn	USA vv.	c-s z PLL LOT
UNITED AIRLINES (m)		kontynuacja		Nowy Jork vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja	Kopenhaga	USA vv.	c-s z SAS
		kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	

		kontynuacja	Zurych	USA vv.	c-s ze SWISS
UPS CO. (f)		kontynuacja	Kolonia	USA vv.	
		kontynuacja	Kolonia, Schanghaj, Seul, Almaty (lądowanie techniczne)	USA vv.	
US AIRWAYS	c-s z LH	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv., faktycznie operuje Lufthansa
WIZZ AIR		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Belfast vv.	
		nowe		Doncaster Sheffield vv.	
		nowe		Burgas vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Korfu (Kerkira) vv.	
		kontynuacja		Grenoble vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.			
kontynuacja		Tees Side vv.			
VOLARE SpA		nowe		Mediolan vv.	

Kraków

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AIR NOSTRUM (NOWY)		nowe		Madryt vv.	
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt - Kraków vv. Przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AUSTRIAN AIRLINES (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są OS i PLL LOT
BMI BABY		nowe		Birmingham vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
ČSA (f)		kontynuacja		Praga vv.	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Paryż vv.	
		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
		kontynuacja		Newcastle vv.	
	kontynuacja		Liverpool vv.		
FINNAIR (f)		nowe		Helsinki vv.	trasa Kraków - Helsinki była zawieszona w sezonie ZIMA 2007/2008
JET2.com Ltd. (f)		kontynuacja		Leeds and Bradford vv.	
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways	kontynuacja		Monachium vv.	

	International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
MERIDIANA		kontynuacja		Turyń vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		nowe		Bergen vv.	
		nowe		Stavanger vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		nowe		Nottingham (East Midlands) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
SAS (f)		nowe		Oslo vv.	
SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		kontynuacja		Wiedeń vv.	
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym.
STERLING AIRLINES A/S		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Paryż, Frankfurt	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TRANSAVIA (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT S.A
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą

VOLARE SpA		nowe		Mediolan vv.	
------------	--	------	--	--------------	--

Katowice

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
GERMANWINGS (f)		nowe		Kolonia vv.	
		nowe		Stuttgart vv.	
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Coventry vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Eindhoven vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	

		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		nowe		Girona vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Londyn (Gatwick) vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		nowe		Heraklion vv.	
		kontynuacja		Burgas vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AVITRANS		kontynuacja		Ronneby vv.	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
FINNAIR (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	

LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Birmingham vv.	
SAS (f)	c-s z UA i LO	kontynuacja		Kopenhaga vv.	
		nowe		Oslo vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Lubeka vv.	
		kontynuacja		Coventry vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Turku vv.	
		nowe		Girona vv.	
		nowe		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
kontynuacja		Malmo vv.			

		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	

Wrocław

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
CIMBER AIR (f)	c-s z SAS	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z SAS - na trasie Kopenhaga-Wrocław vv. faktycznie operuje Cimber
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		nowe		Dusseldorf vv.	faktycznie operuje tylko LUFTHANSA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		nowe		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		nowe		Bournemouth vv.	
		nowe		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	

		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Nottingham (East Midlands) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
VOLARE SpA		kontynuacja		Mediolan vv.	

Poznań

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
BRITISH AIRWAYS (f)		nowe		Londyn (Gatwick) vv.	
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		Nottingham (East Midlands) vv.	

		kontynuacja		Liverpool vv.	
		nowe		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		nowe		Sztokholm (Vaesterås) vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	

Bydgoszcz

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Düsseldorf vv.	
		nowe		Birmingham vv.	

Szczecin

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		nowe		Ryga vv.	
		skasowane		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	

		kontynuacja		Dublin vv.	
--	--	-------------	--	------------	--

Łódź

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Nottingham (East Midlands) vv.	
		nowe		Edynburg vv.	

