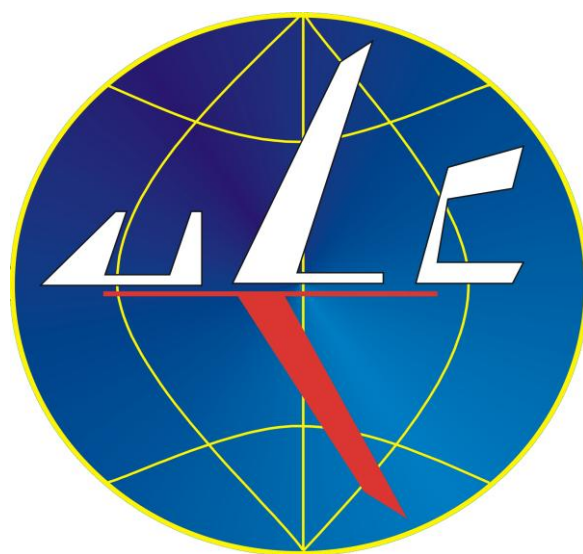


ANALIZA RYNKU
TRANSPORTU LOTNICZEGO
w POLSCE
w 2009 roku



Warszawa, grudzień 2010

Spis treści

Wstęp	3
1. Zmiany w wielkości ruchu i liczbie odprawionych pasażerów w polskich portach lotniczych.	4
2. Zmiany w liczbie podmiotów działających na polskim rynku lotniczym.	22
3. Informacje na temat liczby kierunków obsługiwanych z polskich portów lotniczych w ruchu regularnym i charterowym przez przewoźników zagranicznych.	27
4. Podział polskiego rynku pomiędzy różne grupy przewoźników.....	32
5. Sytuacja finansowa podmiotów działających na polskim rynku usług lotniczych posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.	54
5.1 Zarządzający lotniskami użytku publicznego.....	54
5.2 Przewoźnicy lotniczy.....	59
5.3 Obsługa naziemna	64
Podsumowanie.....	68
Załącznik 1. Przewoźnicy zagraniczni operujący do Polski regularnie w podziale na porty lotnicze	69
Załącznik 2. Przewoźnicy zagraniczni operujący do Polski nieregularnie w podziale na porty lotnicze i sezony.....	109
Załącznik 3. Informacja dotycząca umów międzynarodowych w 2009 r.	125

Wstęp.

Poniższa analiza jest kontynuacją publikacji ULC z lat poprzednich i skupia się na roku 2009. Rok ten był naznaczony kryzysem na rynku usług lotniczych związanym z ogólnym kryzysem gospodarczym.

Zaobserwować można, że kryzys miał w różnym stopniu wpływ na liczbę odprawionych pasażerów i wykonanych operacji lotniczych w różnych portach lotniczych, jednakże dla rynku jako całości spowodował poważne zmniejszenia liczby operacji i liczby pasażerów. Dokument ukazuje również, w jaki sposób skutki kryzysu znalazły swoje odbicie w sytuacji finansowej poszczególnych grup podmiotów rynku transportu lotniczego w Polsce.

Analizie zostały poddane 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 czy rodzaju wykonywanych operacji (regularne/charterowe).

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.

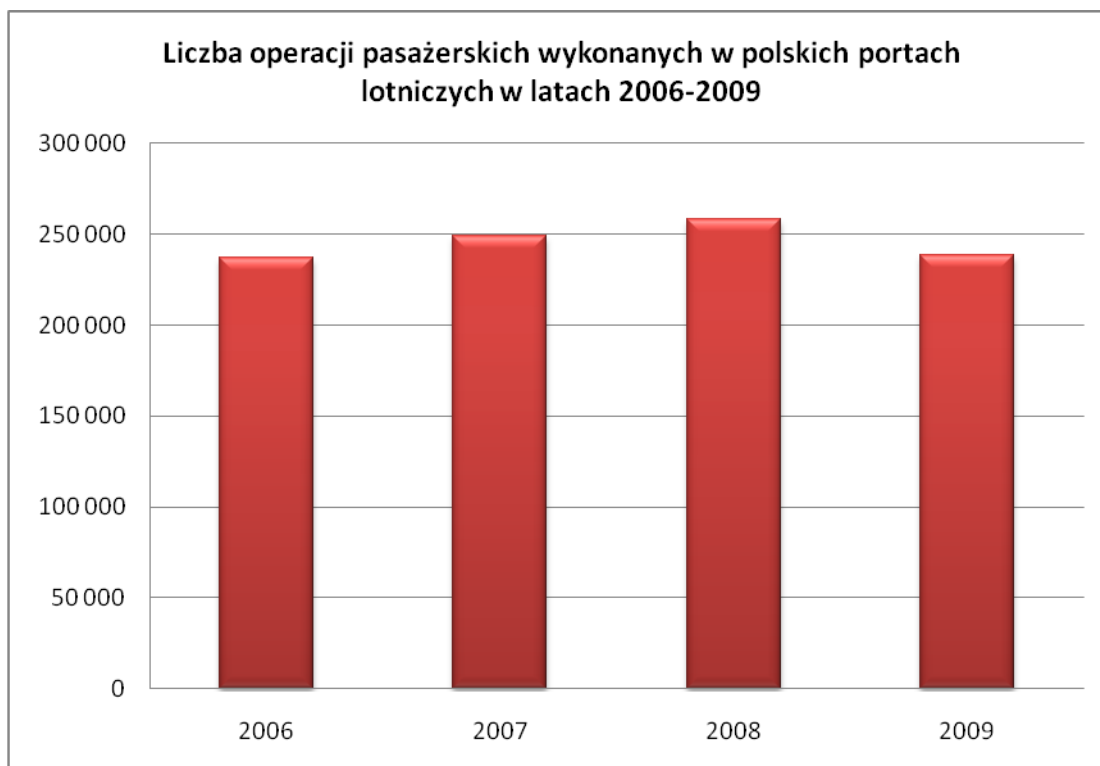
Zapraszamy wszystkich zainteresowanych tematyką rynku lotniczego w Polsce do zapoznania się z dokumentem.

1. Zmiany w wielkości ruchu i liczbie odprawionych pasażerów w polskich portach lotniczych.

W roku 2009 zmalała w stosunku do roku poprzedniego zarówno liczba odprawionych w portach lotniczych pasażerów jak i wykonanych w nich operacji, co widoczne jest na poniższych wykresach. Podczas gdy w roku 2008 obsłużono w polskich portach lotniczych o 7,91 % więcej pasażerów niż w roku 2007, w roku 2009 dynamika była ujemna i wyniosła -8,25 %. W odniesieniu do wykonanych operacji pasażerskich ich liczba w roku 2008 wzrosła w stosunku do roku 2007 o 3,55 %, podczas gdy w roku 2009 zmalała w stosunku do roku 2008 o -7,66 %. Należy również zwrócić uwagę, iż zarówno liczba obsłużonych w portach pasażerów jak i wykonanych operacji obniżyły się do poziomu niższego niż w roku 2007.



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



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

Poniższa tabela prezentuje liczby wykonanych operacji i obsługanych pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 2008-2009. Pomimo iż ogólne wyniki dla całego rynku ukazują zmniejszenie się w roku 2009 zarówno liczby obsługanych pasażerów, jak również wykonanych operacji, nie oznacza to, że we wszystkich portach wielkości te uległy zmniejszeniu. Pod względem liczby obsługanych pasażerów wyniki wyższe niż w roku poprzednim odnotował port lotniczy w Rzeszowie, a w odniesieniu do liczby wykonanych operacji były to porty lotnicze w Rzeszowie, Łodzi i Zielonej Górze.

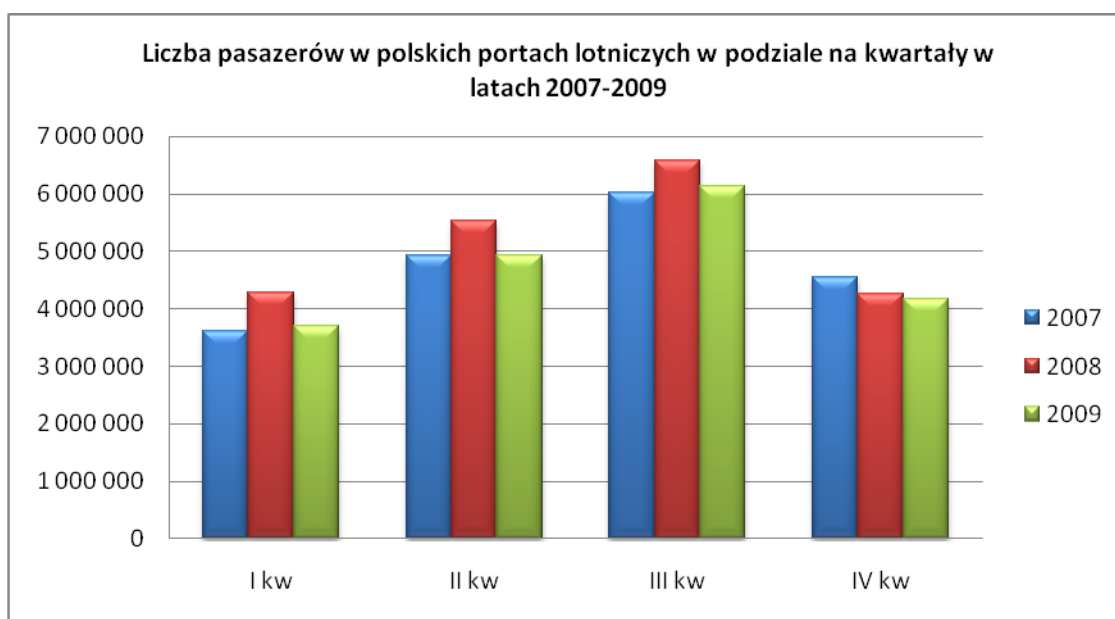
Tabela 1. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2008-2009.

Nazwa lotniska	2008	2009	zmiana %
Warszawa im. F. Chopina			
Liczba pasażerów	9 436 958	8 282 035	-12,24%
Liczba operacji pasażerskich	129 718	115 934	-10,63%
Kraków im. Jana Pawła II			
Liczba pasażerów	2 895 262	2 661 294	-8,08%
Liczba operacji pasażerskich	31 323	29 327	-6,37%
Katowice – Pyrzowice			
Liczba pasażerów	2 406 591	2 301 375	-4,37%
Liczba operacji pasażerskich	21 131	20 198	-4,42%
Wrocław – Strachowice			
Liczba pasażerów	1 480 463	1 324 483	-10,54%
Liczba operacji pasażerskich	18 781	17 302	-7,87%
Poznań - Ławica im. H. Wieniawskiego			
Liczba pasażerów	1 255 884	1 248 764	-0,57%
Liczba operacji pasażerskich	16 233	16 024	-1,29%
Łódź im. W. Reymonta			
Liczba pasażerów	341 788	312 225	-8,65%
Liczba operacji pasażerskich	4 194	4 281	2,07%
Gdańsk im. L. Wałęsy			
Liczba pasażerów	1 941 515	1 890 925	-2,61%
Liczba operacji pasażerskich	23 592	22 524	-4,53%
Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność			
Liczba pasażerów	298 576	276 582	-7,37%
Liczba operacji pasażerskich	4 225	3 771	-10,75%
Bydgoszcz im. I.J. Paderewskiego			
Liczba pasażerów	266 982	264 528	-0,92%
Liczba operacji pasażerskich	4 770	4 016	-15,81%
Rzeszów – Jasionka			
Liczba pasażerów	321 034	380 691	18,58%
Liczba operacji pasażerskich	3 450	4 247	23,10%
Zielona Góra			
Liczba pasażerów	5 237	2 955	-43,57%
Liczba operacji pasażerskich	614	642	4,56%
Suma			
Liczba pasażerów	20 650 290	18 945 857	-8,25%
Liczba operacji pasażerskich	258 031	238 266	-7,66%

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

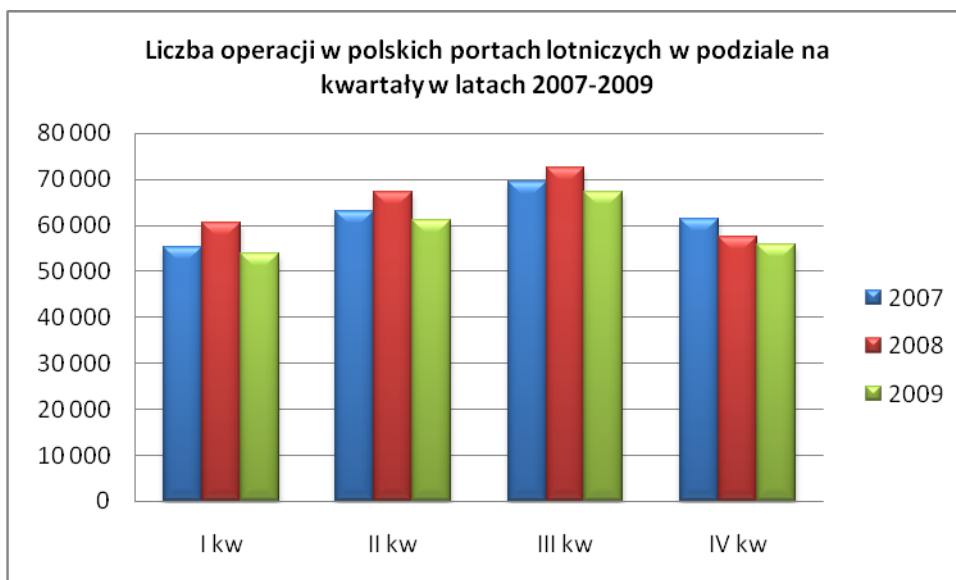
Na kolejnych wykresach ukazane są te same dane jednakże w podziale kwartalnym, co pozwala na szczegółową analizę, w których portach i w jakim okresie liczby obsłużonych pasażerów i wykonanych operacji były niższe niż w roku poprzednim. W wielu przypadkach, pomimo zmniejszenia się wartości na koniec roku, w odniesieniu do poszczególnych

kwartałów można zaobserwować wyniki lepsze od tych osiągniętych w roku poprzednim. Wyraźnie widoczne jest, że pod względem liczby obsłużonych pasażerów najbardziej niekorzystnym był IV kwartał, kiedy to liczba obsłużonych pasażerów była niższa i to nie tylko w stosunku do roku 2008, lecz również roku 2007. W poprzedzających kwartałach liczba obsłużonych pasażerów była znacząco niższa niż w roku poprzednim, jednakże nieznacznie przewyższała poziom z roku 2007. Należy ponadto podkreślić, iż IV kwartał 2008 r. był pierwszym, w którym można było zaobserwować pierwsze wyraźne efekty kryzysu.



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

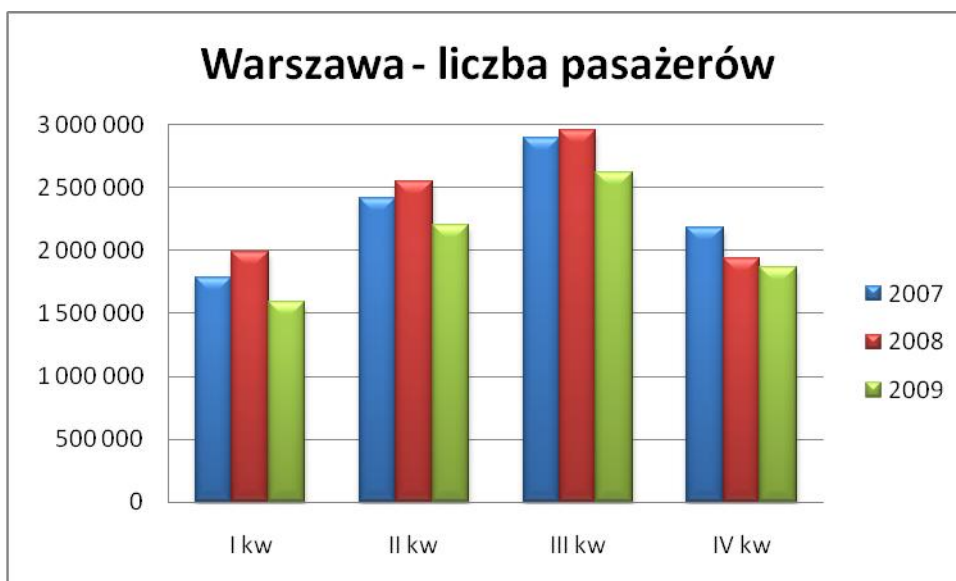
W odniesieniu do liczby wykonanych operacji widoczne jest, iż spadki były znaczące i we wszystkich kwartałach 2009 r. liczba wykonanych w portach operacji była niższa nie tylko od tej z roku 2008, lecz również od tej z roku 2007 i to w sposób bardzo wyraźny. Największy spadek w odniesieniu do roku 2007, podobnie jak w przypadku liczby pasażerów, wystąpił w IV kwartale. Analogicznie jak w odniesieniu do liczby pasażerów, warto wskazać, iż IV kwartał 2008 r. był pierwszym, w którym można było zaobserwować efekty kryzysu.



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

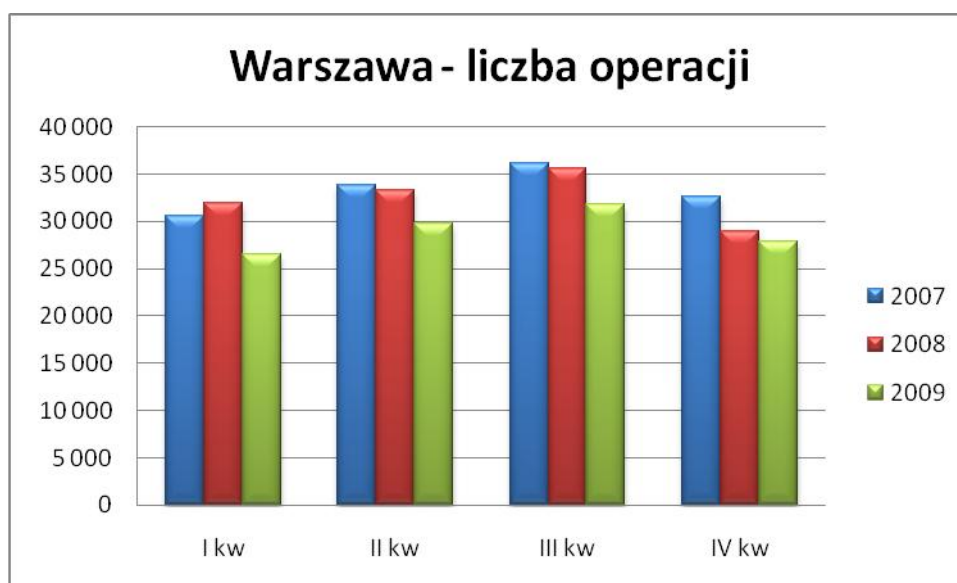
Kolejne wykresy ukazują, w jaki sposób kształtowała się sytuacja pod względem liczby obsłużonych pasażerów i wykonanych operacji w poszczególnych portach lotniczych.

W przypadku portu lotniczego w Warszawie widoczne jest, iż rok 2009 był niekorzystny pod względem liczby obsłużonych pasażerów. Największą różnicę w stosunku do roku poprzedniego można zaobserwować w I kwartale, natomiast w stosunku do roku 2007 w IV kwartale.



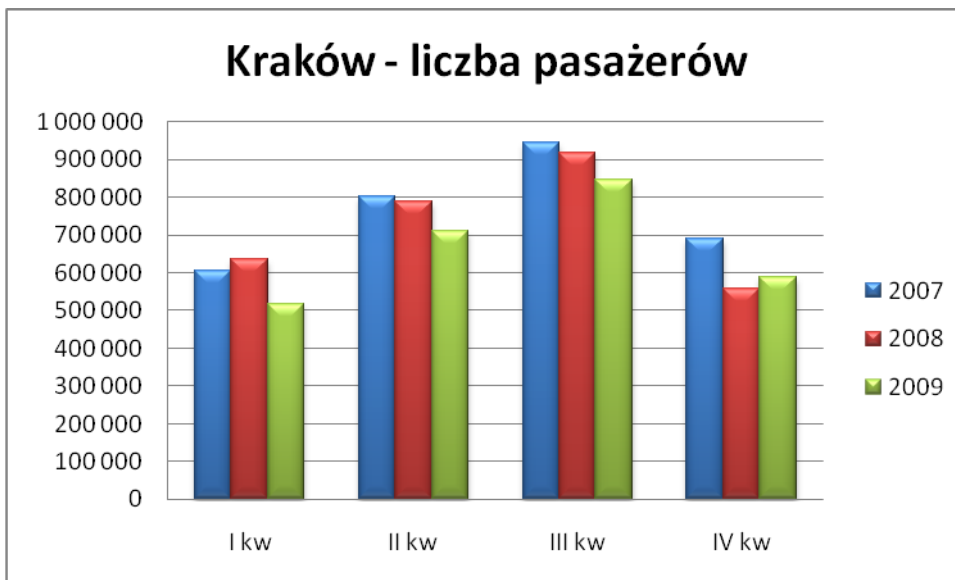
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby operacji wykonanych w porcie lotniczym w Warszawie widoczne jest, iż rok 2009 był rokiem dużo gorszym nie tylko niż rok 2008, ale również niż rok 2007. Największą dysproporcję pomiędzy rokiem 2009 a rokiem 2008 zaobserwowano w I kwartale, dla którego to wynik roku 2008 był lepszy niż wynik roku 2007. W kolejnych kwartałach zwiększała się dysproporcja pomiędzy rokiem 2009 a 2007, w IV kwartale widocznym jest natomiast, że różnica pomiędzy wynikiem dla roku 2009 a 2008 była stosunkowo niewielka. Wynika to z faktu, iż już w IV kwartale 2008 r. odnotowano znaczący spadek liczby obsłużonych operacji w stosunku do analogicznego okresu 2007 r.



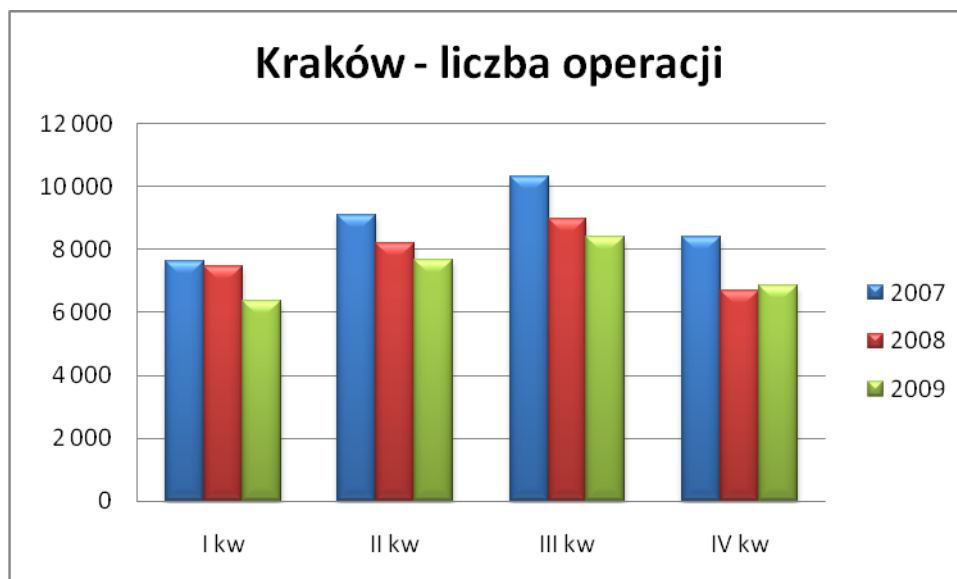
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym w Krakowie widoczne jest, iż pierwsze trzy kwartały charakteryzowały się wynikami gorszymi niż w roku 2008, jak również niż w roku 2007. Jednakże w IV kwartale liczba obsłużonych pasażerów była wyższa niż w roku 2008, jednocześnie wciąż pozostając na poziomie niższym niż w roku 2007. Wynika to z faktu, iż już w IV kwartale 2008 r. odnotowano znaczący spadek liczby obsłużonych pasażerów w stosunku do analogicznego okresu 2007 r.



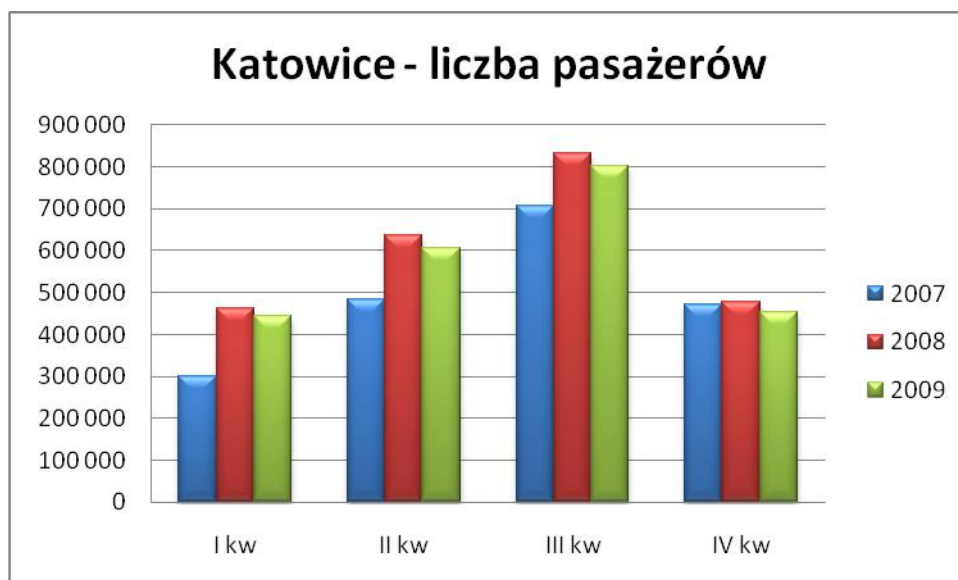
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby wykonanych operacji widoczne jest, iż podobnie jak w przypadku liczby pasażerów, dopiero w IV kwartale można zaobserwować wynik lepszy niż w roku 2008, a jednocześnie wyniki we wszystkich kwartałach są dużo gorsze niż w roku 2007. Największą dysproporcję można zaobserwować w III kwartale. Największy natomiast spadek w stosunku do roku 2008 wystąpił w I kwartale. Wynika to z faktu, iż już w IV kwartale 2008 r. odnotowano znaczący spadek liczby obsłużonych operacji w stosunku do analogicznego okresu 2007 r.



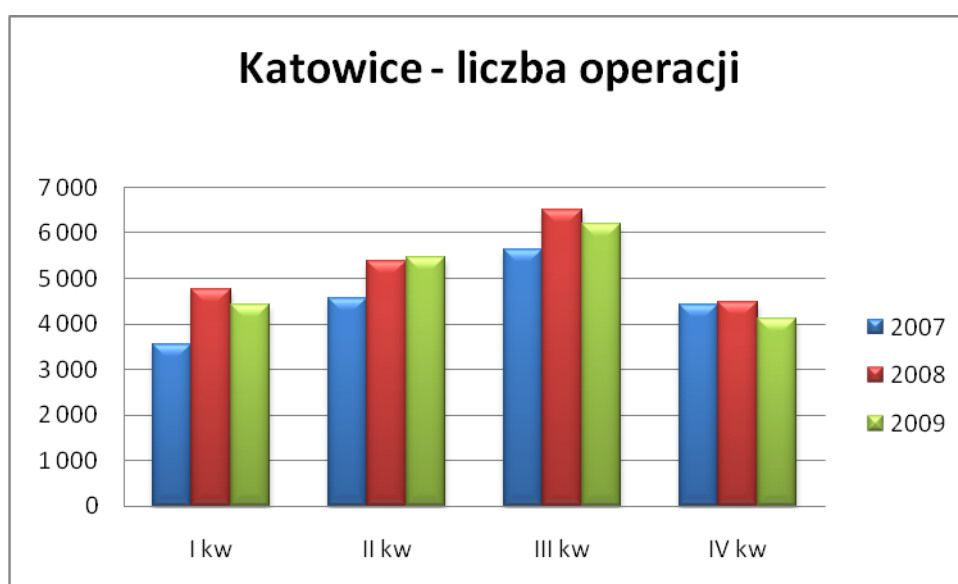
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym w Katowicach widoczne jest, iż najbardziej niekorzystny w porównaniu do lat poprzednich był IV kwartał 2009 r., kiedy to liczba obsłużonych pasażerów była niższa nie tylko w stosunku do roku 2008, lecz również 2007. W pierwszych trzech kwartałach omawianego okresu liczba obsłużonych pasażerów była co prawda niższa niż w roku 2008, jednakże znacznie wyższa niż w roku 2007.



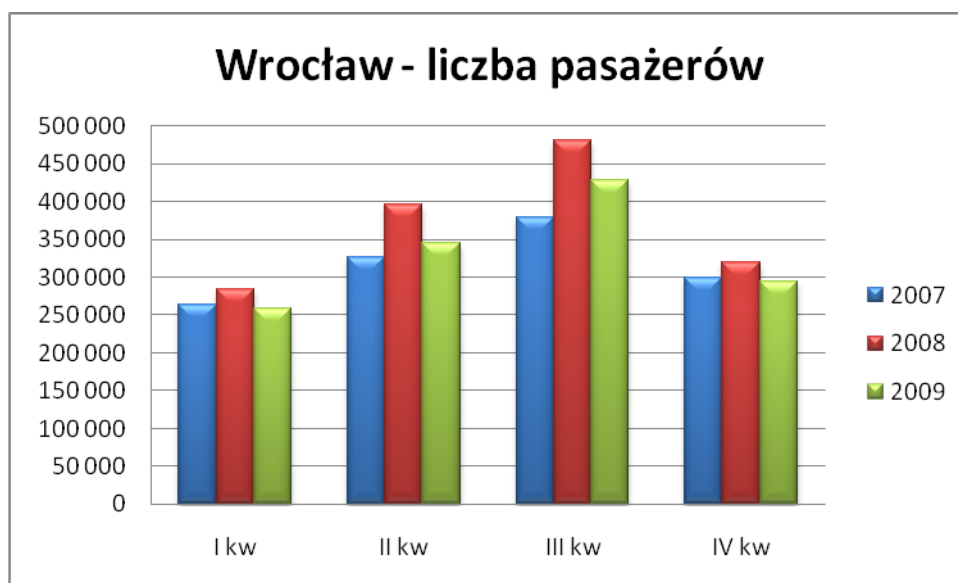
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby wykonanych operacji w porcie lotniczym Katowice sytuacja kształtowała się podobnie jak w stosunku do liczby pasażerów z tym, że w II kwartale 2009 r. liczba wykonanych w porcie operacji była wyższa niż w roku 2008 i 2007.



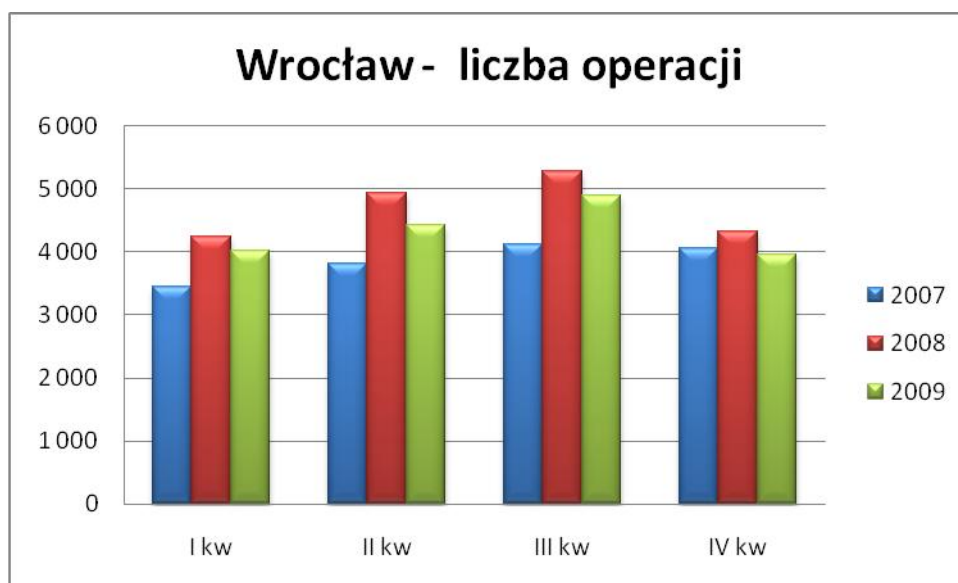
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego we Wrocławiu widoczne jest, iż w każdym kwartale 2009 r. liczba obsłużonych pasażerów była niższa niż w roku 2008, a ponadto w I i IV kwartale była również nieznacznie niższa niż w roku 2007.



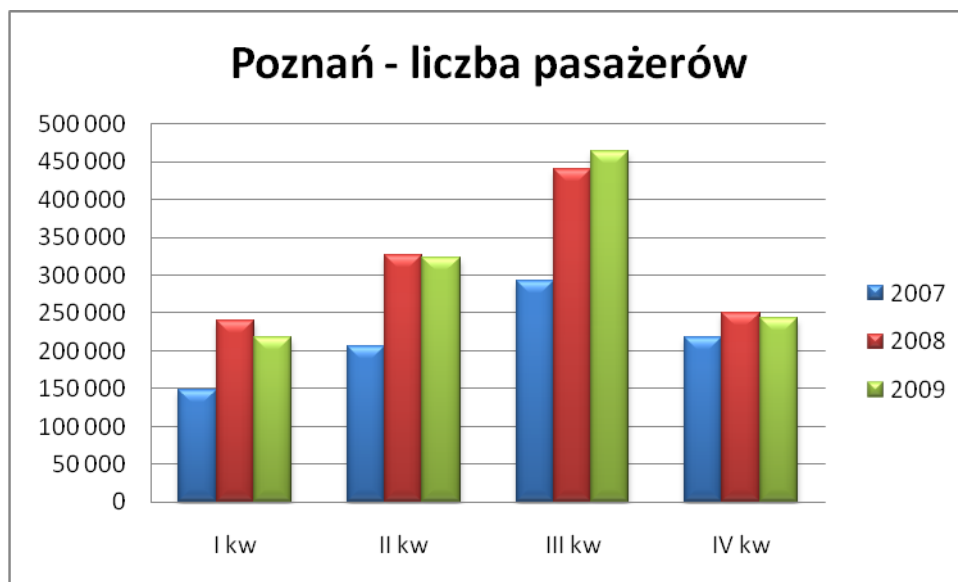
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu natomiast do liczby operacji wykonanych w porcie lotniczym we Wrocławiu w poszczególnych kwartałach 2009 r. widocznym jest, iż we wszystkich kwartałach liczba wykonanych w porcie lotniczym operacji była niższa niż w odpowiadających okresach roku poprzedniego, a ponadto w IV kwartale również w stosunku do odpowiadającego okresu roku 2007.



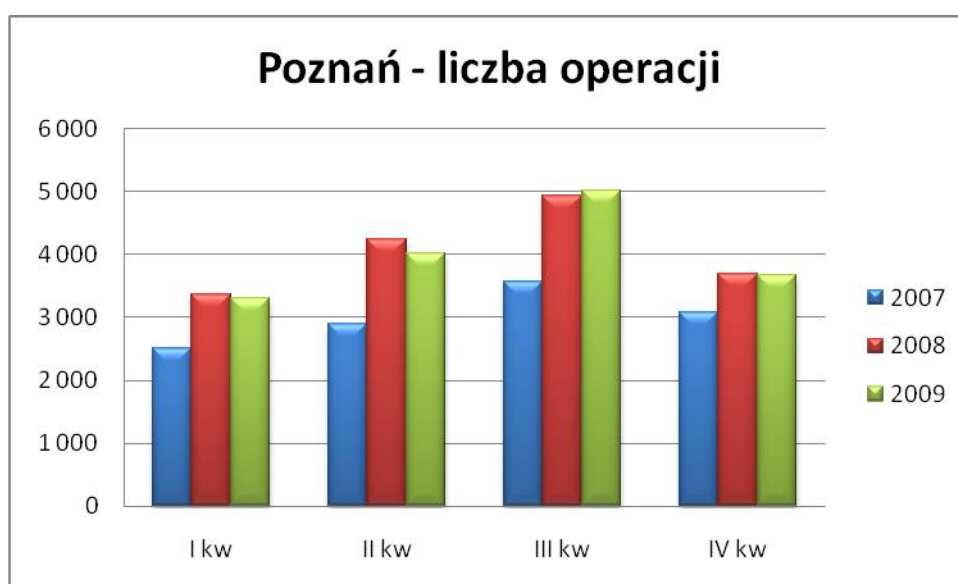
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego w Poznaniu widoczne jest, iż liczba pasażerów w III kwartale 2009 r. była wyższa niż w tym samym okresie 2008 r., a w II i IV kwartale była tylko nieznacznie niższa niż w roku poprzednim. We wszystkich kwartałach 2009 r. liczba obsługiwanych pasażerów była wyższa niż w roku 2007.



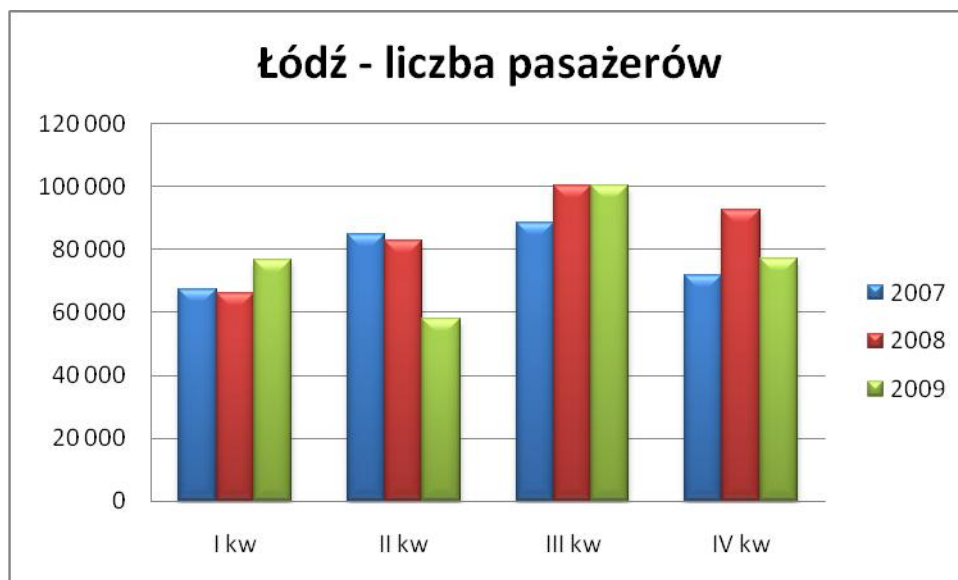
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby wykonywanych w tym porcie operacji w całym roku 2009 ich liczba była wyższa niż w roku poprzednim dla III kwartału, w pozostałych kwartałach omawianego okresu była ona natomiast niższa niż w roku 2008, przy czym w I i IV kwartale było to nieznaczne zmniejszenie w stosunku do porównywalnych okresów roku poprzedniego.



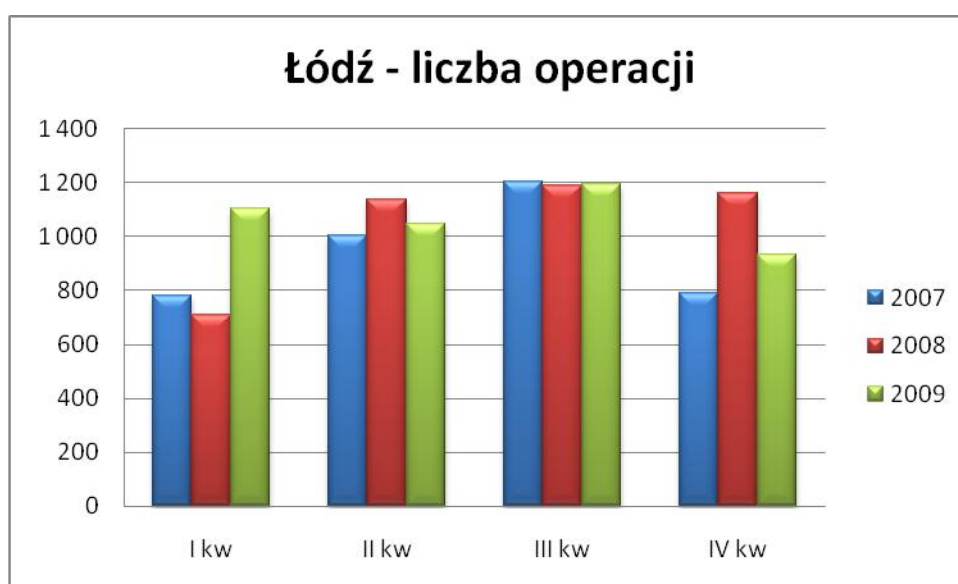
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego w Łodzi wyraźnie większą liczbę pasażerów niż w roku poprzednim obsłużono w I kwartale 2009 r., natomiast w III kwartale tego roku była ona minimalnie wyższa niż w roku poprzednim. W II i IV kwartale 2009 r. liczby obsłużonych pasażerów były wyraźnie niższe niż w roku poprzednim, a w kwartale II również niż w roku 2007.



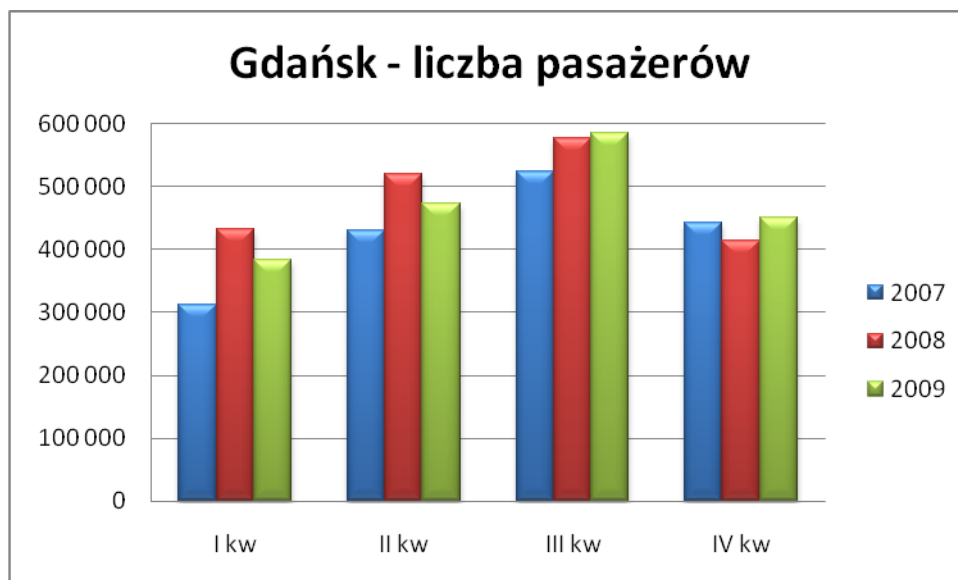
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do liczby wykonanych w porcie lotniczym w Łodzi operacji widoczne jest, iż jedynie pierwszy kwartał 2009 roku przyniósł wyraźne zwiększenie liczby operacji. W III kwartale liczba operacji była minimalnie wyższa niż w porównywalnym okresie roku 2008, a jednocześnie był to jedyny kwartał, gdy liczba operacji była niższa niż w roku 2007.

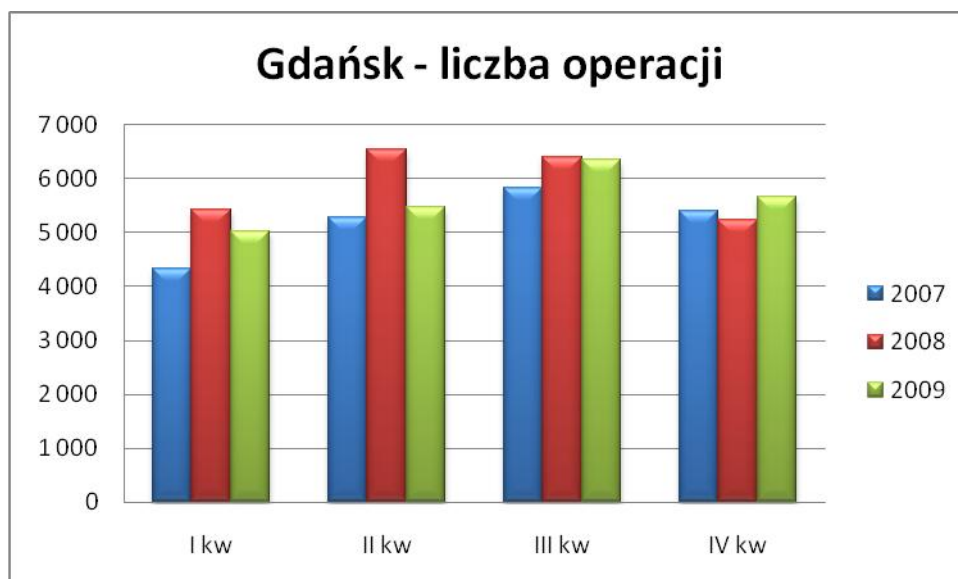


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Gdańsku wyraźnie korzystniejsza była druga połowa roku 2009, gdyż zarówno w III jak i w IV kwartale liczba obsłużonych pasażerów była wyższa niż w odpowiednich okresach lat poprzednich. W I i II kwartale 2009 r. liczba obsłużonych pasażerów była niższa niż w odpowiadających okresach roku poprzedniego, jednakże znacznie wyższa niż w 2007 r.



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

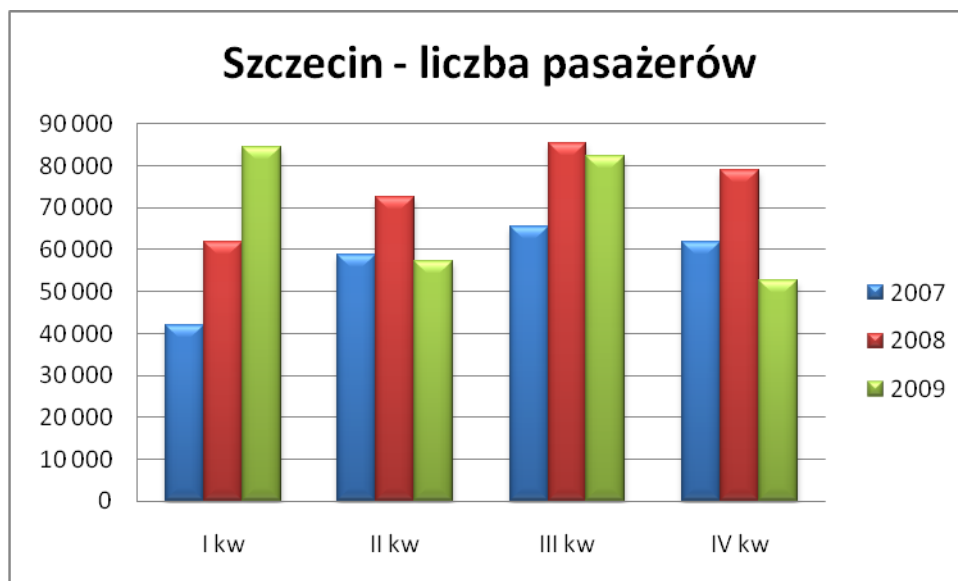


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku liczby wykonanych operacji wyłącznie w IV kwartale 2009 r. była ona wyższa niż w latach poprzednich. W pierwszych trzech kwartałach roku była natomiast niższa niż w roku poprzednim i jednocześnie wyższa niż w roku 2007. Wynika to z faktu, iż już w

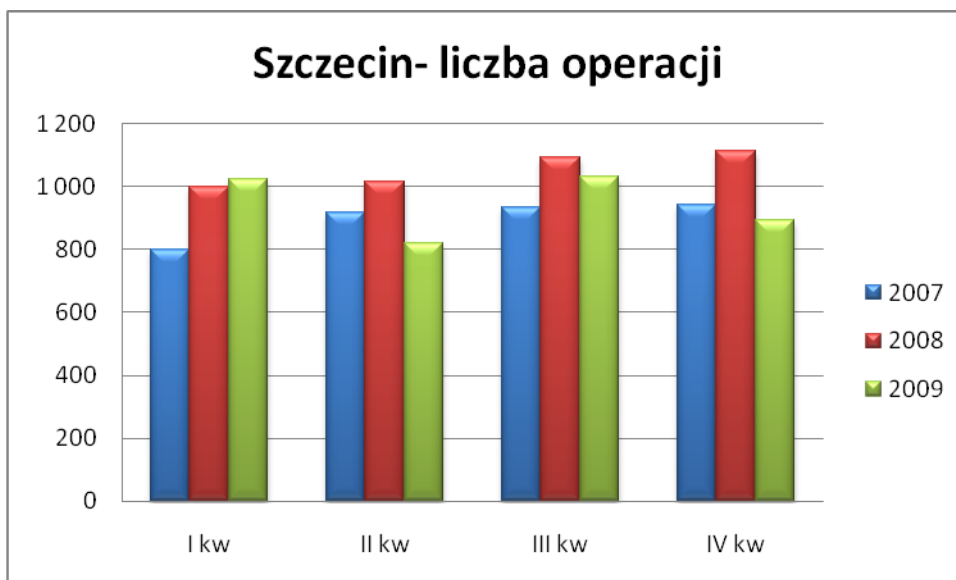
IV kwartale 2008 r. odnotowano znaczący spadek liczby obsługanych operacji w stosunku do analogicznego okresu 2007 r.

W przypadku portu lotniczego w Szczecinie widoczne jest, iż pod względem liczby obsługanych w nim pasażerów najkorzystniejszy był I kwartał 2009 r., gdy liczba obsługanych pasażerów była znacząco większa niż w roku poprzednim. W III kwartale 2009 r. była ona niższa niż w roku poprzednim, jednakże wyższa niż w roku 2007, natomiast w kwartałach II i IV była ona niższa zarówno w stosunku do roku 2008 jak i 2007.



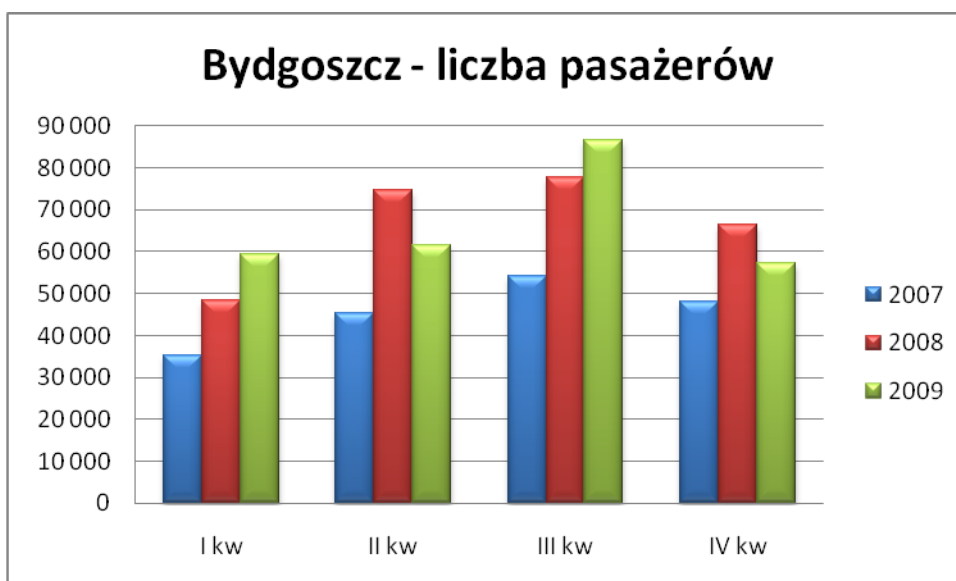
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do wykonanych w porcie w Szczecinie operacji jedynie w I kwartale 2009 r. ich liczba była nieznacznie większa niż w roku poprzednim. W pozostałych kwartałach była ona niższa w porównaniu do analogicznych okresów roku poprzedniego, a w kwartale II i IV była niższa również od tej odnotowanej w roku 2007.