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		nowe		Londyn (Stansted) vv.	

sezon zima 2008/2009

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
ADRIA AIRWAYS		kontynuacja		Ljubljana vv.	
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AEROFLOT (f)	c-s f-f z LO	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT	c-s z LO	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują
		kontynuacja		Odessa vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AIR CANADA (m)	c-s z LH;	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa
	c-s z LO;	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami , Londynem a Polską jest PLL LOT
AIR CONTRACTORS		kontynuacja		Paryż vv.	CARGO
AIR FRANCE (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA (f)		kontynuacja		Rzym vv.	
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach Warszawa-Paryż, Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Londyn przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
ASTRAEUS		kontynuacja		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikami faktycznymi są OS i LO

BELAVIA (f)	c-s block space z LO	kontynuacja		Mińsk vv.	
BMI BABY		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym (Rezygnacja z połączeń na trasach: Dublin – Warszawa vv., Manchester – Warszawa vv.)
		kontynuacja		Cardiff vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)		nowe		Londyn (Heathrow) vv.	
		kontynuacja		Londyn (City) vv.	
CLICKAIR S.A. (CATAIR LINEAS AEREAS) (f)	c-s z Iberia	kontynuacja		Barcelona vv.	Przewoźnikiem faktycznym jest Clickair
CONTINENTAL AIRLINES (m)	c-s z KLM (f)	kontynuacja	Amsterdam	Newark vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
	c-s z KLM (f)	kontynuacja	Amsterdam	Houston vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
ČSA (f)	c – s z Korean Air KE (m), Finnair, Delta Air Lines	kontynuacja		Praga vv.	
DELTA AIR LINES	c-s z Air France, KLM, OK	kontynuacja	Paryż, Amsterdam, Praga	USA	
DNIPROAVIA	c-s z LO	nowe		Dniepropietrow sk	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
EL AL (f & m)	c-s b-s z LO	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT S.A. - przewoźnikami faktycznymi są :PLL LOT i EL-AL
	c-s b-s z LO	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT S.A. – przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
FINNAIR		kontynuacja		Helsinki vv.	

	c-s z Malev	kontynuacja		Budapeszt vv.	Faktycznie operuje Malev
	c-s z OK	kontynuacja		Praga vv.	Faktycznie operuje CSA
GERMANWINGS (f)		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
IBERIA (f)		kontynuacja		Madryt vv.	
	c- s z Clickair	kontynuacja		Barcelona vv.	umowa c - s z Clickair. Faktycznie operuje Clickair na tej trasie
JAPAN AIRLINES INTERNATIONAL (m)	c-s z AF	kontynuacja	Paryż	Tokio vv.	code – share z Air France. Na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (f)	c-s z NW, DL, CO	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z OK	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Berlin vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
MALEV (f)	c-s z Royal Jordanian	kontynuacja		Budapeszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Malev
	c-s z Finnair	nowe		Helsinki vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Finnair
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Bergen vv.	

		kontynuacja		Malaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		nowe		Salzburg vv.	trasa była zawieszona w sezonie LATO 2008
		kontynuacja		Stavanger vv.	
		kontynuacja		Paryż (Orly) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
NORTHWEST AIR (m)	c-s z KLM	kontynuacja	Amsterdam	USA	na trasie Amsterdam - Warszawa faktycznie operuje KLM
ROSSIJA (m)	c-s z LO	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
	c-s z LO	skasowane		Kaliningrad vv.	LOT zawiesił połączenie
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z MALE V	kontynuacja	Budapeszt	Amman	
SAS (f)	c-s z LO i UA	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT i UNITED AIRLINES, zarówno LOT jak i SAS SA przewoźnikami faktycznymi
SAS (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt (FRA), Amsterdam (AMS), Zurich (ZRH)	Singapur vv.	na trasie Warszawa - Amsterdam faktycznie operuje PLL LOT
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym i marketingowym.
SPANAIR (m)	c-s z LO	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem jest LOT

	c-s z LO	kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem jest LOT
SWISS (f & m)	c-s z LO, LH, UA	kontynuacja		Zurych vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Basel - Mulhouse vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Genewa vv.	c-s z PLL LOT
TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam, Genewa	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TAROM	c-s b-s z LO	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
THAI AIRWAYS (m)	c-s z LH	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)	c-s z LO	kontynuacja		Istanbul vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Amsterdam, Paryż, Zurych, Bruksela, Londyn	USA vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Nowy Jork vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Newark vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja	Kopenhaga	USA vv.	c-s z SAS
		kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	c-s z Lufthansa
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansa
UPS CO.		kontynuacja	Kolonia	USA vv.	

		kontynuacja	Kolonia, Schanghaj, Seul, Almaty (lądowanie techniczne)	USA vv.	
US AIRWAYS		kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv., faktycznie operuje Lufthansa
WIZZ AIR		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		nowe		Cork vv.	
		kontynuacja		Grenoble vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Malmö vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		nowe		Rzym (Fiumicino) vv.	
	nowe		Bolonia vv.		
VOLARE SpA		kontynuacja		Mediolan vv.	

Kraków

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AIR NOSTRUM (NOWY)		kontynuacja		Madryt vv.	
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z LO	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt - Kraków vv. Przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są OS i PLL LOT
BMI BABY		kontynuacja		Birmingham vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
ČSA (f)	c-s z Delta Air Lines	kontynuacja		Praga vv.	
DELTA AIR LINES	c-s z OK	kontynuacja	Praga	USA	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Belfast vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Paryż (de Gaulle) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
		kontynuacja		Newcastle vv.	
	kontynuacja		Liverpool vv.		
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai	kontynuacja		Monachium vv.	

	Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Bergen vv.	
		nowe		Rygge	
		nowe		Sztokholm vv.	
		kontynuacja		Stavanger vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		nowe		Birmingham vv.	
		nowe		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z LO	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym.
TAP PORTUGAL (m)	c-s z LO	kontynuacja	Paryż, Frankfurt	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT
TRANSAVIA (f)		kontynuacja		Paryż vv.	

UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą
VOLARE SpA		kontynuacja		Mediolan vv.	

Katowice

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
GERMANWINGS (f)		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Birmingham vv.	
		nowe		Shannon vv.	
		nowe		Londyn (Stansted) vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LX, LO	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	c-s z Lufthansa
WIZZ AIR		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	

		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Eindhoven vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		nowe		Bolonia vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Barcelona vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Malmö vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Rzym (Ciampino) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways	kontynuacja		Monachium vv.	

	International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt (Hahn) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Shannon vv.	
		nowe		Liverpool vv.	
		nowe		Bruksela (Charleroi) vv.	
		nowe		Bristol vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
SUN-AIR OF SCANDINAVIA	franczyza od BA	kontynuacja		Billund	
WIZZ AIR		kontynuacja		Lubeka vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Turku vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		nowe		Rzym (Fiumicino)	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	

		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	

Wrocław

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	faktycznie operuje tylko LUFTHANSA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt (Hahn) vv.	
		kontynuacja		Bournemouth vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		nowe		Bruksela (Charleroi) vv.	

		nowe		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf (Weeze) vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
VOLARE SpA		kontynuacja		Mediolan vv.	

Poznań

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z LO, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	

		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		nowe		Bergamo vv.	
		nowe		Cork vv.	
		nowe		Rzym (Fiumicino) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Vaesteras) vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	

Bydgoszcz

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf (Weeze) vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	

Szczecin

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		nowe		Oslo vv.	trasa była zawieszona w sezonie LATO 2008
RYANAIR (f)		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		nowe		Birmingham vv.	

		nowe		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Liverpool vv.	
		nowe		Bristol vv.	

Łódź

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		nowe		Shannon vv.	
		nowe		Sztokholm (Skavsta) vv.	

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		nowe		Londyn (Luton) vv.	