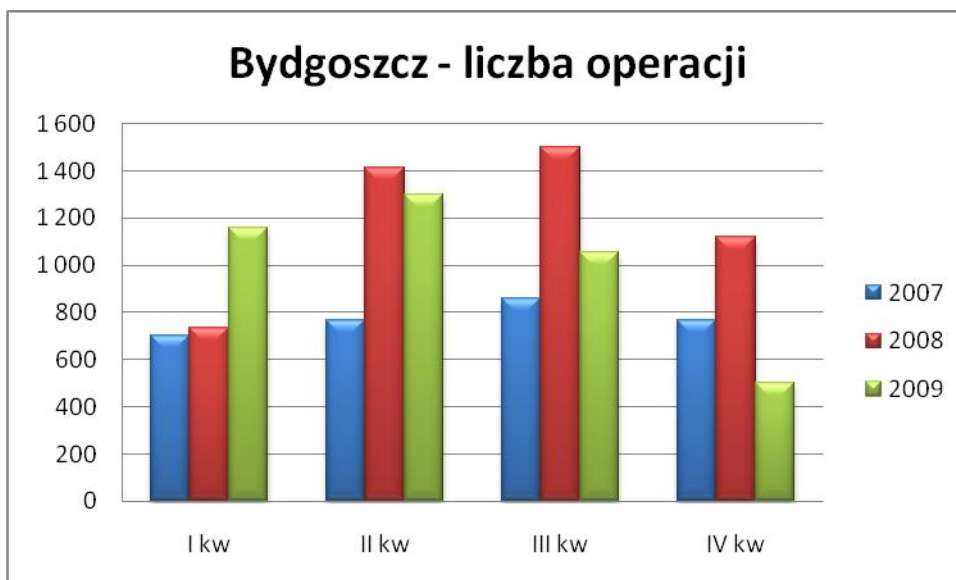
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Bydgoszczy w I i III kwartale 2009 r. odnotowano wyższą liczbę pasażerów niż w roku 2008, natomiast w pozostałych dwóch kwartałach omawianego okresu była ona niższa niż w roku 2008 jednakże wyższa niż w roku 2007.



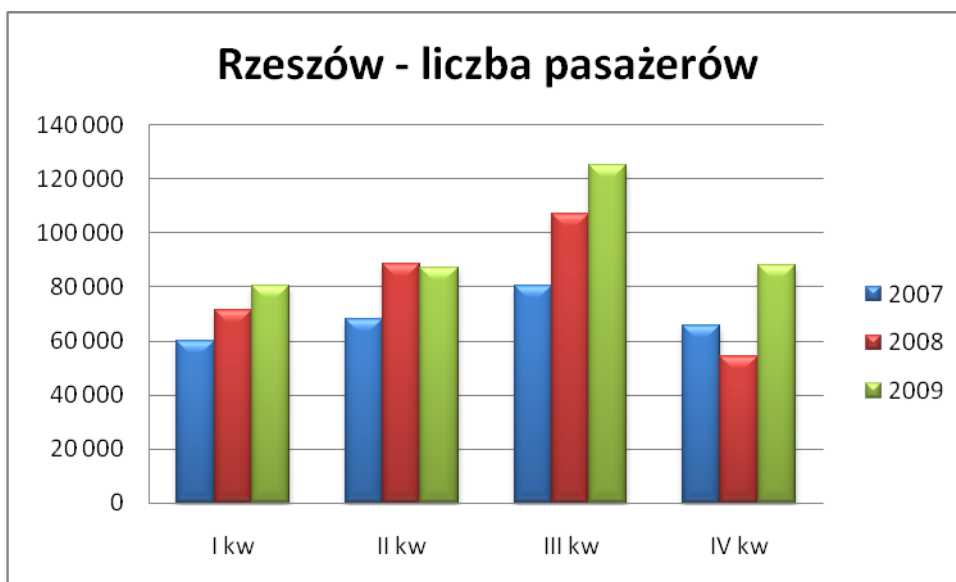
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Pod względem liczby obsłużonych operacji jedynym kwartałem, gdy liczba operacji na lotnisku w Bydgoszczy w 2009 r. była wyższa niż w roku 2008, był I kwartał. W kolejnych kwartałach roku dysproporcja pomiędzy liczbą operacji wykonanych w roku 2008 a 2009 ulegała pogłębieniu, tak że w IV kwartale 2009 r. liczba operacji była niższa nie tylko w stosunku do tej z IV kwartału 2008 r., lecz również z roku 2007.



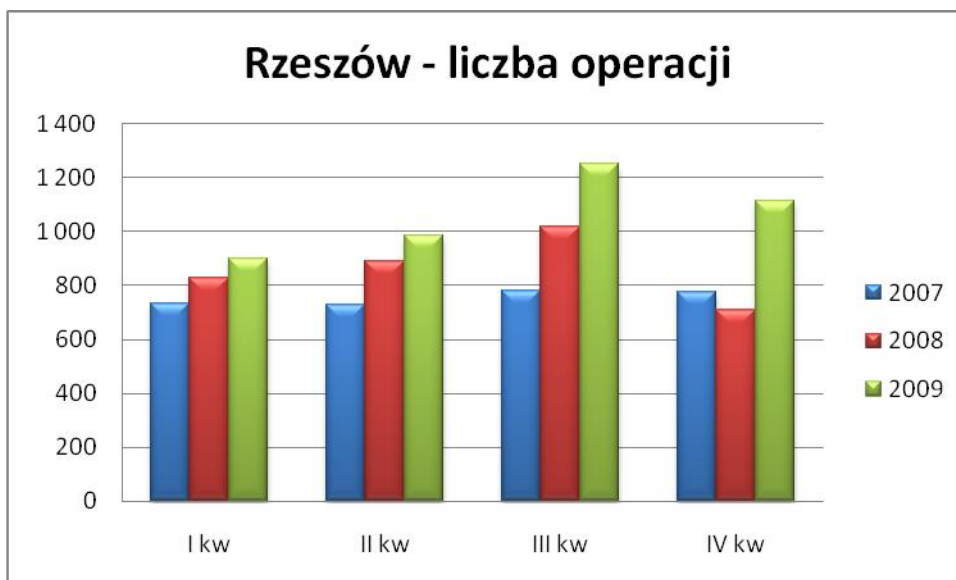
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego w Rzeszowie liczba odprawionych pasażerów jedynie w II kwartale 2009 r. była nieznacznie niższa niż w odpowiadającym okresie roku poprzedniego. Wzrost liczby pasażerów jest najprawdopodobniej wynikiem otwarcia połączenia transatlantyckiego z Rzeszowa, jak również rozwoju połączeń przez przewoźników LCC.



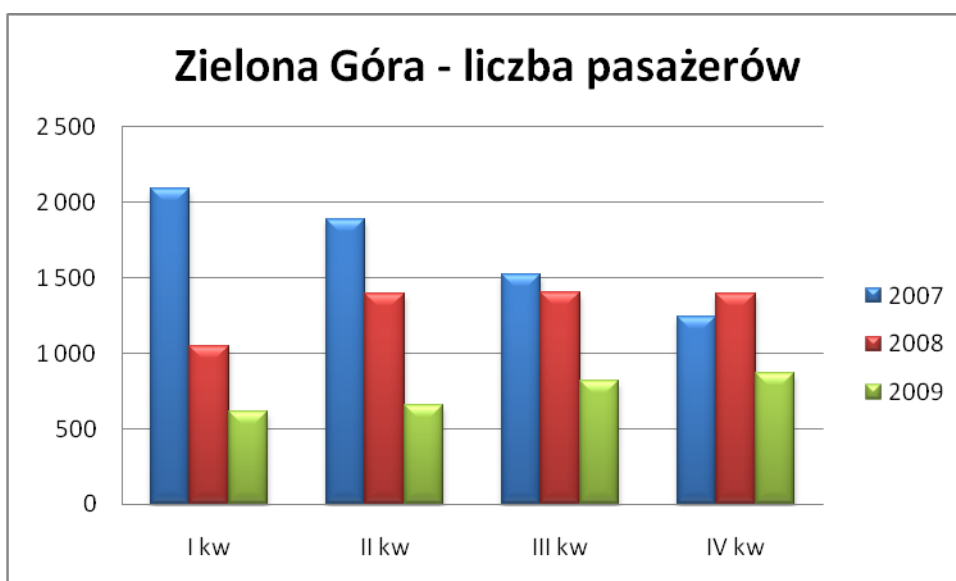
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku tego portu w odniesieniu do liczby wykonanych operacji we wszystkich kwartałach roku 2009 odnotowywano wzrosty w stosunku do lat poprzednich.



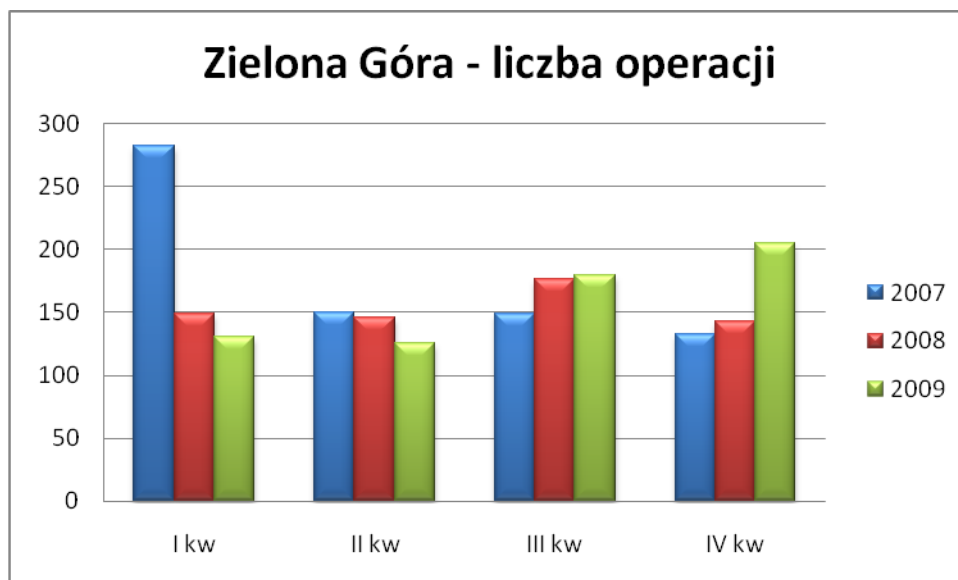
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku ostatniego z portów w Zielonej Górze, charakteryzującego się najmniejszym ruchem, sytuacja w roku 2009 była niekorzystna. Liczba obsłużonych pasażerów w każdym z kwartałów uległa wyraźnemu obniżeniu i to nie tylko względem roku 2008, ale również - i to w większym stopniu - względem roku 2007.



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

Natomiast pod względem liczby operacji, sytuacja w pierwszych II kwartałach 2009 r. była niekorzystna, natomiast w drugiej połowie roku zaczęła się poprawiać, a IV kwartał charakteryzował się najwyższą liczbą operacji.



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

Na podstawie powyższej analizy widoczne jest wyraźnie, że w roku 2009 rynek przewozów lotniczych w Polsce znajdował się w kryzysie. W niektórych portach spadki liczby wykonanych operacji i obsłużonych pasażerów były na tyle duże, iż osiągnięte w poszczególnych kwartałach wyniki były niższe nie tylko w stosunku do roku poprzedniego, lecz również w stosunku do roku 2007.

Na zakończenie niniejszego rozdziału, zamieszczona na kolejnej stronie tabela ukazuje liczbę pasażerów przypadających na jedną operację pasażerską w poszczególnych portach lotniczych. Widocznym jest, iż w roku 2009, analogicznie jak w roku 2008, najwięcej pasażerów na operację odnotowano w porcie lotniczym w Katowicach, natomiast najmniejszą liczbę w Zielonej Górze. Dla rynku ogółem liczba pasażerów na operację w roku 2009 była na poziomie zbliżonym (nieznacznie niższym) jak w roku 2008.

Tabela 2. Liczba pasażerów przypadających na jedną operację w pasażerskich operacjach handlowych w polskich portach lotniczych w latach 2008-2009.

Nazwa lotniska	2008	2009
Warszawa im. F. Chopina		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	72,75	71,44
Kraków im. Jana Pawła II		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	92,43	90,75
Katowice – Pyrzowice		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	113,89	113,94
Wrocław – Strachowice		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	78,83	76,55
Poznań - Ławica im. H. Wieniawskiego		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	77,37	77,93
Łódź im. W. Reymonta		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	81,50	72,93
Gdańsk im. L. Wałęsy		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	82,30	83,95
Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	70,67	73,34
Bydgoszcz im. I.J. Paderewskiego		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	55,97	65,87
Rzeszów – Jasionka		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	93,05	89,64
Zielona Góra		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	8,53	4,60
Suma		
Liczba pasażerów przypadających na jedną operację	80,03	79,52

2. Zmiany w liczbie podmiotów działających na polskim rynku lotniczym.

W roku 2009 zaszły duże zmiany pod względem liczby podmiotów posiadających zezwolenia i koncesje na wykonywanie lotniczej działalności gospodarczej wydane przez Prezesa ULC.

2.1 Obsługa naziemna

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

Na początku 2009 roku zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych posiadało 18 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., Airport Catering & Handling Poland 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., Swissport Poland sp. z o.o., KRK Airport Services sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Port Lotniczy Wrocław S. A., IMPEL Cleaning sp. z o.o.

W 2009 r. zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych otrzymało 11 podmiotów:

- Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o. w dniu 2 lutego 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10 w porcie lotniczym Łódź - Lublinek;
- GTL-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. w dniu 10 marca 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 w porcie lotniczym Katowice – Pyrzowice;
- Menziens Aviation (Poland) sp. z o.o. w dniu 22 czerwca 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 5, 6 w portach lotniczych Warszawa im. F. Chopina, Kraków – Balice, Katowice – Pyrzowice, Gdańsk im. L. Wałęsy;

- Port lotniczy Rzeszów – Jasionka sp. z o.o. w dniu 1 lipca 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 6.2 i 7 oraz w dniu 12 listopada 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6.1, 6.3, 10 w porcie lotniczym Rzeszów – Jasionka;
- LOT Services w dniu 28 lipca 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11 w porcie lotniczym Warszawa im. F. Chopina oraz w dniu 19 listopada 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11 w portach lotniczych Gdańsk im. L. Wałęsy, Katowice – Pyrzowice, Kraków – Balice, Poznań – Ławica, Rzeszów – Jasionka, Szczecin – Goleniów, Wrocław – Strachowice, Zielona Góra – Babimost, Bydgoszcz - Szwederowo;
- Austrian Airlines S. A. Oddział w Polsce w dniu 26 sierpnia 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2 w porcie lotniczym Warszawa im. F. Chopina;
- Ventum Air sp. z o.o. w dniu 22 września na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 9 w portach lotniczych Bydgoszcz – Szwederowo, Gdańsk im. L. Wałęsy, Katowice – Pyrzowice, Kraków – Balice, Łódź – Lublinek, Poznań - Ławica, Rzeszów – Jasionka, Wrocław – Strachowice, Szczecin – Goleniów, Warszawa im. F. Chopina, Zielona Góra – Babimost, Szczytno – Szymany;
- Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. w dniu 30 września 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10.2 w porcie lotniczym Bydgoszcz – Szwederowo;
- Lotos Tank sp. z o.o. w dniu 8 października 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 7 w porcie lotniczym Gdańsk im. L. Wałęsy;
- SprintAir S.A. w dniu 17 listopada 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 4, 5, 10 w portach lotniczych Warszawa im. F. Chopina, Gdańsk im. L. Wałęsy;
- IMPEL Airport Services sp. z o.o. dnia 6 lipca 2009 r. zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 1, 2, 3, 5, 6, 10 w portach lotniczych Kraków – Balice, Warszawa im. F. Chopina, Katowice- Pyrzowice, Gdańsk im. L. Wałęsy, Wrocław – Strachowice, Zielona Góra – Babimost, Bydgoszcz – Szwederowo, Szczecin Goleniów, Rzeszów – Jasionka, Poznań - Ławica.

Rozszerzenia posiadanych zezwoleń dokonały:

- Warsaw Airport Services sp. z o.o. w dniu 3 lutego 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat.1 w porcie lotniczym Kraków – Balice

a dnia 1 czerwca 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 4 w porcie lotniczym Warszawa im. F. Chopina;

- LOT Catering sp. z o.o. w dniu 21 października 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat.11 w portach lotniczych Gdańsk im. L. Wałęsy, Poznań – Ławica;
- Excel Handling sp. z o.o. w dniu 8 lipca 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 5.2, 5.4, 5.7 w portach lotniczych Warszawa im. F. Chopina i Kraków - Balice, w dniu 15 stycznia 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 2, 10 w porcie lotniczym Kraków – Balice, dnia 1 czerwca 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 2 i 10 w porcie lotniczym Warszawa im. F. Chopina oraz dnia 21 lipca 2009 r. na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 1, 2, 5.2, 5.4, 5.7, 10 w portach lotniczych Gdańsk im. L. Wałęsy, Szczecin- Goleniów, Katowice – Pyrzowice, Rzeszów – Jasionka, Wrocław – Strachowice, Poznań – Ławica;
- Swissport Poland sp. z o.o. dnia 27 lipca 2009 r. zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w ramach kat. 2, 3, 4, 5, 10 w portach lotniczych Kraków – Balice, Warszawa im. F. Chopina, Katowice- Pyrzowice, Gdańsk im. L. Wałęsy, Wrocław – Strachowice, Zielona Góra – Babimost, Bydgoszcz – Szwederowo, Szczecin Goleniów, Rzeszów-Jasionka, Poznań-Ławica;
- IMPEL Cleaning sp. z o.o. dnia 26 czerwca 2009 r. zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej w zakresie kat. 1,2, 3, 5, 6, 10 w portach lotniczych Warszawa im. F. Chopina, Kraków – Balice, Rzeszów – Jasionka, Wrocław – Strachowice, Zielona Góra – Babimost, Poznań- Ławica, Bydgoszcz, Gdańsk im. L. Wałęsy, Szczecin – Goleniów.

W omawianym okresie 4 z podmioty utraciły posiadane zezwolenie. Były to:

- LOT Ground Services sp. z o.o.;
- Airport Catering & Handling Poland sp. z o.o.;
- Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze;
- IMPEL Cleaning sp. z o.o.

W wyniku powyższego łączna liczba podmiotów posiadających zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych na koniec roku 2009 wyniosła 25.

2.2 Zarządzanie lotniskami użytku publicznego

W roku 2009 r. zezwolenie na zarządzanie lotniskiem uzyskał 1 podmiot:

- Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” sp. z o.o.¹ zezwolenie na zarządzanie lotniskiem Rzeszów-Jasionka z dnia 30 czerwca 2009 r.

Było to związane ze zmianą zarządzającego tym lotniskiem. Tym samym liczba podmiotów posiadających zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego wzrosła z 9 na początku roku 2009 do 10 na koniec tego roku.

2.3 Przewóz lotniczy

W zakresie podmiotów posiadających wydane przez Prezesa ULC koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego w roku 2009 ich liczba uległa zmniejszeniu. Na początku 2009 r. koncesje posiadało 14² podmiotów, na koniec 2009 było ich 13³.

W 2009 r. koncesje na wykonywanie przewozu uzyskały spółki:

- AD Astra Executive Charter sp. z o.o. – koncesja na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych o MTOW poniżej 10 ton i 20 miejsc z dnia 23 stycznia 2009 r.;
- SprintAir S. A. – koncesja na wykonywanie regularnego i nieregularnego przewozu lotniczego bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc z dnia 17 marca 2009 r.;⁴
- IBEX – U.L. sp. z o.o. – koncesja na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych o MTOW poniżej 10 ton i 20 miejsc z dnia 15 października 2009 r.

¹ Lotnisko Rzeszów-Jasionka do czasu utworzenia nowej spółki, która przejęła zarządzanie tym lotniskiem, było zarządzane przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, które posiadało stosowne zezwolenie.

² Eurolot S. A., Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., Jet Air sp. z o.o., Sprintair sp. z o.o., White Eagle Aviation S. A., SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, EXIN sp. z o.o., „Nowy Przewoźnik” sp. z o.o., SKY TAXI sp. z o.o., General Aviation sp. z o.o., Jet Service sp. z o.o., Sprintair Cargo sp. z o.o., Air Italy Polska sp. z o.o., Direct Fly sp. z o.o.

³ Eurolot S. A., Polskie Linie Lotnicze LOT S. A., Jet Air sp. z o.o., Sprintair S. A., SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, EXIN sp. z o.o., SKY TAXI sp. z o.o., General Aviation sp. z o.o., Jet Blue Jet sp. z o.o., Sprintair Cargo sp. z o.o., Air Italy Polska sp. z o.o., AD Astra Executive Charter sp. z o.o., Ibex – U.L. sp. z o.o.

⁴ SprintAir spółka z o. o. została przekształcona w spółkę akcyjną. W związku z tym SprintAir S.A. dnia 17 marca 2009 uzyskuje nową koncesję na wykonywanie nieregularnego i regularnego przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc zaś koncesja SprintAir sp. z o. o. wygasła jako bezprzedmiotowa.

W 2009 r. następujące podmioty rozszerzyły koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego:

- Jet Air sp. z o.o. – koncesja na wykonywanie regularnego przewozu lotniczego przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc z dnia 19 czerwca 2009 r.

W roku 2009 koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego utraciły 4 podmioty. Były to:

- Direct Fly sp. z o.o.;
- SprintAir sp. z o.o.;
- "Nowy Przewoźnik" sp. z o.o.⁵;
- White Eagle Aviation S.A.

Widocznym jest, iż przy dynamicznym rozwoju rynku obsługi naziemnej, zmniejszeniu uległa liczba podmiotów posiadających koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego. W omawianym okresie zwiększyła się również o jeden podmiot liczba podmiotów posiadających zezwolenie na zarządzanie lotniskami, co było efektem wydzielenia zorganizowanej części przedsiębiorstwa z PPL i objęcia zarządzania lotniskiem Rzeszów-Jasionka przez nową spółkę. Zwiększenie liczby podmiotów zarządzających portami lotniczymi nastąpiło przy niezmienionej liczbie zarządzanych lotnisk użytku publicznego.

⁵ Operujący pod marką Centralwings.

3. 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 nie pokrywają się z rokiem kalendarzowym, analizie – podobnie jak w latach poprzednich – zostały poddane trzy sezony lotnicze: zima 2008/2009, lato 2009 i zima 2009/2010. Szczegółowe informacje na temat rozkładów lotów przewoźników zagranicznych oraz na temat przewoźników zagranicznych posiadających zezwolenie na wykonywanie lotów charterowych znajdują się w załącznikach 1 i 2.

3.1 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 marketingowych⁶. 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 kierunkach;
- 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;

⁶ Przewoźnik oferujący przewozy na danej trasie na podstawie umowy z przewoźnikiem faktycznie na niej operującym. Przewoźnik, który nie wykonuje faktycznie przewozu lotniczego przy wykorzystaniu własnych statków powietrznych.

- w Szczecinie zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 6 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzony rozkład 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 charterowych⁷ 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.

3.2 Sezon Lato 2009

W sezonie lato 2009 w porcie lotniczym w Warszawie według zatwierdzonych rozkładów lotów regularne połączenia lotnicze oferowało 44 przewoźników zagranicznych, w tym 13 tzw. przewoźników marketingowych. 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 17 przewoźników, w tym 2 marketingowych. Oferowali oni połączenia na 30 kierunkach;
- w Katowicach zatwierdzone rozkłady lotów miało 6 przewoźników, w tym 1 marketingowy. Oferowali oni połączenia na 30 kierunkach;
- w Gdańsku zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 21 kierunkach;

⁷ Zezwolenia na serię charterów.

- we Wrocławiu zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 18 kierunkach;
- w Poznaniu zatwierdzone rozkłady lotów miało 4 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 19 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 3 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 4 kierunkach;
- w Rzeszowie zatwierdzone rozkłady lotów miało 2 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 5 kierunkach.

W odniesieniu do lotów charterowych zezwolenia na ich wykonywanie w sezonie lato 2009 miało:

- dla portu lotniczego w Warszawie 21 przewoźników zagranicznych i wykonywali oni przewóz na 17 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Katowicach 19 przewoźników na 12 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Krakowie 10 przewoźników na 8 kierunkach,
- dla portu lotniczego we Wrocławiu 14 przewoźników na 6 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Gdańsku 12 przewoźników na 7 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Poznaniu 16 przewoźników na 8 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Łodzi 12 przewoźników na 5 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Szczecinie 9 przewoźników na 4 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Rzeszowie 7 przewoźników na 5 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Bydgoszczy 6 przewoźników na 3 kierunkach.

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

3.3 Sezon Zima 2009/2010

W sezonie zima 2009/2010 w porcie lotniczym w Warszawie według zatwierdzonych rozkładów lotów regularne połączenia lotnicze oferowało 46 przewoźników zagranicznych, w tym 15 tzw. przewoźników marketingowych. 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 7 przewoźników, w tym 2 marketingowych. Oferowali oni połączenia na 31 kierunkach;
- w Katowicach zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników, w tym 1 marketingowy. Oferowali oni połączenia na 29 kierunkach;
- w Gdańsku zatwierdzone rozkłady lotów miało 5 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 21 kierunkach;
- we Wrocławiu zatwierdzone rozkłady lotów miało 4 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 16 kierunkach;
- w Poznaniu zatwierdzone rozkłady lotów miało 4 przewoźników. Oferowali oni połączenia na 19 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 3 kierunkach;
- w Łodzi zatwierdzony rozkład lotów miał 1 przewoźnik. Oferował on połączenia na 4 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 2009/2010 miało:

- dla portu lotniczego w Warszawie 7 przewoźników zagranicznych i wykonywali oni przewóz na 9 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Katowicach 6 przewoźników na 3 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Krakowie 7 przewoźników na 4 kierunkach,
- dla portu lotniczego we Wrocławiu 2 przewoźników na 2 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Gdańsku 3 przewoźników na 2 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Poznaniu 6 przewoźników na 2 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Szczecinie 2 przewoźników na 2 kierunkach,
- dla portu lotniczego Łodzi 2 przewoźników na 3 kierunkach,
- dla portu lotniczego w Rzeszowie 1 przewoźnik na 3 kierunkach.