Słowniczek skrótów:

LO – PLL LOT; LH – Lufthansa; JAL – Japan Airline International; BA – British Airways; SN – Brussels Airlines; OS – Austrian Airlines; AA – American Airlines; QF – Qantas ; IB – Iberia; AF – Air France; UA – United Airlines; ACA – Air Canada; US – US Airways; SK – SAS; LX – Swiss; NW – Northwest Airlines; DL – Delta Airlines; CO – Continental Airlines; OK – CSA

Załącznik 2. Przewoźnicy zagraniczni operujący do/z Polski nieregularnie w podziale na porty lotnicze i sezony

I. Zima 2007/2008

Warszawa

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
LOTUS AIR	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurgada
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Warszawa	Sharjah – Larnaca
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh - Mombasa
NOUVELAIR	pax	Warszawa	Monastyr
AMC AIRLINES	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurgada
LTE INTERNATIONAL AIRWAYS	pax	Warszawa	Agadir - Teneryfa
CABO VERDE	pax	Warszawa	Sal
LOTUS AIR	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Taba
	pax	Warszawa	Hurgada
ROYAL WINGS	pax	Warszawa	Amman
TUNISAIR	pax	Warszawa	Monastyr
	pax	Warszawa	Djerba
AIR CAIRO	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh

	pax	Warszawa	Hurgada
EURO MEDITERRANEAN AIRLINES	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurgada
KARTHAGO AIRLINES	pax	Warszawa	Monastyr
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Warszawa	Sharjah - Larnaca - Colombo
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	pax	Warszawa	Simferopol

Katowice

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
AIR CAIRO	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice	Hurgada
EURO MEDITERRANEAN AIRLINES	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice	Hurgada
MNG AIRLINES	cargo	Katowice	Istambuł
KUZU AIRLINES	cargo	Katowice	Istambuł-Tallin

Kraków

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
LOTUS AIR	pax	Kraków - Gdańsk	Hurgada
KORAL BLUE	pax	Kraków	Sharm El Sheikh
	pax	Kraków	Hurgada

Wrocław

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław - Gdańsk	Hurgada
LOTUS AIR	pax	Wrocław - Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh

KORAL BLUE	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Hurgada

Gdańsk

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
LOTUS AIR	pax	Wrocław - Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Kraków - Gdańsk	Hurgada
KORAL BLUE	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Gdańsk	Hurgada
AIR CAIRO	pax	Wrocław - Gdańsk	Hurgada
AMC AIRLINES	pax	Gdańsk	Hurgada

Poznań

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Poznań	Sharm El Sheikh
	pax	Poznań	Hurgada
AIR CAIRO	pax	Poznań	Hurgada
	pax	Poznań	Sharm El Sheikh

Zezwolenia ogólne na EOG

Przewoźnik	Cel lotu
FUTURA INTL. AIRWAYS S.A.	pax
GESTION AEREA EJECUTIVA	pax
CITYLINE HUNGARY	cargo
WEST AIR LUXEMBOURG	cargo

II Lato 2008

Warszawa

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
EURO MEDITERRAEAN AIRLINES	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurghada
LOTUS AIR	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurghada
	pax	Warszawa	Kair
	pax	Warszawa	Taba
AIR CAIRO	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurghada
KORAL BLUE AIRLINES	pax	Warszawa	Hurghada
TUNISAIR	pax	Warszawa	Monastyr
	pax	Warszawa	Tunis
	pax	Warszawa	Djerba
KARTHAGO AIRLINES	pax	Warszawa	Djerba
	pax	Warszawa	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Warszawa	Monastyr
KARTHAGO AIRLINES	pax	Warszawa	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Warszawa	Antalya
CORENDON AIRLINES	pax	Warszawa	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Warszawa	Antalya
	pax	Warszawa	Mugla-Dalaman
SUN EXPRESS	pax	Warszawa	Antalya
	pax	Warszawa	Mugla - Dalaman
	pax	Warszawa	Bodrum - Milas
ONUR AIR	pax	Warszawa	Antalya
	pax	Warszawa	Bodrum - Milas
ATLAS BLUE	pax	Warszawa	Agadir Al.-Massira
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES	pax	Warszawa	Tel Aviv
	pax	Warszawa	Simferopol
ROYAL WINGS	pax	Warszawa	Amman
DUBROVNIK AIRLINE	pax	Warszawa	Dubrovnik
BULGARIA AIR JSC	pax	Warszawa	Burgas
BULGARIAN AIR CHARTER LTD	pax	Warszawa	Warna
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Sharjah,Kolombo,Larnaka
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh, Mombasa