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

4. Podział polskiego rynku pomiędzy różne grupy przewoźników.

W niniejszym rozdziale przedstawiono podział polskiego rynku przewozów lotniczych według następujących kategorii:

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

Wzorem lat poprzednich, na użytek przedmiotowej analizy uznano, iż przewoźnicy operujący w ruchu regularnym to ci, którzy mają zatwierdzone rozkłady lotów.

Znajdująca się na kolejnej stronie Tabela 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 uległ w 2009 roku niewielkiemu zmniejszeniu. W omawianym okresie udział tego typu przewoźników w całości rynku (mierzonego liczbą przewiezionych pasażerów) przewozów regularnych wyniósł 51,80%, podczas gdy w roku 2008 było to 52,69%. Procentowy udział przewoźników tego typu w liczbie obsłużonych w portach lotniczych pasażerów wzrósł w 5 portach lotniczych, a w pozostałych 5, do których operują tego typu przewoźnicy, uległ zmniejszeniu. Należy jednakże zauważyć, iż zmniejszenia udziału występowały w większości w portach charakteryzujących się wyższym wolumenem ruchu. Najwyższy spadek nastąpił w Warszawie z 29,67% w roku 2008 do 23,67% w roku 2009. W przypadku portów o dużym natężeniu ruchu przewoźnicy LCC dokonywali większej racjonalizacji połączeń, a w przypadku lotniska w Warszawie dodatkowo wpływ mogło mieć zamknięcie terminalu dedykowanego przewoźnikom niskokosztowym (terminal Etiuda), co wiązało się ze wzrostem opłat za obsługę pasażera odlatującego.

Widocznym jest, iż podobnie jak w latach poprzednich, porty regionalne zdominowane są przez przewoźników niskokosztowych – w skrajnym przypadku portu lotniczego w Łodzi ich udział w analizowanym roku sięgał niemal 98%.

Tabela 3. Segmentacja rynku przewozów lotniczych w Polsce w 2009 r.

Port Lotniczy	Ruch regularny						Chartery		Ogółem
	Tradycyjni		LCC		Suma		Liczba pax	% ogólnej liczby pax	
	Liczba pax	%	Liczba pax	%	Liczba pax	% ogólnej liczby pax			
Warszawa im. F. Chopina	5.279.865	76,19%	1.670.674	23,81%	7.016.064	87,32%	1.304.863	15,68%	8.320.927
Kraków- im. J. Pawła II	813.246	33,06%	1.646.097	66,94%	2.459.134	91,97%	214.780	8,03%	2.673.914
Katowice – Pyrzowice	168.974	9,70%	1.572.191	90,30%	1.741.165	75,11%	576.879	24,89%	2.318.044
Gdańsk im. L. Wałęsy	430.443	32,40%	1.179.598	67,60%	1.744.885	91,95%	152.834	8,05%	1.897.719
Wrocław – Strachowice	403.241	35,67%	727.097	64,33%	1.130.338	84,78%	211.760	15,78%	1.342.098
Poznań – Ławica im. H. Wieniawskiego	246.593	28,29%	658.071	71,71%	917.752	72,52%	347.819	27,48%	1.265.571
Bydgoszcz im. I. Paderewskiego	12.139	4,94%	233.748	95,06%	245.887	91,26%	23.535	8,74%	269.422
Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność	76.128	34,13%	146.912	65,87%	223.040	76,50%	68.504	23,50%	291.544
Łódź im. W. Reymonta	5.348	2,04%	256.708	97,96%	262.056	81,74%	58.555	18,26%	320.611
Rzeszów – Jasionka	104.995	29,82%	247.117	70,18%	352.112	92,49%	28.599	7,51%	380.711
Zielona Góra – Babimost	3.109	100%	0	0%	3.109	100,00%	0	0,00%	3.190
Suma	7.757.329	48,20%	8.338.213	51,80%	16.095.542	84,34%	2.988.128	15,66%	19.083.670

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

W odniesieniu do drugiego z przyjętych kryteriów (kraj pochodzenia przewoźnika) polski rynek przewozów wykonywanych w ruchu regularnym, jak i nieregularnym zdominowany jest przez przewoźników zagranicznych.

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

- w ruchu regularnym:

- 47,10% w Warszawie,
- 34,13% w Szczecinie,
- 25,69% w Rzeszowie,
- 23,17% we Wrocławiu,

- 18,46% w Gdańsku,
 - 17,73% w Poznaniu,
 - 13,98% w Krakowie,
 - 5,19% w Bydgoszczy,
 - 2,52% w Katowicach,
 - 2,04% w Łodzi,
- w ruchu nieregularnym:
- 31,03% w Warszawie,
 - 18,89% w Poznaniu,
 - 15,11% w Katowicach,
 - 12,94% w Gdańsku,
 - 11,08% w Szczecinie,
 - 10% w Krakowie,
 - 7,73% w Łodzi,
 - 6,60% we Wrocławiu,
 - 2,51% w Rzeszowie,
 - 0 % w Bydgoszczy.

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

Analizując wykres przedstawiający przewoźników operujących w ruchu regularnym w porcie lotniczym w Warszawie, widocznym jest, że największą liczbę pasażerów przewiozły PLL LOT. Drugim przewoźnikiem pod względem liczby przewiezionych pasażerów był Wizzair, jednakże liczba przewiezionych przez niego pasażerów stanowiła, podobnie jak w roku poprzednim, niespełną jedną trzecią liczby pasażerów przypadającej na PLL LOT. Następnymi w kolejności były Lufthansa, Norwegian i Air France.

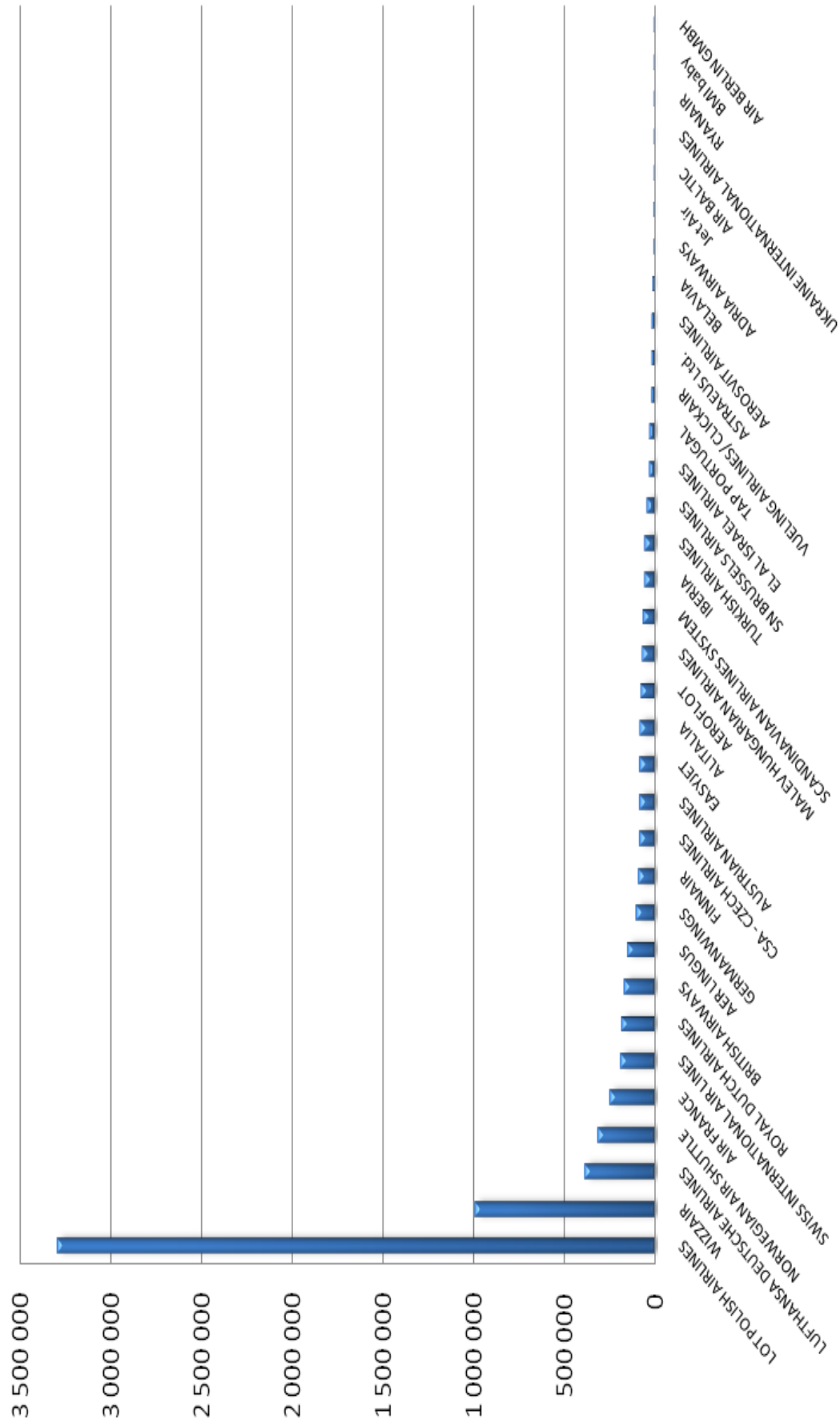
Analizując wykres przedstawiający przewoźników operujących w ruchu nieregularnym w porcie lotniczym w Warszawie, widocznym jest, że największą liczbę pasażerów przewiozły również PLL LOT⁸. Drugim przewoźnikiem pod względem liczby

⁸ Po upadku Centralwings PLL LOT zaczęły oferować przewozy charterowe pod marką LOT Charters.

przewiezionych pasażerów był Travel Service, następnymi w kolejności były Eurocypria, Centralwings⁹ i Aurela.

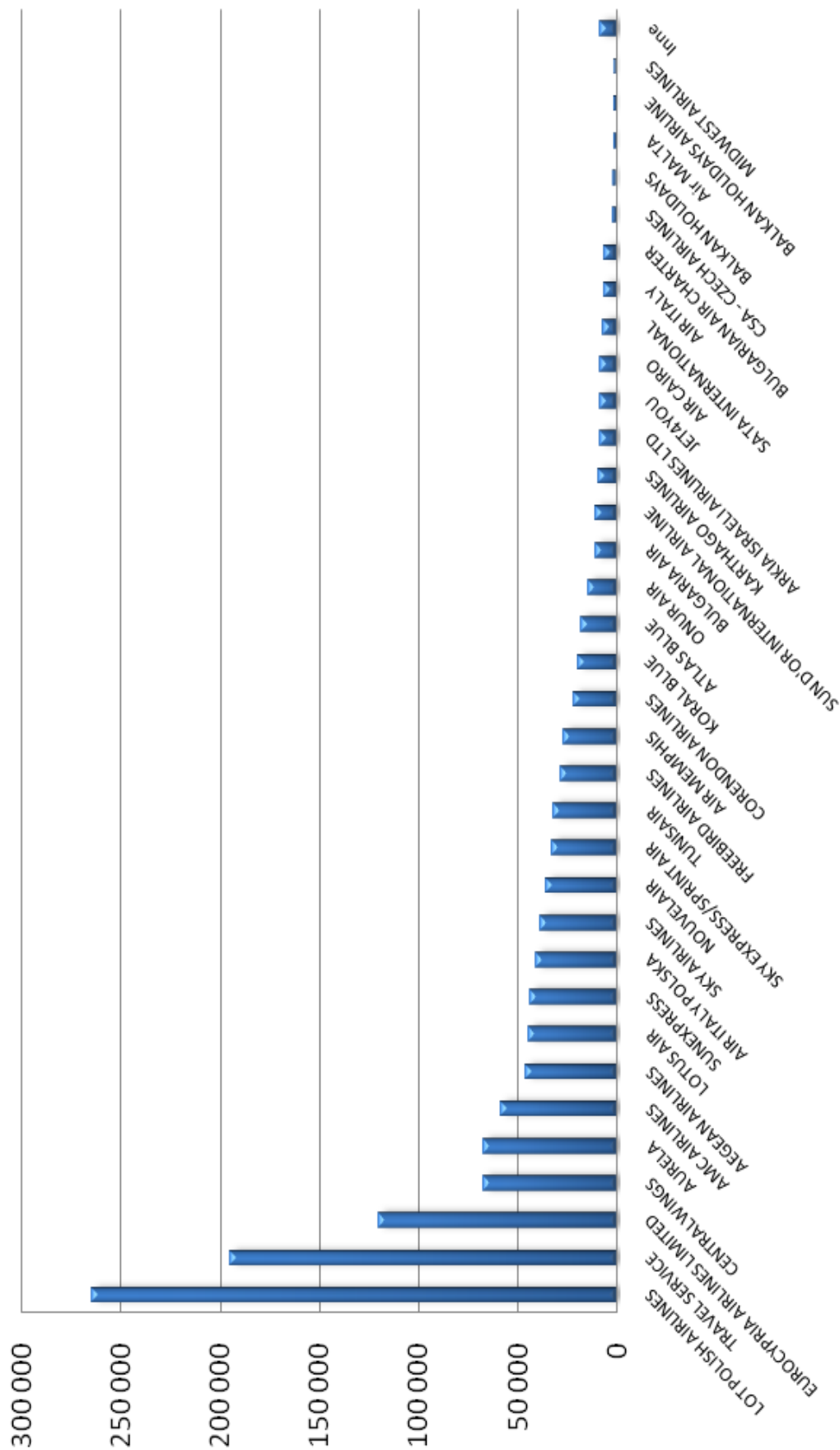
⁹ Operował do maja 2009 r.

**Przewoźnicy operujący w ruchu regularnym w porcie lotniczym w
Warszawie w roku 2009.**

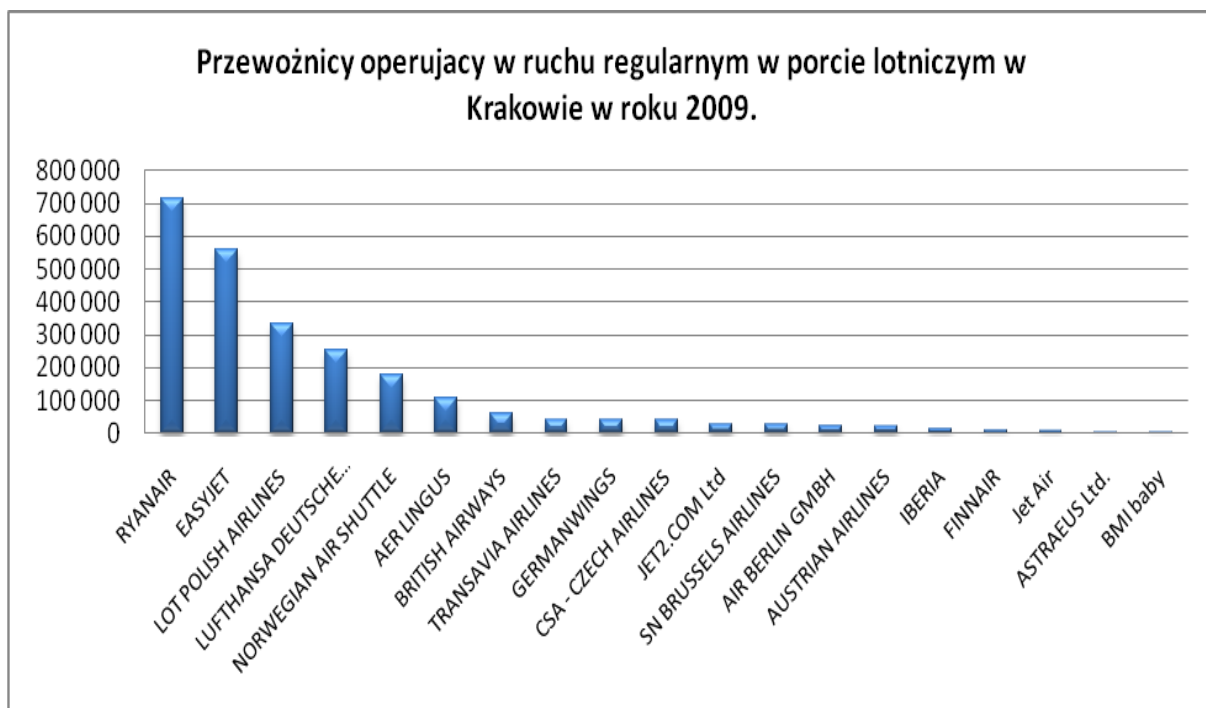


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

**Przewoźnicy operujący w ruchu nieregularnym w porcie lotniczym w Warszawie
w 2009 r.**

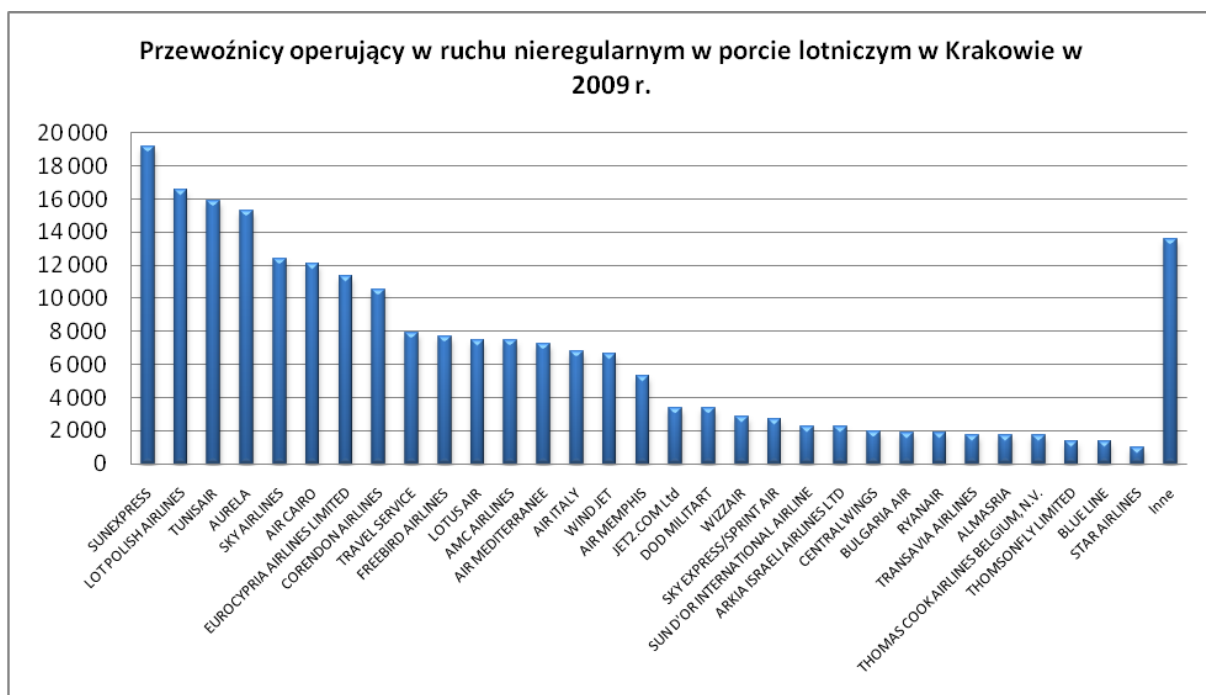


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.



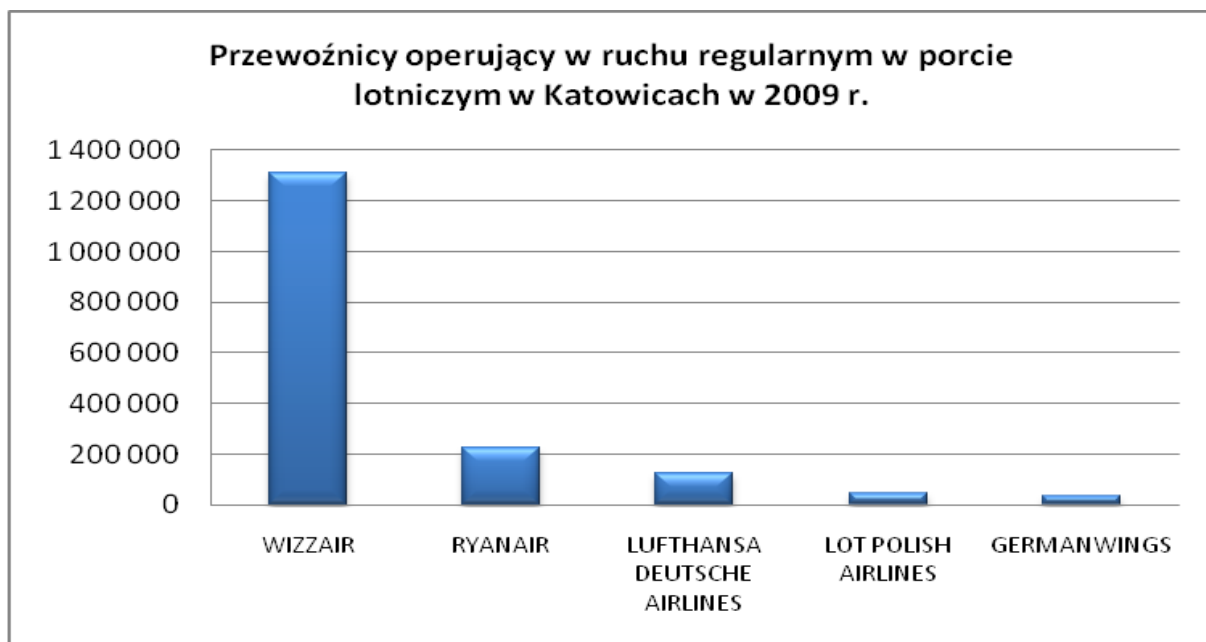
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do portu lotniczego w Krakowie przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w ruchu regularnym w roku 2009, był Ryanair. Na drugim miejscu znalazł się Easyjet, na trzecim natomiast PLL LOT.



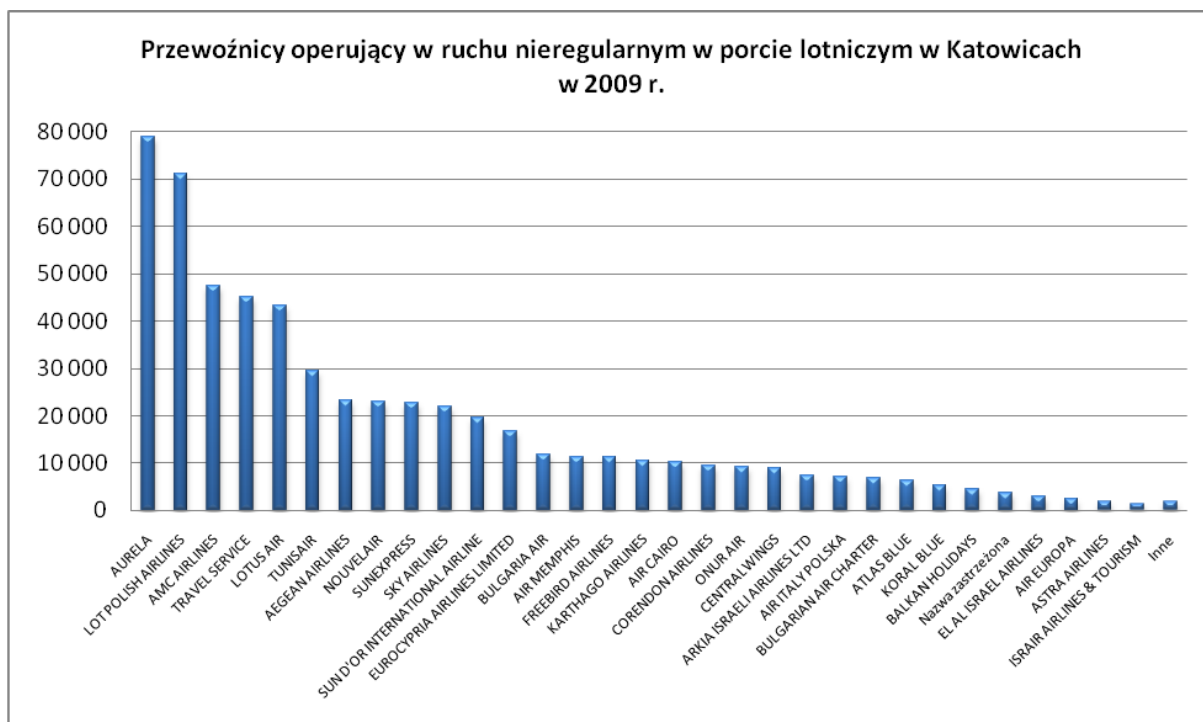
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z tego portu lotniczego największą liczbę pasażerów w roku 2009, był Sunexpress. Na drugim miejscu znalazły się PLL LOT, a na kolejnych Tunisair i Aurela.



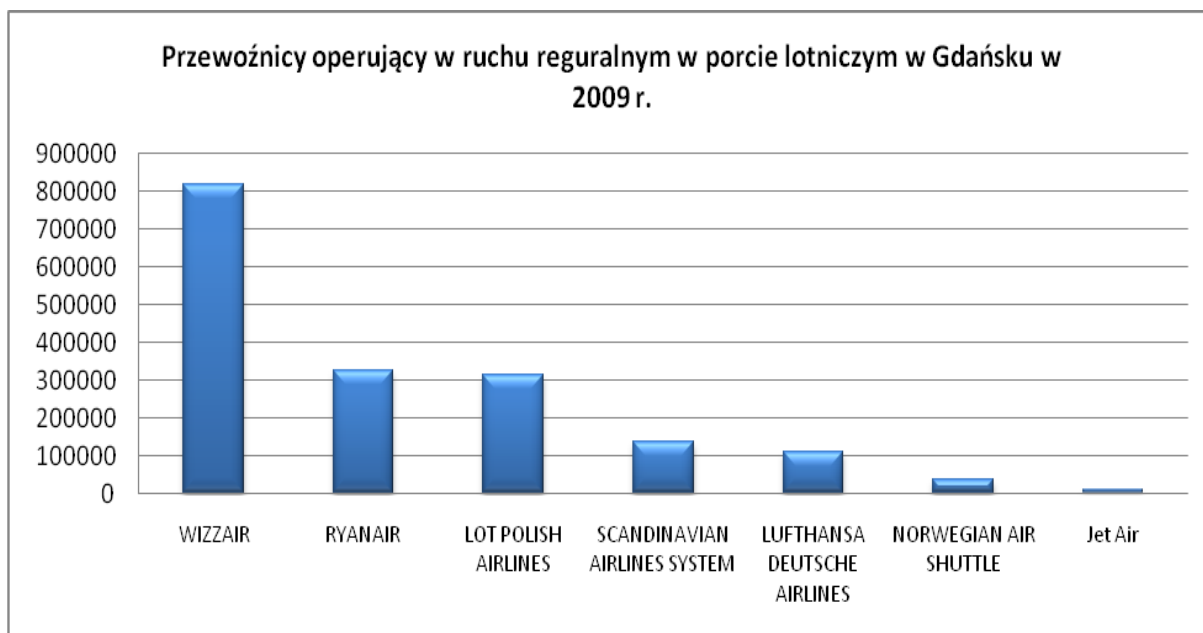
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego w Katowicach widoczne jest, iż głównym przewoźnikiem pod względem liczby przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym był, tak samo jak w roku poprzednim, Wizzair. Udział pozostałych przewoźników był dużo mniej znaczący.



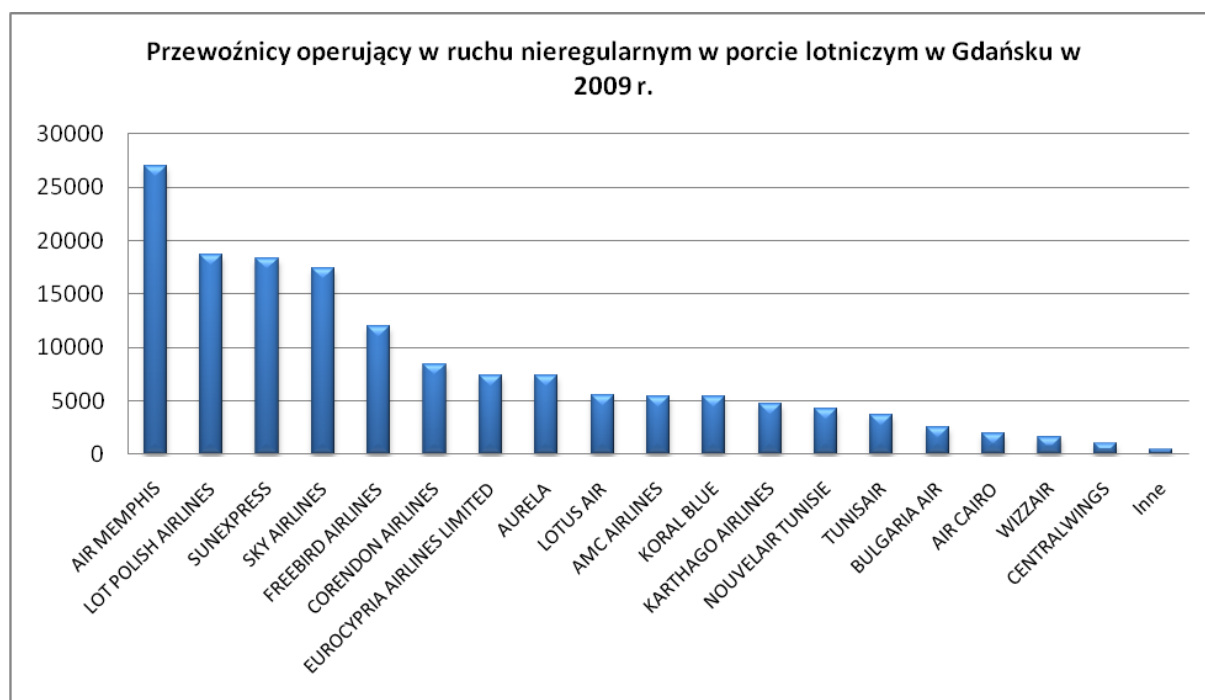
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 była Aurela. Na drugim miejscu znalazły się PLL LOT, a na kolejnych AMC Airlines i Travel Service.



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

W porcie lotniczym w Gdańsku najbardziej znaczącym przewoźnikiem w ruchu regularnym był również Wizziair. Kolejne pod względem liczby przewiezionych pasażerów, Ryanair i PLL LOT, przewiozły o ponad połowę pasażerów mniej.



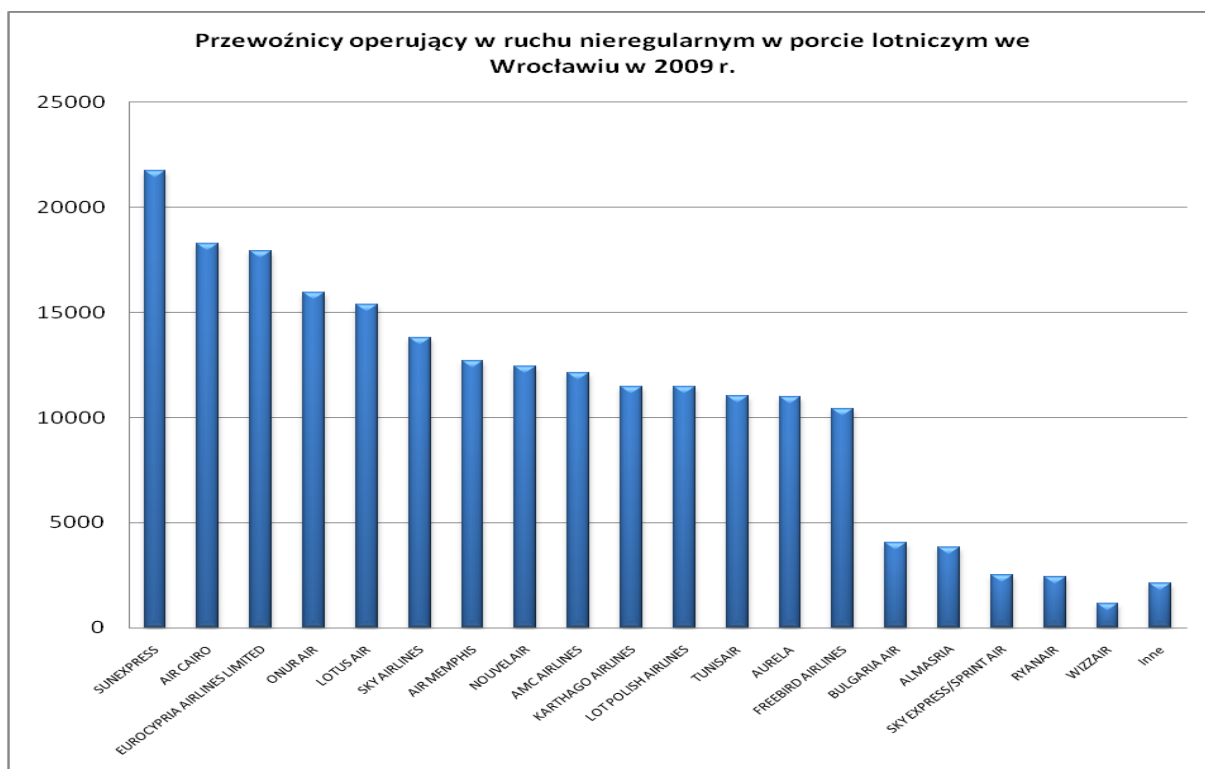
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z tego portu lotniczego największą liczbę pasażerów w roku 2009 był Air Memphis. Na drugim miejscu znalazły się PLL LOT, a na kolejnych Skyexpress i Sky Airlines.



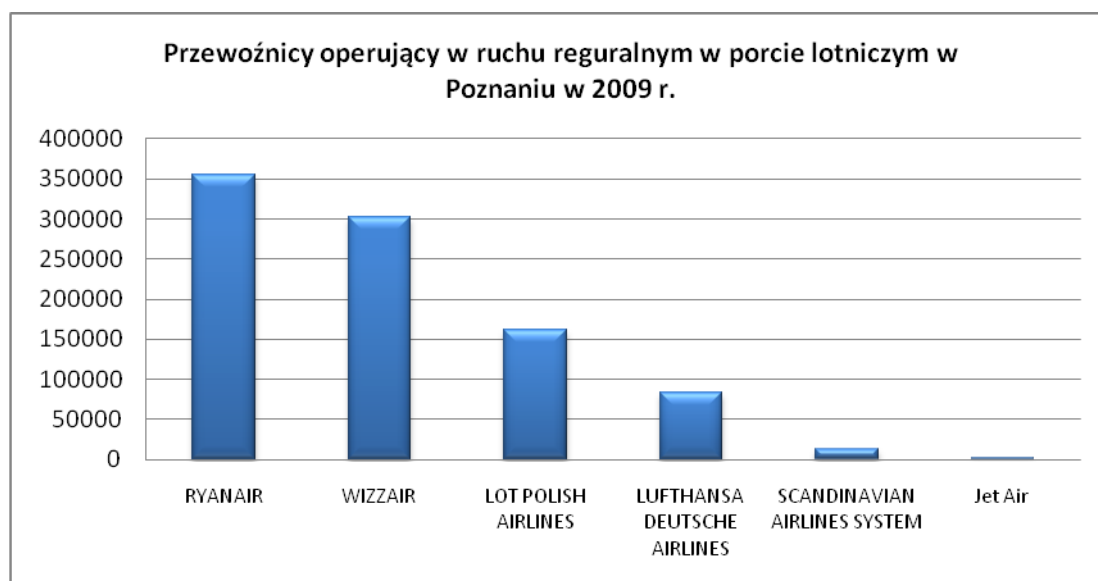
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W przypadku portu lotniczego we Wrocławiu najbardziej znaczącym przewoźnikiem w ruchu regularnym pod względem liczby przewiezionych pasażerów był Ryanair. Kolejnym były PLL LOT, jednakże liczba przewiezionych przez nie pasażerów w porcie lotniczym we Wrocławiu była o ponad połowę niższa.



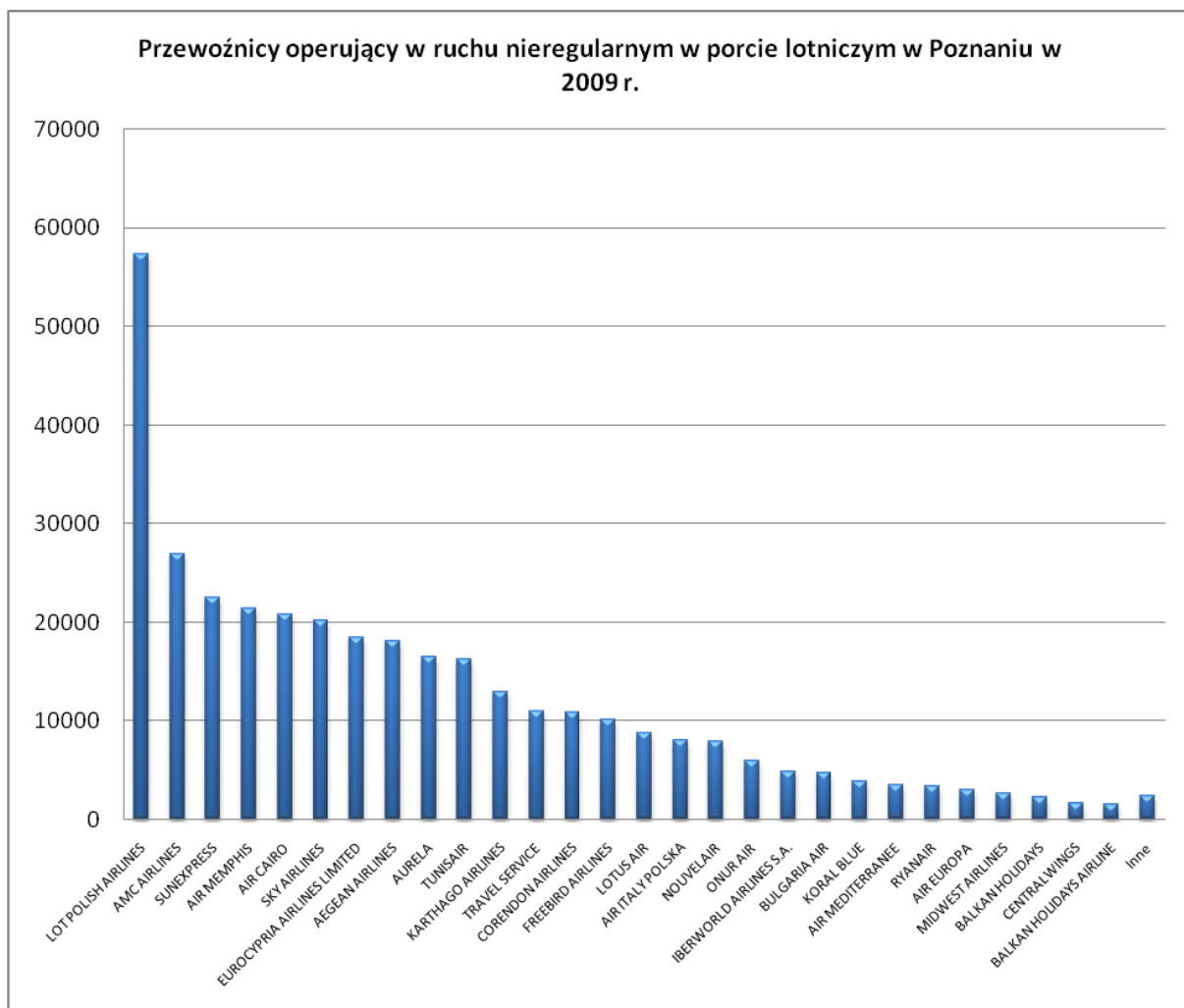
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 był Sunexpress. Na drugim miejscu znalazło się Air Cairo, a na kolejnych Eurocypria i Onur Air.



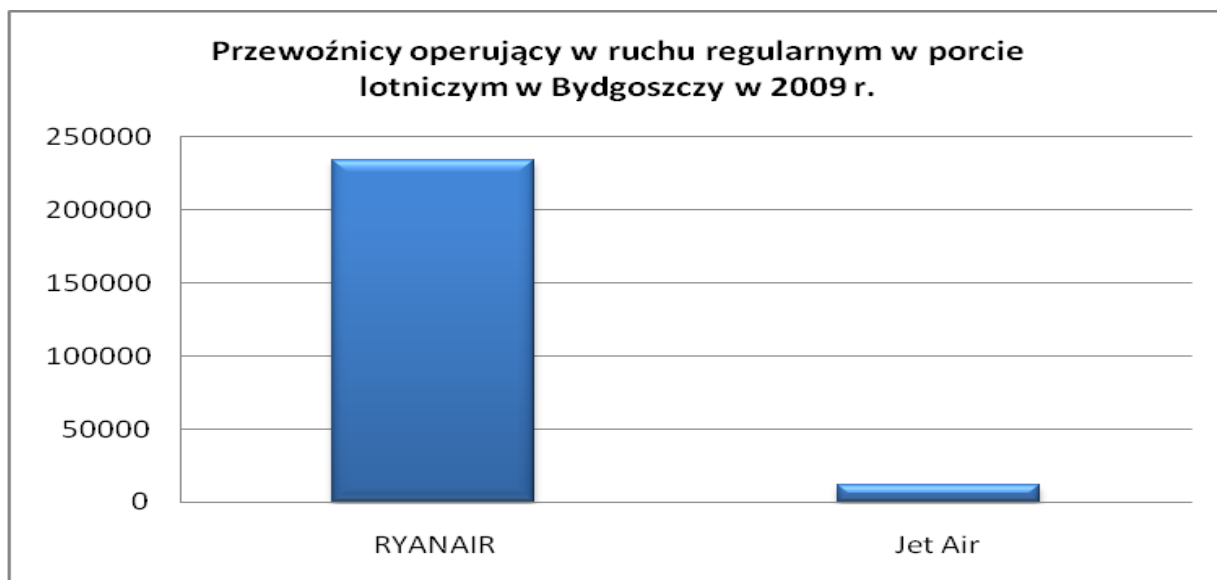
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Poznaniu największa liczba pasażerów w ruchu regularnym została przewieziona przez Ryanair. Kolejnym przewoźnikiem pod względem liczby pasażerów był Wizzair, a na trzecim miejscu uplasowały się PLL LOT.



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

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z tego portu lotniczego największą liczbę pasażerów w roku 2009 były PLL LOT. Na drugim miejscu znalazł się AMC Airlines, a na kolejnych Sunexpress i Air Memphis.



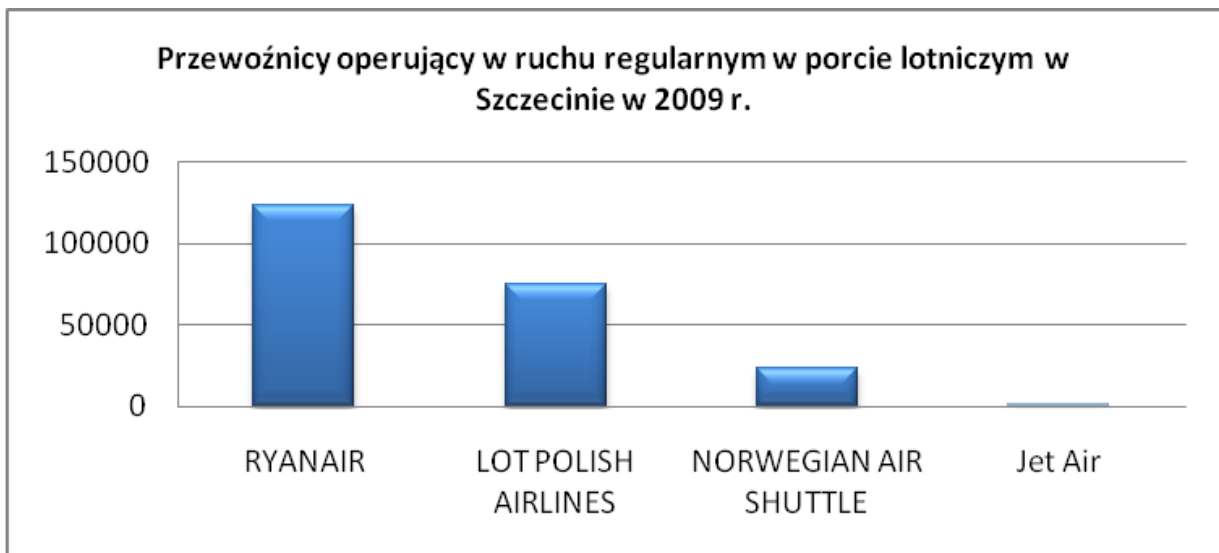
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Bydgoszczy przewoźnikiem, który przewiózł największą liczbę pasażerów w ruchu regularnym był Ryanair. Poza tym w porcie w ruchu regularnym operował tylko jeszcze jeden przewoźnik i był to Jet Air z liczbą pasażerów znacznie mniejszą od tej przewiezionej przez Ryanair.



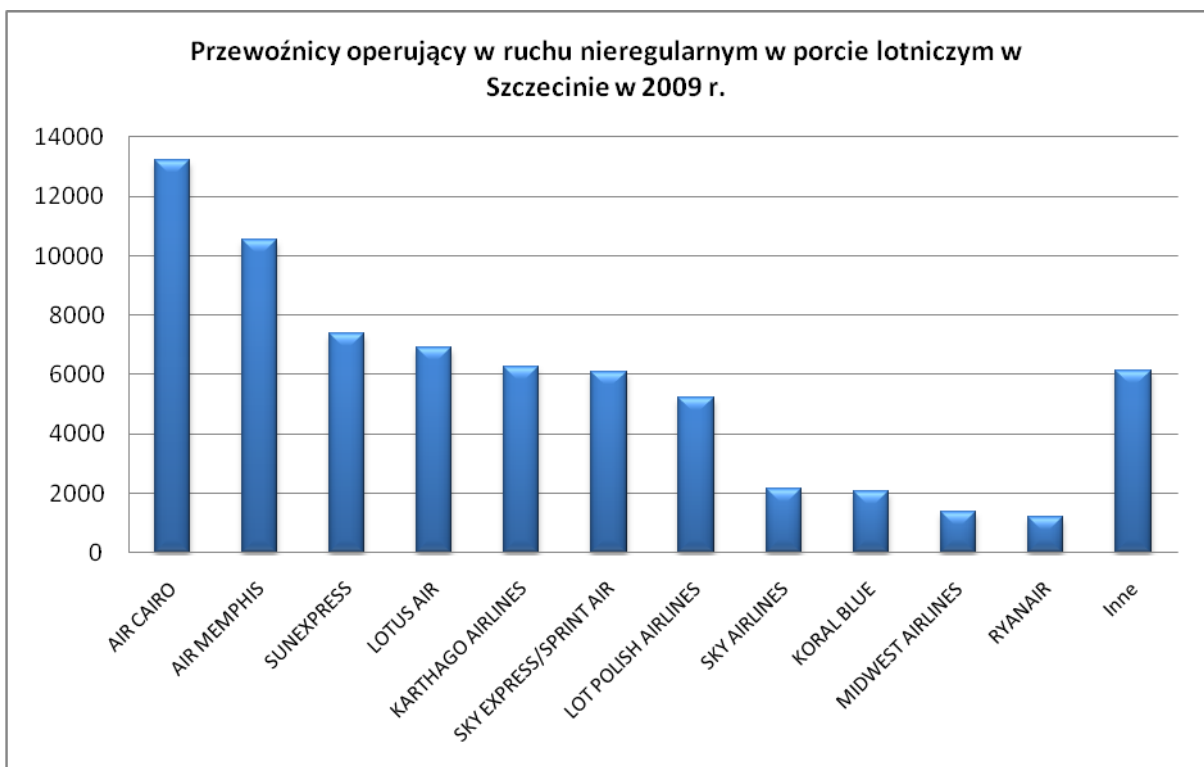
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W ruchu nieregularnym liczba przewoźników w tym porcie lotniczym była większa niż w ruchu regularnym. Przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 była Aurela. Na drugim miejscu znalazły się Sky Airlines, a na kolejnych Sunexpress i Corendon Airlines.



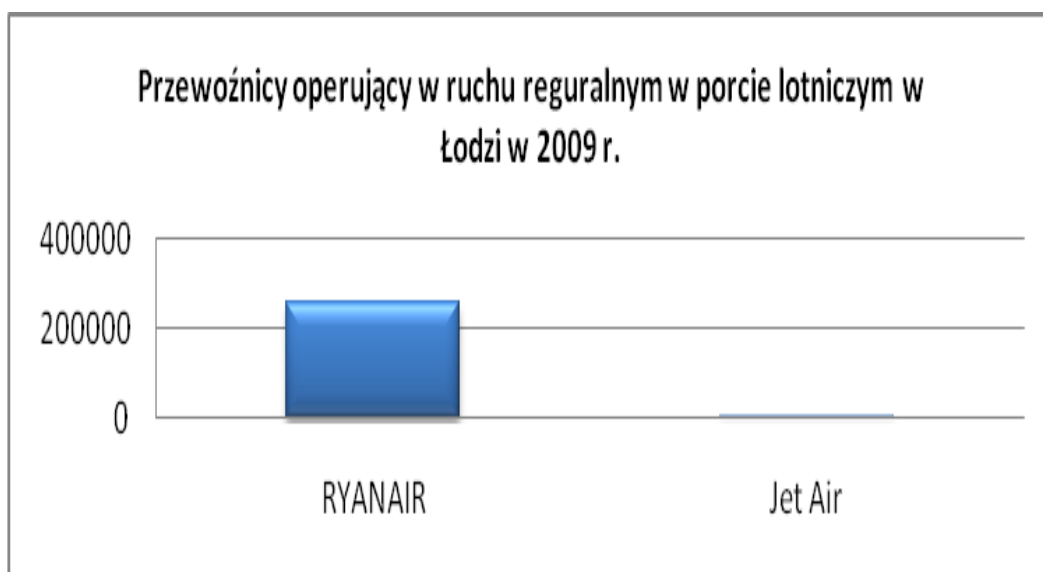
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Szczecinie również największa liczba pasażerów w ruchu regularnym została przewieziona przez linie Ryanair. Kolejne pod względem liczby obsługiwanych pasażerów PLL LOT przewiozły z/do tego portu o połowę mniej pasażerów.