LTE INTERNATIONAL AIRWAYS	pax	Warszawa	Agadir Al.-Massira
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa-Katowice	Monastyr
	pax	Warszawa - Wrocław	Hurghada
	pax	Warszawa-Katowice	Antalya
	pax	Warszawa	Bodrum - Milas
	pax	Warszawa	Monastyr
	pax	Warszawa-Katowice	Hurghada

Katowice

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
EURO MEDITERRAEAN AIRLINES	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice	Hurghada
AIR CAIRO	pax	Katowice	Hurghada
	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
AMC AIRLINES	pax	Katowice	Hurghada
	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	pax	Katowice	Hurghada
	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	pax	Katowice	Hurghada
TUNISAIR	pax	Katowice	Tunis
	pax	Katowice	Monastyr
	pax	Katowice	Djerba
KARTHAGO AIRLINES	pax	Katowice	Monastyr
	pax	Katowice	Tunis
	pax	Katowice	Djerba
NOUVELAIR	pax	Katowice	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Katowice	Antalya
CORENDON AIRLINES	pax	Katowice	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Katowice	Mugla-Dalaman
	pax	Katowice	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Katowice	Mugla - Dalaman
	pax	Katowice	Antalya
	pax	Katowice	Bodrum - Milas
MNG AIRLINES	cargo	Katowice	Stambul

KUZU AIRLINES	cargo	Katowice	Stambul
ONUR AIR	pax	Katowice	Antalya
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Katowice	Tel Aviv
ISRAIR AIRLINES	pax	Katowice	Tel Aviv
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES	pax	Katowice	Tel Aviv
BH AIR - BULGARIAN AIR CHARTER COMPANY	pax	Katowice	Warna
BULGARIA AIR JSC	pax	Katowice	Burgas
BULGARIAN AIR CHARTER LTD	pax	Katowice	Warna
	pax	Katowice	Burgas
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Katowice, Poznań	Sharm El Sheikh
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa-Katowice	Monastyr
	pax	Warszawa-Wrocław	Hurghada
	pax	Warszawa-Katowice	Antalya
	pax	Warszawa	Bodrum - Milas

Kraków

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Kraków	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	pax	Kraków	Hurghada
	pax	Kraków	Sharm El Sheikh
TUNISAIR	pax	Kraków	Monastyr
	pax	Kraków	Tunis
KARTHAGO AIRLINES	pax	Kraków	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Kraków	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Kraków	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Kraków	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Kraków	Mugla - Dalaman
	pax	Kraków	Antalya
	pax	Kraków	Bodrum - Milas
BULGARIA AIR JSC	pax	Kraków	Burgas

Wrocław

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Hurghada

AMC AIRLINES	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Hurghada
	pax	Wrocław -Poznań	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	pax	Wrocław	Hurghada
	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
TUNISAIR	pax	Wrocław	Tunis
	pax	Wrocław	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Wrocław	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Wrocław	Antalya
CORENDON AIRLINES	pax	Wrocław	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Wrocław	Mugla - Dalaman
	pax	Wrocław	Antalya
	pax	Wrocław	Bodrum - Milas
BULGARIA AIR JSC	pax	Wrocław	Burgas
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa- Wrocław	Hurghada