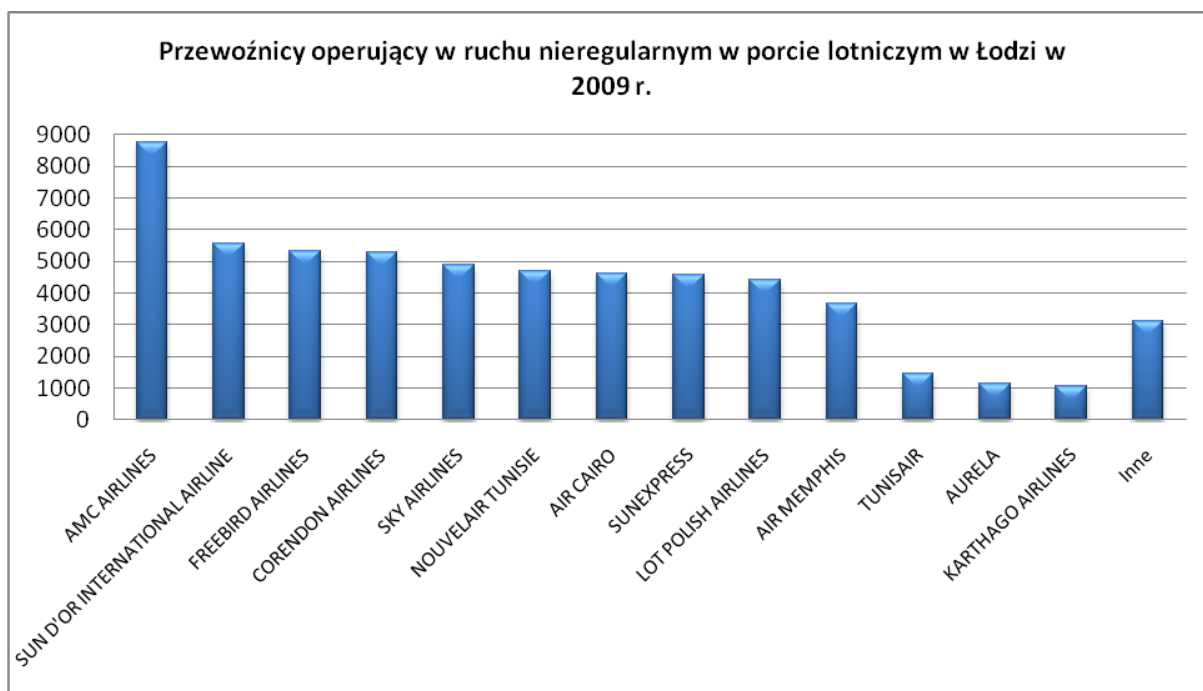
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 było Air Cairo. Na drugim miejscu znalazło się Air Memphis, a na kolejnych Sunexpress i Lotus Air.



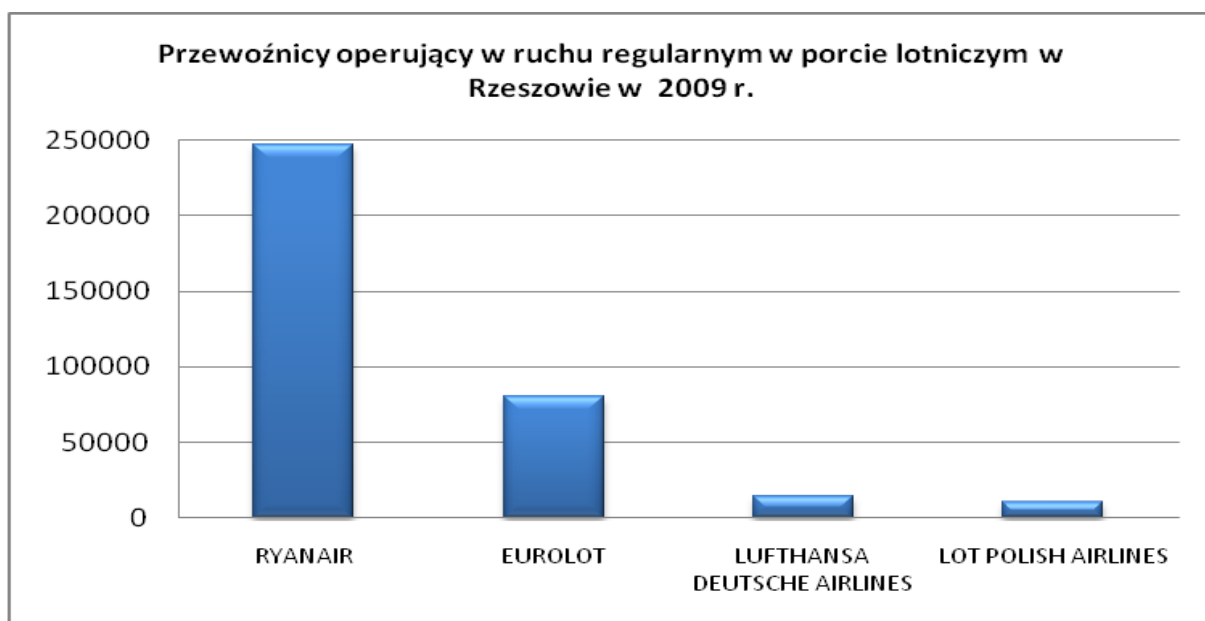
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Łodzi, podobnie jak w poprzednich dwóch portach, największa liczba pasażerów w ruchu regularnym została przewieziona przez Ryanair. Udział operującego również w porcie Jet Air był minimalny.



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

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 było AMC Airlines. Na drugim miejscu znalazł się Sun D'or International Airline, a na kolejnych Freebird Airlines i Corendon Airlines.



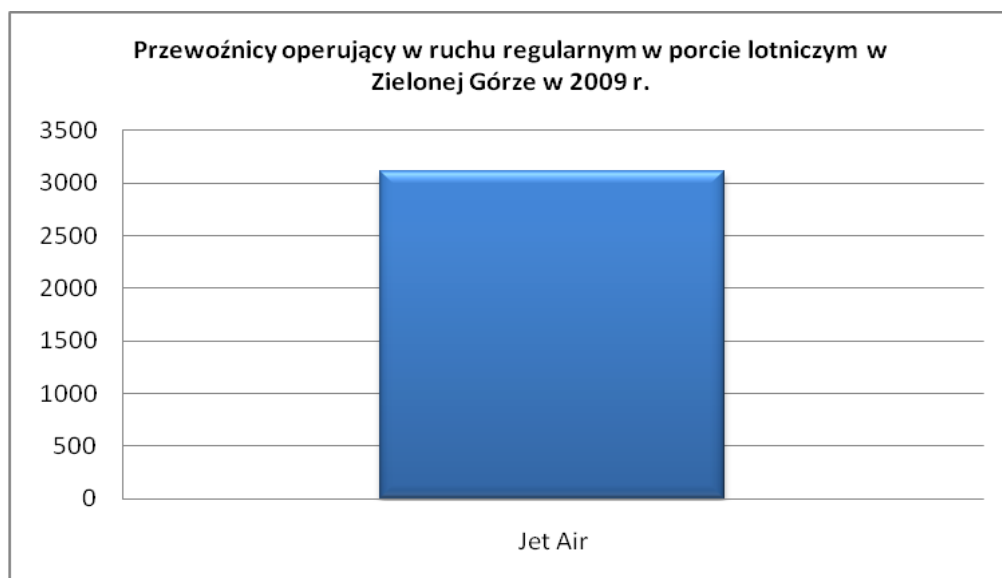
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W porcie lotniczym w Rzeszowie największą liczbę pasażerów w ruchu regularnym przewiózł również Ryanair. Kolejny EuroLOT przewiózł znacznie mniejszą liczbę pasażerów.



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

Natomiast w ruchu nieregularnym przewoźnikiem, który przewiózł do/z niego największą liczbę pasażerów w roku 2009 była Aurela. Na drugim miejscu znalazło się Midwest Airlines, a na kolejnych Freebird Airlines i Corendon Airlines.



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

W porcie lotniczym w Zielonej Górze w roku 2009 w ruchu regularnym operował tylko Jet Air. W omawianym okresie w tym porcie lotniczym nie funkcjonowali przewoźnicy czarterowi.

Podsumowując, w 7 portach lotniczych największą liczbę pasażerów w ruchu regularnym przewiózł Ryanair, w 2 Wizzair oraz w pojedynczych portach PLL LOT i Jet Air. Natomiast w ruchu nieregularnym największy udział w 3 portach miała Aurela, PLL LOT i Sunexpress w 2 i w pojedynczych Air Memphis, Air Cairo i AMC Airlines.

Zaprezentowana poniżej 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 w ruchu regularnym, kolejny był Wizzair. Ryanair znalazł się na 3 miejscu, pomimo iż był liderem pod względem przewiezionej liczby pasażerów aż w 7 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 z ww. przewoźników łącznie posiadało aż 69,57% udziału w rynku, a 10 największych przewoźników pod względem liczby przewiezionych pasażerów obsługiwało 89,89% rynku.

Tabela 4. Regularne przewozy lotnicze w roku 2009 według przewoźnika.

Nazwa przewoźnika	Liczba pasażerów	
	2009	Udział %
POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT + EUROLOT	4 575 388	28,43%
WIZZAIR	3 489 010	21,68%
RYANAIR	3 132 618	19,46%
LUFTHANSA DEUTSCHE AIRLINES	1 103 211	6,85%
EASYJET	643 301	4,00%
NORWEGIAN AIR SHUTTLE	564 217	3,51%
AER LINGUS	258 140	1,60%
AIR FRANCE	252 143	1,57%
BRITISH AIRWAYS	234 339	1,46%
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	214 563	1,33%
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	190 657	1,18%
ROYAL DUTCH AIRLINES (KLM)	184 027	1,14%
GERMANWINGS	180 074	1,12%
CZECH AIRLINES	125 483	0,78%
AUSTRIAN AIRLINES	106 513	0,66%
FINNAIR	103 846	0,65%
ALITALIA	84 749	0,53%

AEROFLOT	76 690	0,48%
MALEV HUNGARIAN AIRLINES	71 502	0,44%
IBERIA	71 313	0,44%
BRUSSELS AIRLINES	69 203	0,43%
TURKISH AIRLINES	57 095	0,35%
JETAIR	51 068	0,32%
TRANSAVIA AIRLINES	42 382	0,26%
EL AL ISRAEL AIRLINES	34 732	0,22%
TAP PORTUGAL	28 933	0,18%
JET2.COM Ltd	27 569	0,17%
AIR BERLIN GMBH	21 987	0,14%
VUELING AIRLINES/CLICKAIR	19 982	0,12%
ASTRAEUS Ltd.	19 417	0,12%
AEROSVIT	15 634	0,10%
BELAVIA	14 406	0,09%
CIMBER AIR	11 746	0,07%
ADRIA AIRWAYS	8 061	0,05%
AIR BALTIC	6 563	0,04%
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	3 665	0,02%
BMI baby	1 315	0,01%
Suma wszyscy przewoźnicy	16 095 542	100,00%
LCCs	8 338 213	51,80%
Przewoźnicy polscy	4 626 456	28,74%

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

Tabela 5. Czarterowe przewozy lotnicze w roku 2009 według przewoźnika.

Nazwa Przewoźnika	Liczba pasażerów	
	Liczba	Udział %
POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT	449 474	15,04%
TRAVEL SERVICE	258 486	8,65%
AURELA	209 332	7,01%
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	192 017	6,43%
AMC AIRLINES	166 516	5,57%
SUNEXPRESS	165 938	5,55%
SKY AIRLINES	137 982	4,62%
LOTUS AIR	132 084	4,42%
AIR MEMPHIS	120 594	4,04%
TUNISAIR	110 959	3,71%
NOUVELAIR	89 542	3,00%
AIR CAIRO	89 521	3,00%
FREEBIRD AIRLINES	88 708	2,97%
AEGEAN AIRLINES	87 521	2,93%
CENTRALWINGS	80 536	2,70%
CORENDON AIRLINES	72 434	2,42%
KARTHAGO AIRLINES	57 572	1,93%
AIR ITALY POLSKA	55 591	1,86%
ONUR AIR	45 698	1,53%
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINE	39 016	1,31%
SKY EXPRESS/SPRINT AIR	44 607	1,49%
BULGARIA AIR	35 975	1,20%
KORAL BLUE	35 562	1,19%
ATLAS BLUE	24 083	0,81%
ARKIA ISRAELI AIRLINES LTD	20 472	0,69%
AIR ITALY	13 304	0,45%
BULGARIAN AIR CHARTER	13 054	0,44%
AIR MEDITERRANEE	10 746	0,36%
MIDWEST AIRLINES	10 395	0,35%
Pozostali przewoźnicy	130 309	4,36%
WSZYSCY PRZEWOŹNICY	2 988 128	100,00%

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

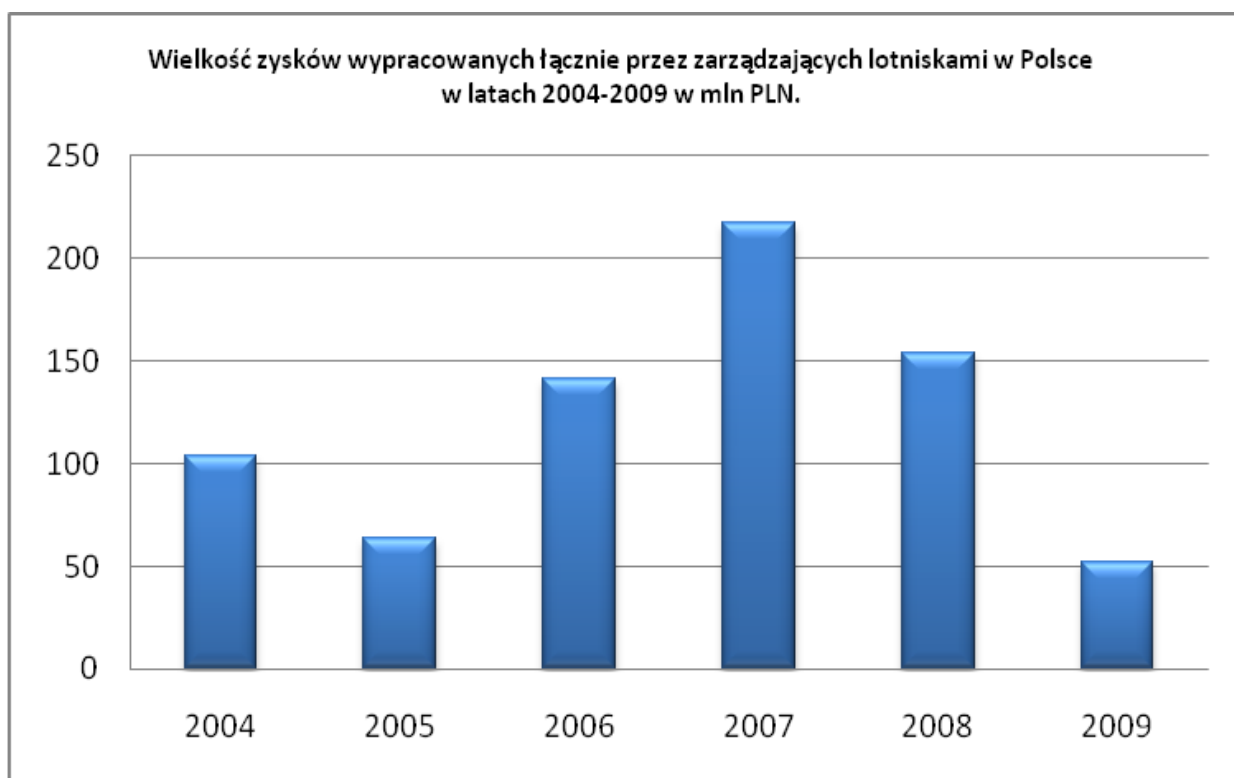
Widocznym jest, iż w ruchu nieregularnym, również PLL LOT przewiozły największą liczbę pasażerów. Kolejny był Travel Service. Aurela znalazła się na 3 miejscu, pomimo iż była liderem pod względem przewiezionej liczby pasażerów aż w 3 portach regionalnych. Dominującą pozycję na rynku, którą PLL LOT zawdzięczały przede wszystkim liczbie pasażerów, jaką przewożą z/do portu lotniczego w Warszawie.

Należy również zauważyć, iż trzech ww. przewoźników łącznie posiadało aż 30,7% udziału w rynku, a 10 największych przewoźników pod względem liczby przewiezionych pasażerów obsługiwało 65,04% rynku.

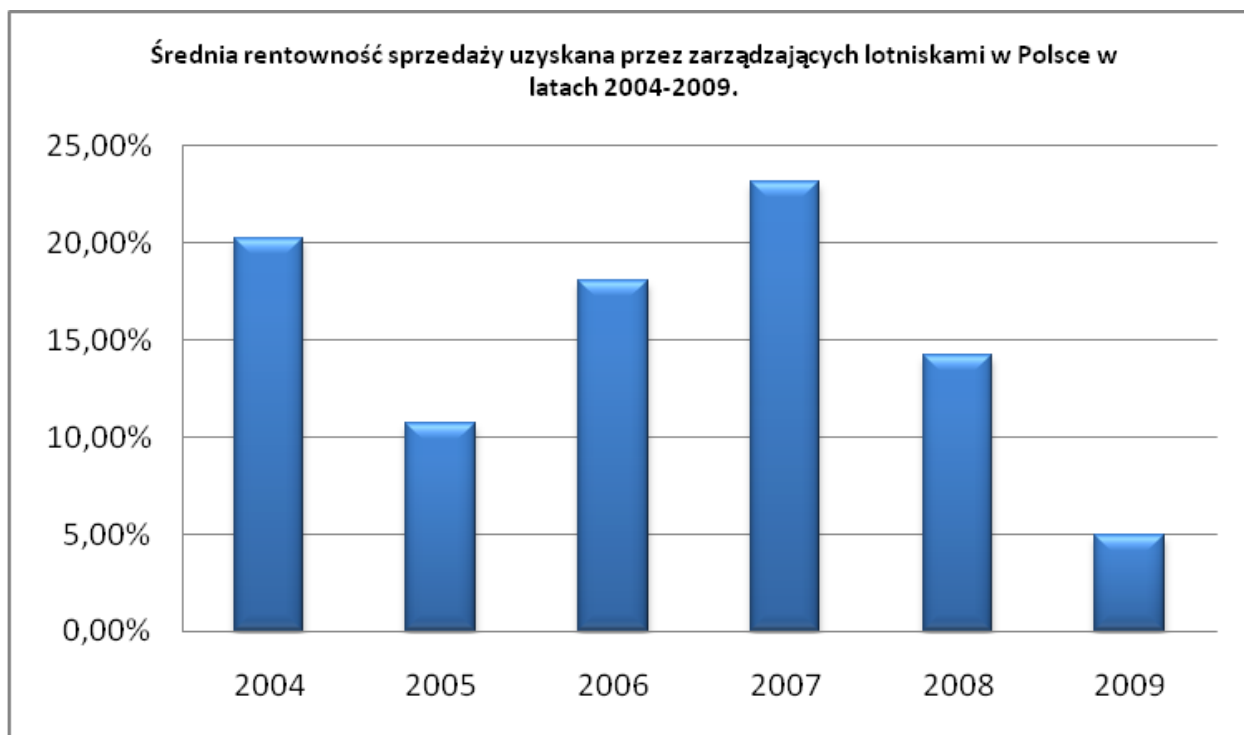
5. Sytuacja finansowa podmiotów działających na polskim rynku usług lotniczych posiadających zezwolenia i koncesje wydane przez Prezesa ULC.

5.1 Zarządzający lotniskami użytku publicznego

Opisane w poprzednich rozdziałach zmniejszenie liczby wykonanych operacji i obsłużonych pasażerów w większości polskich portów lotniczych po raz kolejny znalazło odzwierciedlenie w finansach podmiotów zarządzających lotniskami. Widocznym jest, że osiągnięta przez nich rentowność sprzedaży uległa zmniejszeniu, co nastąpiło w wyniku zmniejszenia zyskowności prowadzonej przez nich działalności.



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



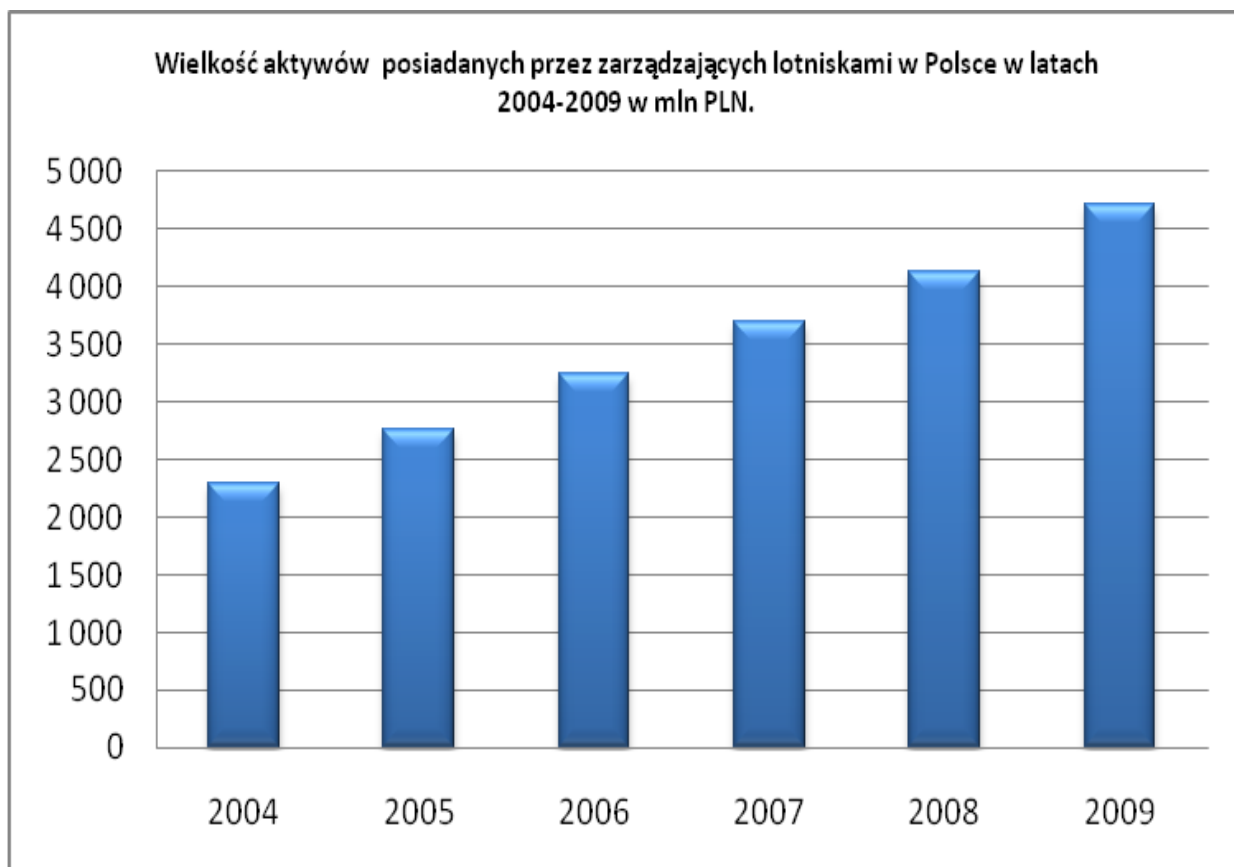
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do samych przychodów osiągniętych przez porty lotnicze widoczne jest, że uległy one zmniejszeniu w roku 2009 w stosunku do roku 2008, jednakże spadek ten nie jest tak wyraźny jak spadek zyskowności, na który wpływ miał wzrost ponoszonych kosztów szczególnie związanych z działaniami inwestycyjnymi.



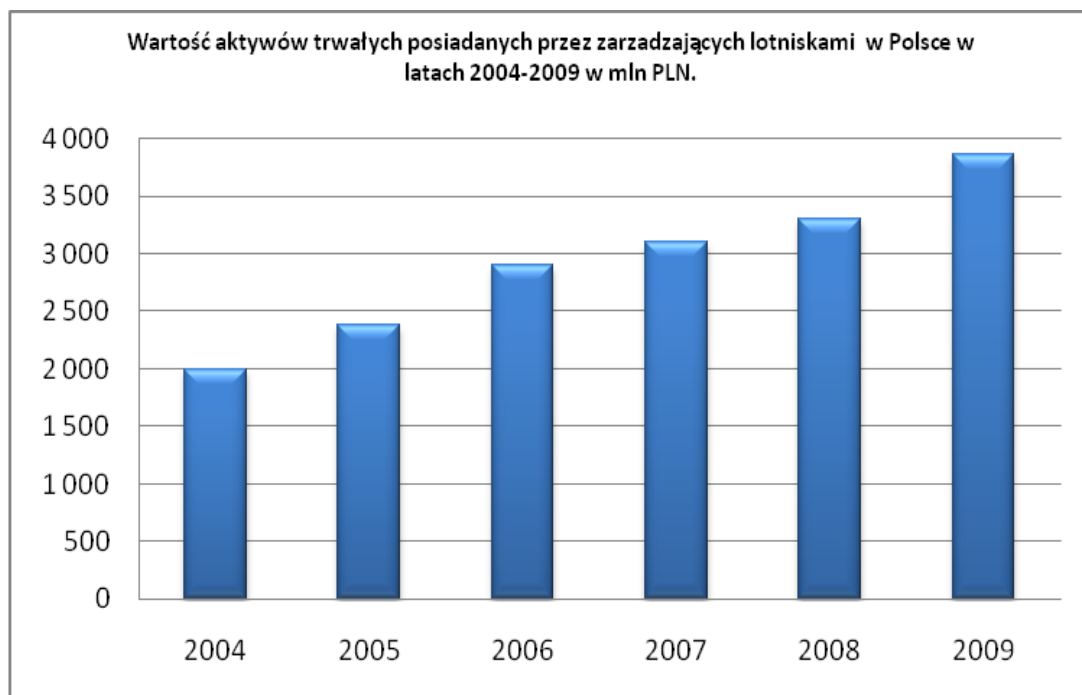
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych uzyskanych od podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do posiadanych aktywów widoczne jest, iż uległy one zwiększeniu. Aktywa posiadane przez spółki zarządzające lotniskami ulegają zwiększeniu głównie poprzez dokonywane przez spółki inwestycje infrastrukturalne, które finansowane są zazwyczaj z zysków i dopłat do kapitału dokonywanych przez udziałowców oraz funduszy unijnych.



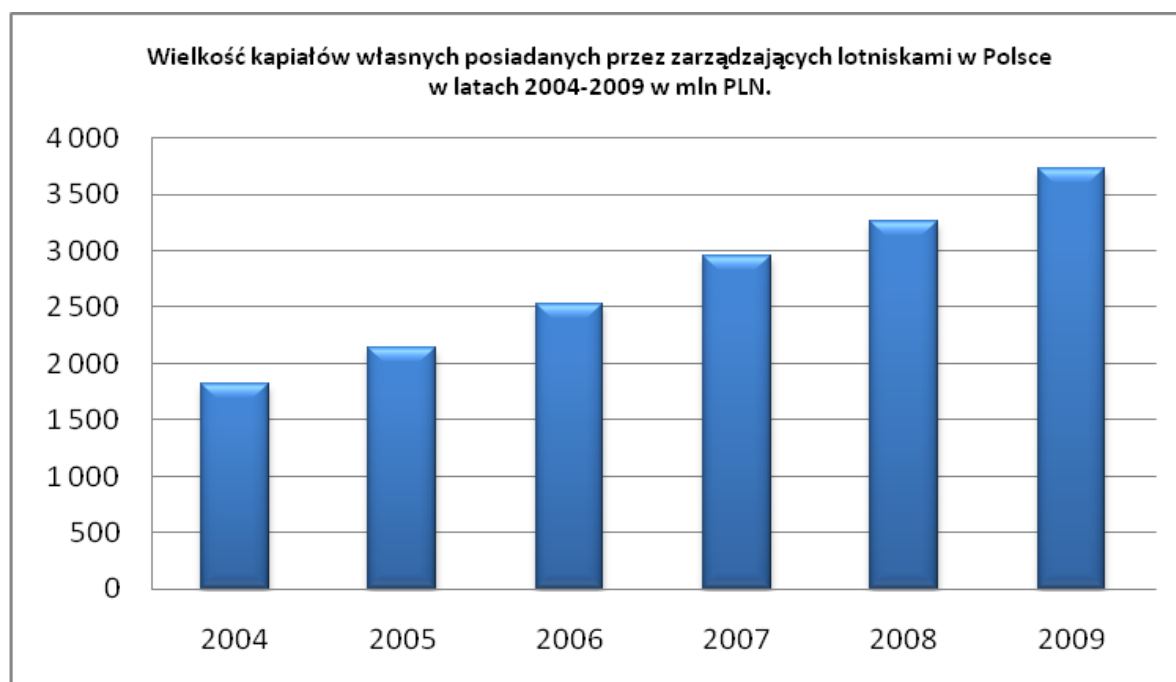
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Widocznym jest również bardzo wyraźny wzrost wielkości posiadanych przez zarządzających lotniskami aktywów trwałych, co wyraźnie świadczy o intensyfikacji procesów inwestycyjnych w ostatnich okresach.



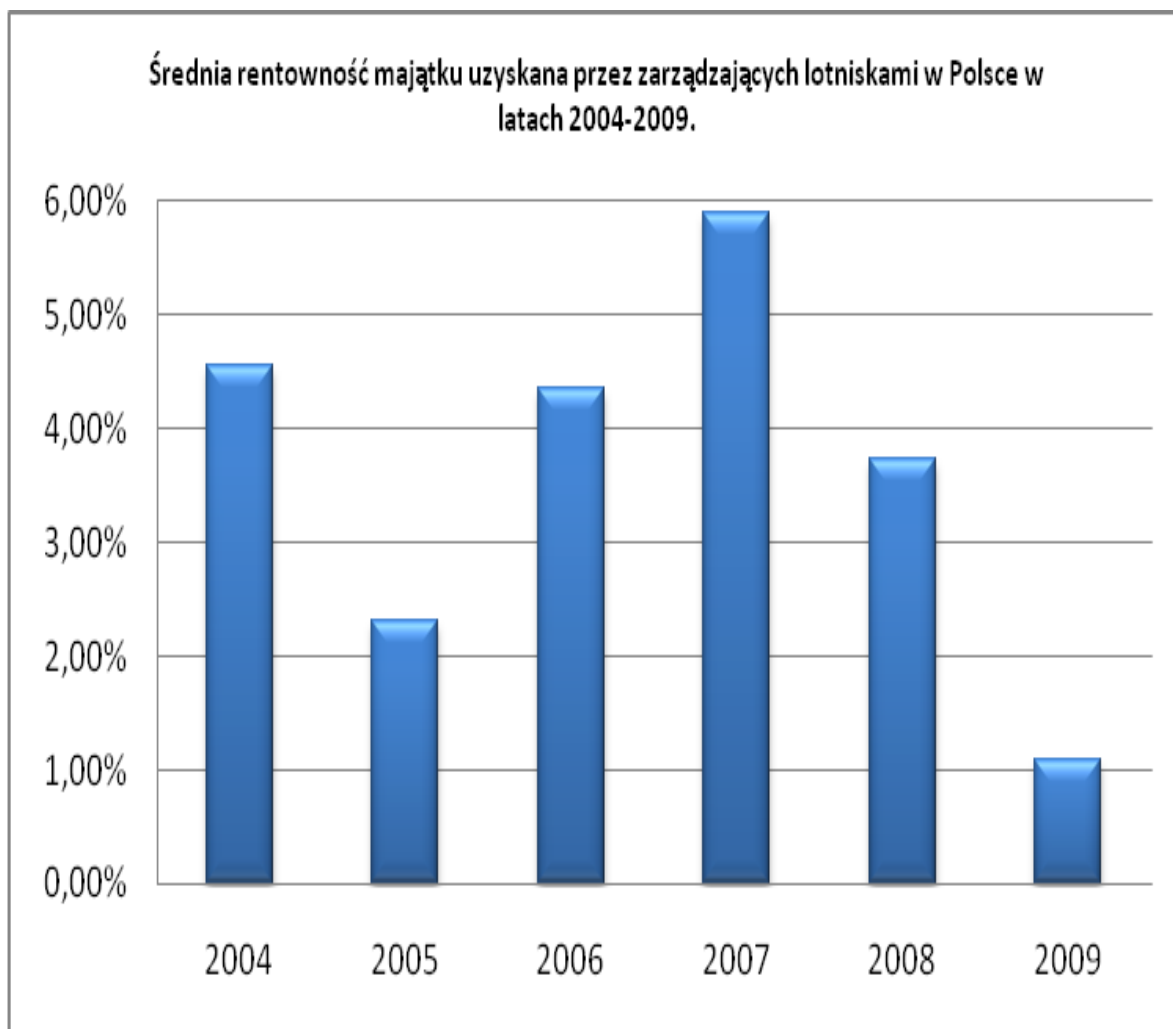
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Poziom kapitałów własnych zarządzających portami lotniczymi również się zwiększył, co jest wynikiem utworzenia nowej spółki zarządzającej portem lotniczym w Rzeszowie jak również wypracowanych przez zarządzających zysków oraz zwiększania wielkości kapitałów w wyniku dopłat do kapitału (nowe emisje udziałów/akcji).



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

W odniesieniu do rentowności majątku tendencje były takie same jak w przypadku rentowności sprzedaży, jednakże ze względu na wzrastające wartości majątków zarządzających lotniskami różnice były bardziej wyraźne niż w przypadku pierwszego wskaźnika.



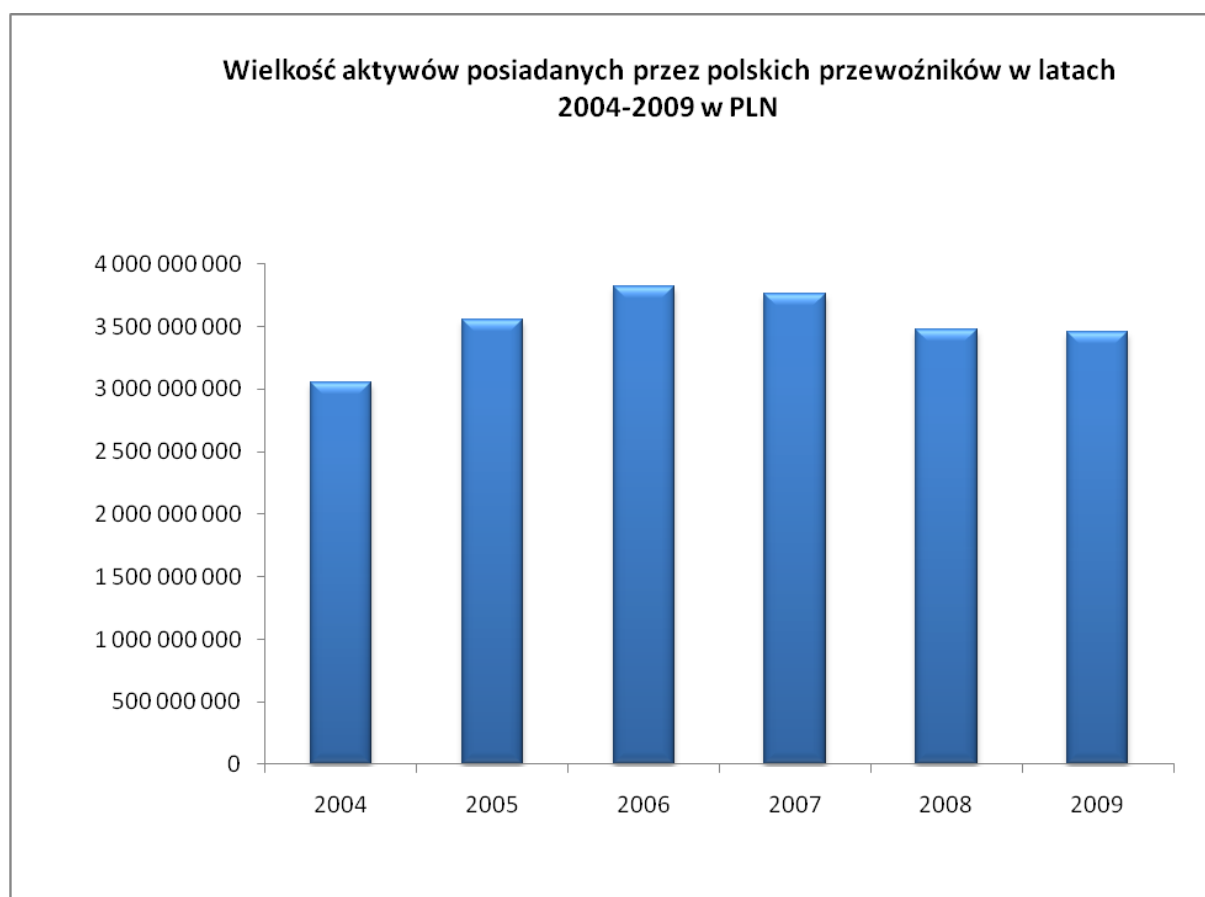
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Podsumowując, w roku 2009 widoczne jest pogorszenie rentowności działalności prowadzonej przez zarządzających lotniskami, przy jednoczesnym zwiększeniu ich aktywów i kapitałów własnych. Przychody ze sprzedaży w tym sygnecie rynku uległy niewielkiemu obniżeniu, co związane było w znacznej mierze z ujemną dynamiką wzrostu ruchu związaną ze spowolnieniem rozwoju gospodarczego.

5.2 Przewoźnicy lotniczy

Rok 2009 był kolejnym trudnym rokiem dla polskich przewoźników lotniczych. Większość przewoźników odnotowała zyski netto, jednakże cała branża poniosła stratę netto, która była jednak znacznie mniejsza niż w roku 2008. Poddane analizie dane finansowe uzyskane od przewoźników lotniczych dla roku 2009 obejmują 11 podmiotów¹⁰. Przedstawione w dalszej części niniejszego rozdziału wykresy dla lat poprzednich (do 2008 włącznie) obejmują również dane dla podmiotów posiadających koncesje w danym czasie i których dane są dostępne.

Widocznym jest, iż zapoczątkowany w 2007 r. trend spadkowy wielkości posiadanych przez polskich przewoźników aktywów uległ wyhamowaniu w 2009 r., a wielkość posiadanych przez polskich przewoźników aktywów była na poziomie zbliżonym do roku 2008, obniżenie ich wartości było minimalne.



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

¹⁰ Nie zostały uwzględnione wyniki spółek Direct Fly, „Nowy Przewoźnik”, White Eagle Aviation, gdyż spółki utraciły koncesje i nie było możliwości uzyskania od nich danych oraz spółek AD Astra Executive Charter-spółka nie jest zobowiązana do przesyłania sprawozdań finansowych ze względu na rodzaj posiadanej koncesji oraz SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ze względu na nierynkowy charakter działalności podmiotu.

Poprawie uległa sytuacja przewoźników lotniczych w aspekcie posiadanych przez nich kapitałów własnych, których wartość uległa zwiększeniu w stosunku do roku 2008, należy jednakże zauważyć, iż wciąż jest ona o niemalże połowę niższa niż w roku 2007.



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

Widocznym jest wyraźny spadek wielkości przychodów osiągniętych przez polskich przewoźników lotniczych. Wielkość osiągniętych w roku 2009 przychodów jest porównywalna z wielkością osiągniętą dla roku 2004.



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

Zmniejszenie to nie wynika jednakże z proporcjonalnego zmniejszenia przychodów poszczególnych działających podmiotów. Spośród 11 analizowanych przewoźników zmniejszeniu uległy przychody 4 z nich, zwiększeniu 7. Dla zmniejszenia wielkości przychodów w grupie ogółem znaczącym był również fakt utraty koncesji przez niektórych przewoźników ujętych w analizie w latach poprzednich.

Pod względem wyniku finansowego rok ten był bardziej korzystny niż rok poprzedni. 7 przewoźników osiągnęło zysk z działalności, a spośród 4, którzy ponieśli straty, dla 2 straty były znacząco niższe niż w roku poprzednim, a dla jednego był to pierwszy rok działalności będący z reguły najtrudniejszym.



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

Widocznym jest, iż co prawda omawiany segment rynku jako całość po raz kolejny poniósł stratę, ale jest ona znacznie mniejsza niż w roku 2008

Przyglądając się wykresowi rentowności sprzedaży widzimy, iż rok 2009 był rokiem lepszym dla branży niż rok poprzedni, a tendencje odnośnie rentowności są ściśle związane z wielkościami zysków i strat konkretnych podmiotów w branży, o czym była mowa wyżej. Warty podkreślenia jest, iż tylko w przypadku jednego przewoźnika wskaźnik rentowności sprzedaży w roku 2009 był gorszy niż w roku poprzednim.



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

Wskaźnik rentowności majątku zaprezentowany na wykresie poniżej świadczy o stosunku poniesionej straty lub osiągniętego zysku do wielkości posiadanego przez przewoźnika majątku.

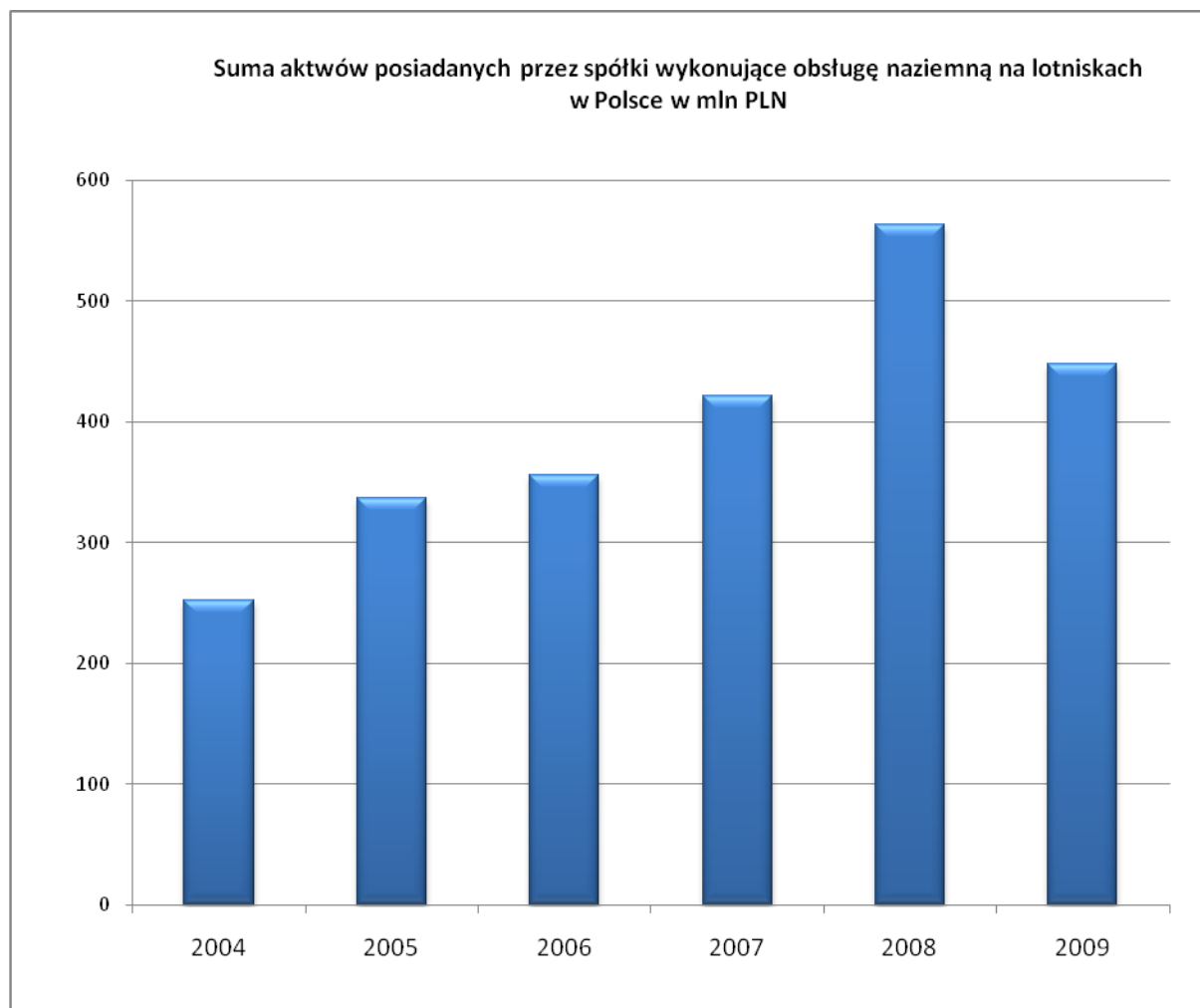


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Po analizie powyższych wykresów wyraźnie można stwierdzić, iż dotychczasowa niestabilność w wynikach finansowych polskich przewoźników w momencie dekonunktury na rynku lotniczym przejawia się w stopniowym pogarszaniu sytuacji niektórych przewoźników. Podkreślić przy tym należy znaczące zróżnicowanie branży przewoźników lotniczych w Polsce, skutkiem czego często brak jest jednolitych tendencji wśród wszystkich działających w tym segmencie podmiotów. Należy jednakże podkreślić, iż branża jako całość osiągnęła lepsze wyniki niż w roku poprzednim, jednakże ostateczny bilans zysków i strat dla całej branży był wciąż ujemny.

5.3 Obsługa naziemna

W punkcie tym analizie poddane zostały, dla roku 2009, dane finansowe 17 podmiotów posiadających zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych¹¹. Podobnie jak w przypadku przewoźników, wykresy dla lat poprzednich obejmują również dane dla podmiotów posiadających zezwolenia w danym roku i których dane są dostępne.

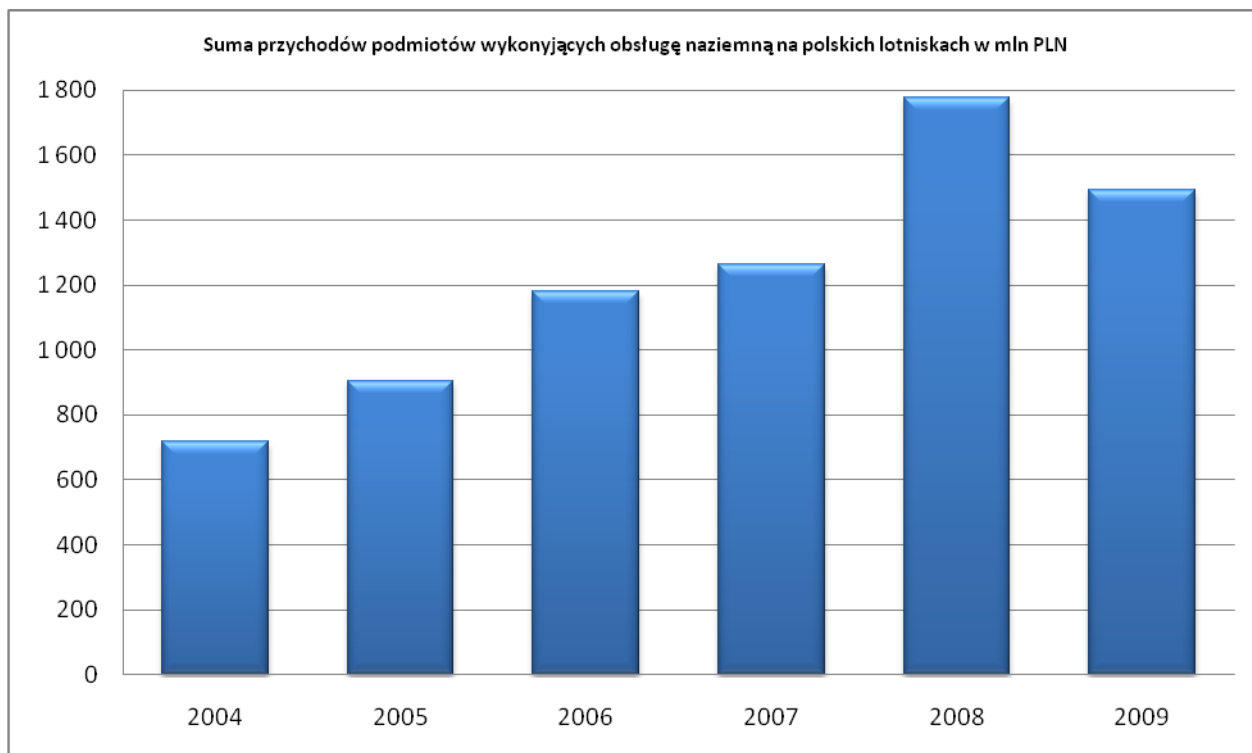


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

Na powyższym wykresie zaprezentowane zostały wartości aktywów posiadanych przez podmioty posiadające zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej. Widoczne jest, że aktywa dla branży, jako całości uległy obniżeniu, jednakże było to wynikiem zaprzestania

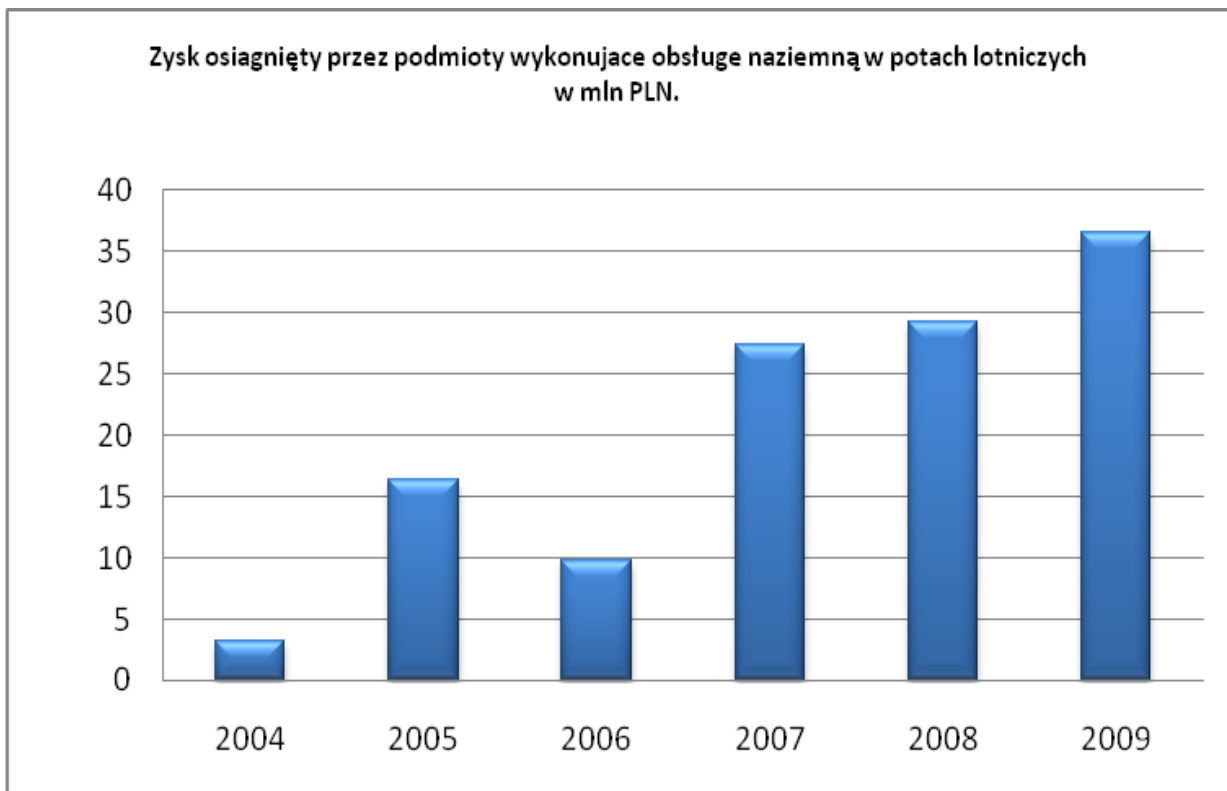
¹¹ W powyższym zestawieniu nie zostały ujęte PL Wrocław, PL Łódź im. Wł. Reymonta, PL Rzeszów-Jasionka i PL Bydgoszcz ze względu na fakt, iż sytuacja finansowa tych podmiotów została opisana w części dotyczącej portów lotniczych, spółki SprintAir S.A. ze względu na fakt, że sytuacja finansowa spółki została opisana w części dotyczącej przewoźników, Austrian Airlines S.A. – brak danych od spółki, Menziens Aviation (Poland) sp. z o.o. – spółka nie rozpoczęła jeszcze działalności w zakresie obsługi naziemnej, Vantum Air sp. z o.o. – spółka nie odebrała zezwolenia. Analiza nie obejmuje również spółek które utraciły zezwolenia w trakcie 2009 r.

działalności przez niektóre podmioty, podczas gdy większość podmiotów kontynuujących działalność zwiększyła wartość posiadanych aktywów.