Gdańsk

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Gdańsk	Hurghada
LOTUS AIR	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
TUNISAIR	pax	Gdańsk	Monastyr
KARTHAGO AIRLINES	pax	Gdańsk	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Gdańsk	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Gdańsk	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Gdańsk	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Gdańsk	Antalya
	pax	Gdańsk	Mugla - Dalaman
BH AIR - BULGARIAN AIR CHARTER COMPANY	pax	Gdańsk	Warna

Poznań

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Poznań	Hurghada
	pax	Poznań	Sharm El Sheikh
AMC AIRLINES	pax	Poznań	Sharm El Sheikh
	pax	Poznań	Hurghada

	pax	Wrocław-Poznań	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	pax	Poznań	Hurghada
TUNISAIR	pax	Poznań	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Poznań	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Poznań	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Poznań	Mugla-Dalaman
	pax	Poznań	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Poznań	Mugla - Dalaman
	pax	Poznań	Antalya
	pax	Poznań	Bodrum - Milas
BH AIR - BULGARIAN AIR CHARTER COMPANY	pax	Poznań	Warna
BULGARIA AIR JSC	pax	Poznań	Burgas
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Katowice, Poznań	Sharm El Sheikh

Łódź

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Łódź- Szczecin	Hurghada
AMC AIRLINES	pax	Łódź- Gdańsk	Hurghada
KARTHAGO AIRLINES	pax	Łódź	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Łódź	Monastyr
TUNISAIR	pax	Łódź	Tunis
SKY AIRLINES	pax	Łódź	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Łódź	Antalya
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES	pax	Łódź	Tel Aviv

Szczecin

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Łódź- Szczecin	Hurghada
SKY AIRLINES	pax	Szczecin-Rzeszów	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Szczecin	Antalya

Rzeszów

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
------------	----------	---------------	-----------------

AIR MEMPHIS	pax	Bydgoszcz- Rzeszów	Hurghada Sharm El Sheik
TUNISAIR	pax	Rzeszów	Monastyr
	pax	Rzeszów	Tunis
SKY AIRLINES	pax	Szczecin-Rzeszów	Antalya
FREEBIRD AIRLINES	pax	Rzeszów	Antalya

Bydgoszcz

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR MEMPHIS	pax	Bydgoszcz - Rzeszów	Hurghada Sharm El Sheik
KARTHAGO AIRLINES	pax	Bydgoszcz	Monastyr
SKY AIRLINES	pax	Bydgoszcz	Antalya
SUN EXPRESS	pax	Bydgoszcz	Antalya

Zezwolenie ogólne na EOG

Przewoźnik	Cel lotu
CIRRUS AIRLINES	pax&cargo

III Zima 2008/2009

Warszawa

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurghada
AMC AIRLINES	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa - Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Hurghada
	pax	Warszawa	Taba
LOTUS AIR	pax	Warszawa	Hurghada
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	pax	Warszawa	Hurghada
AIR MEMPHIS	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
TUNISAIR	pax	Warszawa	Monastyr
NOUVELAIR	pax	Warszawa	Monastyr
SUN D'OR	pax	Warszawa	Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Warszawa	Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Warszawa	Elat
ATLAS BLUE	pax	Warszawa	Agadir Al.-Massira
ROYAM WINGS	pax	Warszawa	Amman
TRAVEL SERVICE	pax	Warszawa	Agadir Al.-Massira
	pax	Warszawa	Teneryfa
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Warszawa-Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa	Barcelona - Sal
	pax	Warszawa	Sharjah-Colombo-Larnaca
	pax	Warszawa	Marsa Alam
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh - Mombasa
	pax	Warszawa	Sharm El Sheikh
AIR ITALY	pax	Warszawa	Mediolan - Cancun
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa	Santa Maria-Varadero-Portlamar
	pax	Warszawa	Santa Maria-Portlamar-La Romana
	pax	Warszawa	Santa Maria- Varadero-Cancun
	pax	Warszawa	Hurghada

	pax	Warszawa, Gdańsk, Kraków	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa, Katowice	Taba

Katowice

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Katowice	Hurghada
	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
AMC AIRLINES	pax	Warszawa - Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice	Hurghada
	pax	Katowice	Taba
	pax	Warszawa - Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice - Poznań	Hurghada
LOTUS AIR	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice	Hurghada
AIR MEMPHIS	pax	Katowice	Sharm El Sheikh
SUN D'OR	pax	Katowice	Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Katowice	Tel-Aviv
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Katowice-Poznań	Sharm El Sheikh
AURELA AIRLINES	pax	Katowice, Poznań	Hurghada
	pax	Katowice, Kraków, Gdańsk	Sharm El Sheikh
	pax	Warszawa, Katowice	Taba

Kraków

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Kraków	Sharm El Sheikh
	pax	Kraków - Gdańsk	Hurghada
	pax	Kraków	Hurghada
LOTUS AIR	pax	Kraków	Hurghada
SUN D'OR	pax	Kraków	Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Kraków	Elat
	pax	Kraków	Tel-Aviv
SUN D'OR	pax	Kraków	Tel-Aviv
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa, Gdańsk, Kraków	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice, Kraków, Gdańsk	Sharm El Sheikh

Wrocław

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Wrocław	Hurghada
	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
AMC AIRLINES	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Hurghada
LOTUS AIR	pax	Wrocław	Sharm El Sheikh
	pax	Wrocław	Hurghada
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Warszawa - Wrocław	Sharm El Sheikh

Gdańsk

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AMC AIRLINES	pax	Kraków - Gdańsk	Hurghada
	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	pax	Gdańsk	Hurghada
AIR MEMPHIS	pax	Gdańsk	Sharm El Sheikh
AURELA AIRLINES	pax	Warszawa, Gdańsk, Kraków	Sharm El Sheikh
	pax	Katowice, Kraków, Gdańsk	Sharm El Sheikh

Poznań

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Poznań	Hurghada
	pax	Poznań	Sharm El Sheikh
AMC AIRLINES	pax	Poznań	Hurghada
	pax	Poznań	Sharm El Sheikh
EUROCYPRIA AIRLINES	pax	Katowice-Poznań	Sharm El Sheikh
AURELA AIRLINES	pax	Katowice, Poznań	Hurghada

Łódź

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Łódź-Szczecin	Hurghada
SUN D'OR	pax	Łódź	Tel-Aviv

Rzeszów

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
ARKIA ISRAELI AIRLINES	pax	Rzeszów	Tel-Aviv

Szczecin

Przewoźnik	Cel lotu	Miasto wylotu	Miasto docelowe
AIR CAIRO	pax	Łódź - Szczecin	Hurghada
AIR MEMPHIS	pax	Szczecin	Sharm El Sheikh

Załącznik 3. Informacja dotycząca umów międzynarodowych w 2008 r.

Umowy i uzgodnienia dwustronne

1. Uzyskanie zgody Rady Ministrów na podpisanie nowej Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej o transporcie lotniczym (umowa ta po podpisaniu i wejściu w życie zastąpi aktualnie obowiązującą umowę o transporcie lotniczym z Algierią).
2. Podpisanie Protokołu o zmianach do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżańskiej o cywilnej komunikacji lotniczej z 1997 r.
3. Liberalizacja bilateralnej umowy o komunikacji lotniczej z Indiami.

Umowy wspólnotowe

1. Podpisanie wspólnotowych umów horyzontalnych¹⁰ z: Armenią, Australią, Indiami, Izraelem i Jordanią.
2. Parafowanie wspólnotowych umów horyzontalnych z: Meksykiem, Republiką Korei oraz Unią Walutową i Gospodarczą Afryki Zachodniej.
3. Parafowanie Umowy o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Kanadą, z drugiej strony.

¹⁰ umowy horyzontalne dostosowują do prawa wspólnotowego wszystkie bilateralne umowy o transporcie lotniczym zawarte przez państwa członkowskie z danym krajem trzecim