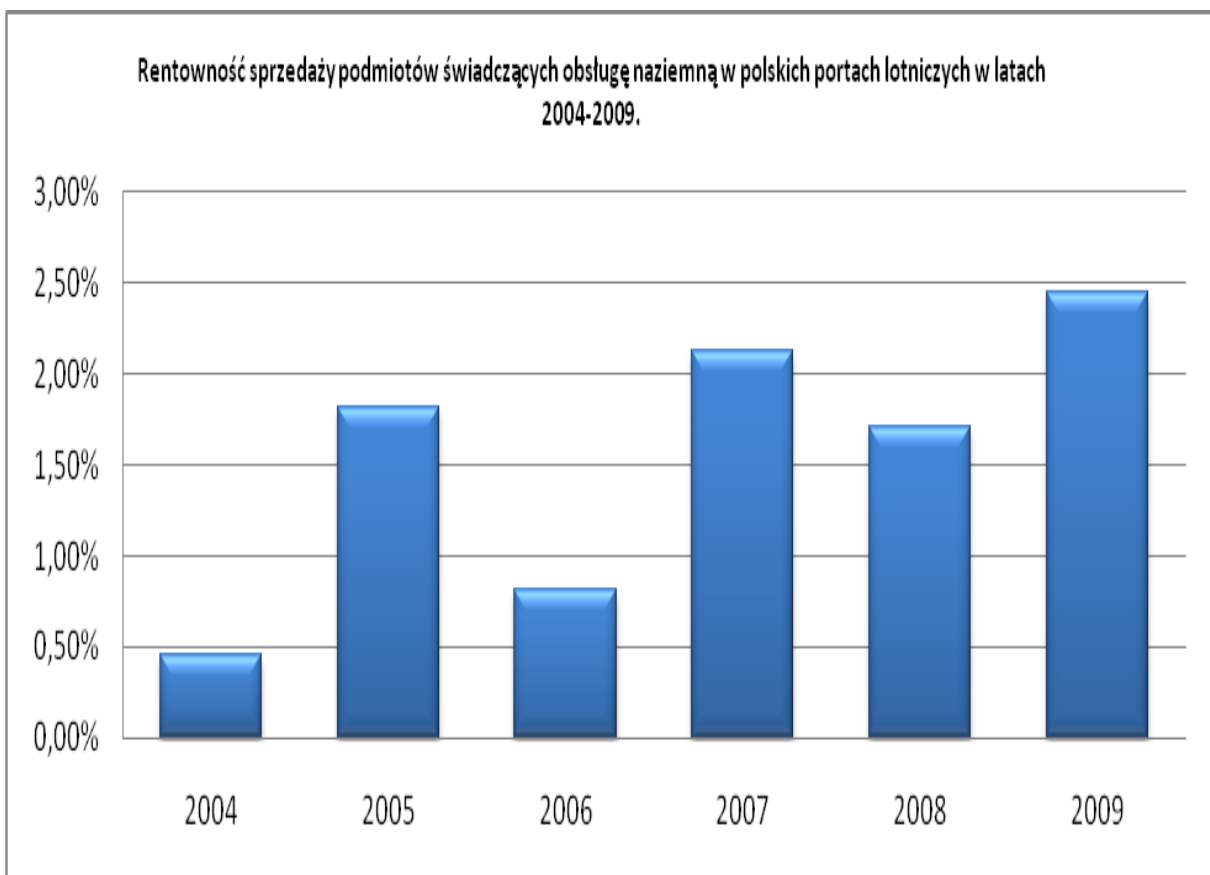


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.

W odniesieniu do wielkości osiągniętych przez spółki przychodów, widoczne jest, że branża jako całość osiągnęła niższe przychody, jednakże większość spółek osiągnęła przychody wyższe lub zbliżone do tych z roku poprzedniego (9 podmiotów, dla których rok 2009 nie był pierwszym rokiem działalności, osiągnęło większe przychody niż w roku poprzednim, a 6 mniejsze).

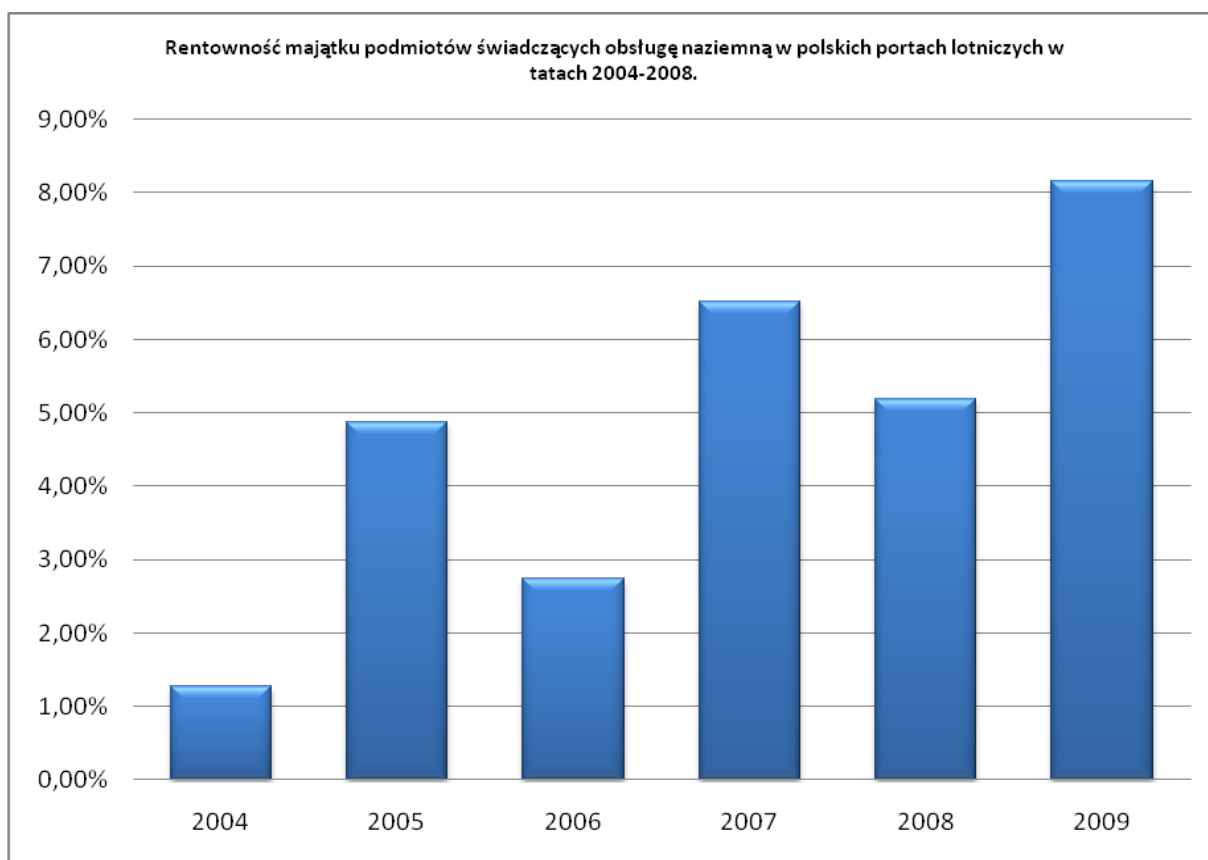


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych podmiotów rynkowych.



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

Widocznym jest, iż pod względem zyskowności rok 2009 był bardzo korzystnym dla branży, nastąpiło znaczne zwiększenie wielkości wypracowanego zysku jak również rentowności sprzedaży.



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. Widocznym jest również, iż wartości wskaźników rentowności majątku dla tej części rynku lotniczego są najwyższe, co wiąże się z jednej strony z wyższą rentownością sprzedaży niż w przypadku przewoźników i w wielu przypadkach porównywalną do osiąganą przez niektóre porty lotnicze, z drugiej zaś mniejszym stosunkiem wartości majątku do osiąganych przychodów, niż w przypadku portów lotniczych. Należy przy tym wskazać, iż znaczna część analizowanych w tej grupie podmiotów prowadzi działalność także poza obszarem świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz użytkowników statków powietrznych.

Podsumowanie.

Rok 2009 był rokiem trudnym dla sektora lotniczego. Kryzys globalny, którego pierwsze efekty dla sektora lotniczego widoczne były już pod koniec 2008 roku, w roku 2009 miał wyraźnie negatywny wpływ na rynek. Wyraźnemu zmniejszeniu uległ wolumen ruchu, co widoczne jest wyraźnie podczas analizy liczby wykonanych operacji i obsłużonych pasażerów w poszczególnych portach lotniczych.

Pod względem finansowym sytuacja na rynku uległa względnej stabilizacji, większość podmiotów dzięki przeprowadzonym działaniom antykryzysowym utrzymała swój dotychczasowy standing finansowy.

Skutki kryzysu w mniejszym czy większym stopniu odczuły prawie wszystkie porty lotnicze. Najbardziej znaczące wartościowo spadki zarówno w liczbie operacji jak i odprawionych pasażerów odnotowano w porcie lotniczym w Warszawie. Skutkiem tego po raz kolejny zwiększył się udział w rynku portów regionalnych.

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

Bardzo znaczący jest udział przewoźników zagranicznych, ich decyzje mają duży wpływ na rynek lotniczy w Polsce. Należy wskazać iż podejmowane przez przewoźników decyzje dotyczące działalności na rynku polskim będą miały znaczący wpływ na tempo odbudowywania wolumenu ruchu.

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

I ZIMA 2008/2009

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
ADRIA AIRWAYS		kontynuacja		Ljubljana vv. ¹²	
AER LINGUS (f ¹³)		kontynuacja		Dublin vv.	
AEROFLOT (f)	c-s ¹⁴ f- f ¹⁵ z PLL LOT	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują
		kontynuacja		Odessa vv.	przewoźnikami faktycznymi są PLL LOT
AIR CANADA (m ¹⁶)	c-s z Lufthansa	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa
	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami, Londynem a Polską są PLL LOT
AIR CONTRACTORS		kontynuacja		Paryż vv.	CARGO
AIR FRANCE (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA (f)		kontynuacja		Rzym vv.	

¹² Lot tam i z powrotem.

¹³ Przewoźnik faktyczny – wykonujący operację własnym statkiem powietrznym.

¹⁴ Umowa code-share umowa pozwalająca na sprzedaż biletów pod własną nazwą.

¹⁵ W ramach umowy code-share obaj przewoźnicy występują jako przewoźnicy faktyczni.

¹⁶ Przewoźnik marketingowy – ma prawo sprzedawania biletów pod własną nazwą na loty wykonywane faktycznie przez innego przewoźnika.

ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach Warszawa-Paryż, Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Londyn przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASTRAEUS		kontynuacja		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikami faktycznymi są Austrian Airlines i PLL LOT
BELAVIA (f)	c-s block space z PLL LOT	kontynuacja		Mińsk vv.	
BMI BABY		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	c-s z PLL LOT, które są 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 (m), Finnair, Delta Air Lines	kontynuacja		Praga vv.	

DELTA AIR LINES	c-s z Air France, KLM, CSA	kontynuacja	Paryż, Amsterdam, Praga	USA	
DNIPROAVIA	c-s z PLL LOT	nowe		Dniepropietrowsk	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
EL AL (f & m ¹⁷)	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT- przewoźnikiem faktycznym są :PLL LOT i EL-AL
	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
FINNAIR		kontynuacja		Helsinki vv.	
	c-s z Malev	kontynuacja		Budapeszt vv.	Faktycznie operuje Malev
	c-s z CSA	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 Air France	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 Northwest Airlines, Delta Air Lines, Continental Airlines	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z CSA	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT,	kontynuacja		Frankfurt vv.	

¹⁷ Przewoźnik jest zarówno przewoźnikiem faktycznym jak i marketingowym zależnie od destynacji.

	United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	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 PLL LOT	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z Malev	kontynuacja	Budapeszt	Amman	

SAS (f)	c-s z PLL LOT i United Airlines	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT i United Airlines, zarówno PLL LOT jak i SAS są przewoźnikami faktycznymi
		kontynuacja		Oslo vv.	
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt (FRA), Amsterdam (AMS), Zurich (ZRH)	Singapur vv.	na trasie Warszawa - Amsterdam faktycznie operują PLL LOT
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Bruksela vv.	SN Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym i marketingowym.
SPANAIR (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem są LOT
	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem są PLL LOT
SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, Lufthansa, United Airlines	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 PLL LOT	kontynuacja	Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam, Genewa	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operują PLL LOT
TAROM	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
THAI AIRWAYS (m)	c-s z Lufthansa	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Istambuł vv.	

UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	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 Lufthansą
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą
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		Malmo 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 PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt - Kraków vv. Przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines 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 CSA	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 PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		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 PLL LOT	kontynuacja		Bruksela vv.	SN Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym.
TAP PORTUGAL (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Paryż, Frankfurt	Portugalia vv.	na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operują PLL LOT
TRANSAVIA (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	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 PLL LOT, 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 Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	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 PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		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	franczyz a od British Airways	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.	

Wroclaw

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, 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 PLL LOT, 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.	

II LATO 2009

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 PLL LOT	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT (f)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują
	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Odessa vv.	przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
AIR CANADA (m)	c-s z Lufthansa;	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa
	c-s z PLL LOT;	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami, Londynem a Polską są PLL LOT
AIR CONTRACTORS		kontynuacja		Paryż vv.	CARGO
AIR FRANCE (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA Compagnia Aerea Italiana		kontynuacja		Rzym vv.	
		nowe		Mediolan (Linate)	
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach Warszawa-Paryż, Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Londyn przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASTRAEUS		kontynuacja		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines i PLL LOT
BELAVIA (f)	c-s block space z PLL LOT	kontynuacja		Mińsk vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Heathrow) vv.	
VUELING (CLICKAIR)	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	c – s z Korean Air , Finnair , Delta Air Lines	kontynuacja		Praga vv.	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
EL AL (f & m)	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT - przewoźnikiem faktycznym są :PLL LOT i EL-AL
	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
FINNAIR (f)		kontynuacja		Helsinki vv.	
	c-s z Malev	kontynuacja		Budapeszt vv.	Faktycznie operuje Malev
	c-s z CSA	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 Air France	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 Northwe st Airlines, Delta Air Lines, Contine ntal Airlines	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z CSA	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways Internati onal, US Airways , Swiss Internati onal Air Lines, Air	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Berlin vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	

	Canada	kontynuacja		Stuttgart vv.	
MALEV	c-s z Royal Jordanian	kontynuacja		Budapeszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Malev
NORWEGIAN AIR SHUTTLE		nowe		Dubrovnik	
		nowe		Split	
		nowe		Warna	
		nowe		Palma de Mallorca	
		kontynuacja		Alicante vv.	
		nowe		Ateny vv.	trasa zawieszona w sezonie Zima 2008/2009
		kontynuacja		Bergen vv.	
		kontynuacja		Bergen vv.	
		nowe		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Malaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Salzburg vv.	
		kontynuacja		Stavanger vv.	
kontynuacja		Paryż (Orly) vv.			
kontynuacja		Sztokholm vv.			
NORTHWEST AIR	c-s z KLM	kontynuacja	Amsterdam	USA	na trasie Amsterdam - Warszawa faktycznie operuje KLM
	c-s z Air France	kontynuacja	Paryż	USA	na trasie Paryż - Warszawa faktycznie operuje KLM
ROSSIJA (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z MALEV	kontynuacja	Budapeszt	Amman	
SAS (f)	c-s z PLL LOT i United Airlines	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT i UNITED AIRLINES, zarówno PLL LOT jak i SAS są przewoźnikami faktycznymi
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt (FRA), Amsterdam (AMS), Zurich (ZRH)	Singapur vv.	na trasie Warszawa - Amsterdam faktycznie operują PLL LOT
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Bruksela vv.	SN Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym i marketingowym.
SPANAIR	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem są PLL LOT
		kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem są PLL LOT

SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, Lufthansa, United Airlines	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		nowe		Lisbona	
TAROM	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
THAI AIRWAYS	c-s z Lufthansa	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Istambuł vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	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 Lufthansą
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą
UPS CO.		kontynuacja	Kolonia	USA vv.	
		kontynuacja	Kolonia, Schanghaj, Seul, Almaty (ładowanie 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.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		nowe		Korfu (Kerkira) vv.	
		kontynuacja		Grenoble vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Burgas vv.	

		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Rzym (Fiumicino) vv.	
		kontynuacja		Bolonia (Forli)	

Kraków

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AIR BERLIN		nowe		Berlin vv.	
AIR NOSTRUM		kontynuacja		Madryt vv.	
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt - Kraków vv. Przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASTRAEUS		nowe		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES		kontynuacja		Wiedeń vv.	przewoźnikiem faktycznym są OS i PLL LOT
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
ČSA	c-s z Delta Air Lines, Alitalia „KLM	kontynuacja		Praga vv.	
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		Liverpool vv.	
EL AL (f & m)	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT S.A. – przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
FINNAIR		nowe		Helsinki vv.	

LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Bergen vv.	
		nowe		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Sztokholm vv.	
		kontynuacja		Stavanger vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym.
TRANSAVIA France		kontynuacja		Paryż vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa,	kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja	Monachi	USA vv.	c-s z Lufthansą

	SAS, Swiss, PLL LOT		um		
--	------------------------------	--	----	--	--

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 PLL LOT, 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		Dublin vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		nowe		Bolonia vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	c-s z Lufthansa
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Eindhoven vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Bolonia (Forli)	
kontynuacja		Liverpool vv.			

		kontynuacja		Barcelona vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		nowe		Heraklion vv.	
		nowe		Burgas 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.	
		nowe		Memmingen	od 22 września 2009 do 24 października 2009
		nowe		Treviso	od 22 września 2009 do 24 października 2009
WIZZ AIR UKRAINE		kontynuacja		Kijów vv.	

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways Internati onal, US Airways , Swiss Internati onal Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt (Hahn) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	

		kontynuacja		Birmingham vv.	
SAS (f)	c-s z United Airlines i PLL LOT	kontynuacja		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Lubeka vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Turku vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Rzym (Fiumicino)	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta)	
kontynuacja		Oslo (Torp) vv.			

Wroclaw

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 PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Monachium vv.	

	Lines, Air Canada	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.	
		nowe		Alicante vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Bruksela (Charleroi) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		East Midlands vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf (Weeze) vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	

Poznań

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways Internati onal, US Airways , Swiss Internati onal Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	

RYANAIR (f)		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		nowe		Reus	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
WIZZ AIR		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Burgas vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Bergamo vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Rzym (Fiumicino) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Vaesteras)	
		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)		kontynuacja		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		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	nowe		Frankfurt	
RYANAIR		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	

III ZIMA 2009/2010

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 PLL LOT	kontynuacja		Moskwa vv.	
AEROSVIT (f&m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Kijów vv.	c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują
		kontynuacja		Odessa vv.	przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
AIR CANADA (m)	c-s z Lufthansa;	kontynuacja	Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa
	c-s z PLL LOT;	kontynuacja	Londyn, Frankfurt, Monachium	Kanada vv.	c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami, Londynem a Polską są PLL LOT
AIR CONTRACTORS (f)		kontynuacja		Paryż vv.	CARGO
AIR FRANCE (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
ALITALIA Compagnia Aerea Italiana (f)		kontynuacja		Rzym vv.	
		nowe		Mediolan (Linate)	
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt, Londyn, Paryż	Tokio vv.	na trasach Warszawa-Paryż, Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Londyn przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASTRAEUS (f)		kontynuacja		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES (f)	c-s z PLL LOT	KONTYNUACJA		WIEDEŃ	przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines i PLL LOT
BELAVIA (f)	c-s block space z PLL LOT	kontynuacja		Mińsk vv.	
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Heathrow) vv.	
VUELING (CLICKAIR) (f)	c-s z Iberią	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

		kontynuacja	Amsterdam	Houston vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM
ČSA (f)	c – s z Korean Air, Finnair, Delta Air Lines	kontynuacja		Praga vv.	
EASYJET AIRLINE (f)		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
EL AL (f & m)	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT - przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT i EL-AL
		kontynuacja	Kraków	Tel Awiw vv.	c-s b-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT
FINNAIR (f&m)		kontynuacja		Helsinki vv.	
	c-s z Malev	kontynuacja		Budapeszt vv.	Faktycznie operuje Malev
	c-s z CSA	kontynuacja		Praga vv.	Faktycznie operuje CSA
GERMANWINGS (f)		KONTYNUACJA		KOLONIA	
		KONTYNUACJA		STUTTGART	
IBERIA (f&m)		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)	Air France	KONTYNUACJA	PARYŻ	TOKIO	code – share z Air France. Na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (f)	c-s z Northwest Airlines, Delta Air Lines, Continental Airlines	kontynuacja		Amsterdam vv.	
KOREAN AIR (m)	c-s z SCA	kontynuacja	Praga	Seul vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air	kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Berlin vv.	
		kontynuacja		Hamburg vv.	

	Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Dusseldorf vv.	
		kontynuacja		Stuttgart vv.	
MALEV (f)	c-s z Royal Jordanian	kontynuacja		Budapeszt vv.	przewoźnikiem faktycznym jest Malev
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		nowe		Dubrovnik	
		nowe		Split	
		nowe		Warna	
		nowe		Palma de Mallorca	
		kontynuacja		Alicante vv.	
		nowe		Ateny vv.	trasa zawieszona w sezonie Zima 2008/2009
		kontynuacja		Bergen vv.	
		kontynuacja		Malaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
		kontynuacja		Rzym vv.	
		kontynuacja		Salzburg vv.	
		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
	c-s z Air France	kontynuacja	Paryż	USA	na trasie Paryż - Warszawa faktycznie operuje KLM
ROSSIJA (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		St. Petersburg vv.	
ROYAL JORDANIAN AIRLINES (m)	c-s z Malev	kontynuacja	Budapeszt	Amman	
SAS (f)	c-s z PLL LOT i United Airlines	kontynuacja		Kopenhaga vv.	c-s z PLL LOT i UNITED AIRLINES, zarówno PLL LOT jak i SAS są przewoźnikami faktycznymi
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z PLL LOT	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 PLL	kontynuacja		Bruksela vv.	Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym i

	LOT				marketingowym.
SPANAIR (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Madryt vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem są LOT
		kontynuacja		Barcelona vv.	c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem są LOT
SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, Lufthansa, United Airlines	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 (f)		nowe		Lisbona	
TAROM (m)	c-s b-s z PLL LOT	kontynuacja		Bukareszt vv.	przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
THAI AIRWAYS (m)	C-S Z Lufthansa	kontynuacja	Frankfurt	Bangkok vv.	przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa
TURKISH AIRLINES (f)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Istambuł vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	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 Lufthansą
UPS CO. (f)		kontynuacja	Kolonia	USA vv.	
		kontynuacja	Kolonia, Schanghaj, Seul, Almaty (lądowanie techniczne)	USA vv.	
US AIRWAYS (m)		kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	na trasie Frankfurt – Warszawa vv., faktycznie operuje Lufthansa
VUELING (CLICKAIR) (f)	c-s z Iberią	KONTYNUACJA		BARCELONA	umowa code-share z Iberią
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	

		nowe		Korfu (Kerkira) vv.	
		kontynuacja		Grenoble vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Burgas vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Oslo (Torp) vv.	
		kontynuacja		Paryż (Beauvais) vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Rzym (Fiumicino) vv.	
		kontynuacja		Bolonia (Forli)	

Kraków

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
AER LINGUS (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
AIR BERLIN (f)		nowe		Berlin vv.	
AIR NOSTRUM (f)		kontynuacja		Madryt vv.	
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	Seul (Incheon) vv.	na trasie Frankfurt - Kraków vv. przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT
ASTRAEUS (f)		nowe		Keflavik	
AUSTRIAN AIRLINES (f)	c-s z PLL LOT	KONTYNUACJA		WIEDEŃ	przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines i PLL LOT
BRITISH AIRWAYS (f)		kontynuacja		Londyn (Gatwick) vv.	
ČSA (f)	c-s z Delta Air Lines, Alitalia, KLM	kontynuacja		Praga vv.	
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		Liverpool vv.	

FINNAIR (f)		nowe		Helsinki vv.	
GERMANWINGS (f)		NOWE		KOLONIA	
		NOWE		STUTTGART	
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Bergen vv.	
		nowe		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Sztokholm 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.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
kontynuacja		Shannon vv.			
SN Brussels Airlines (f & m)	c-s z PLL LOT	kontynuacja		Bruksela vv.	SN Brussels Airlines jest przewoźnikiem faktycznym.
TRANSAVIA France (f)		kontynuacja		Paryż vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	kontynuacja		Chicago vv.	c-s z PLL LOT
		kontynuacja	Monachium	USA vv.	c-s z Lufthansą

Katowice

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, 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		Dublin vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		nowe		Bolonia vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
UNITED AIRLINES (m)	c-s z Lufthansa, SAS, Swiss, PLL LOT	kontynuacja	Frankfurt	USA vv.	c-s z Lufthansą
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Mediolan (Bergamo) vv.	
		kontynuacja		Bruksela vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Eindhoven vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Bolonia (Forli)	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Barcelona vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Malmö vv.	
		nowe		Heraklion vv.	
		nowe		Burgas 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.	
		nowe		Memmingen	od 22 września 2009 do 24 października 2009
		nowe		Treviso	od 22 września 2009 do 24 października 2009
WIZZ AIR UKRAINE (f)		kontynuacja		Kijów vv.	

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, United Airlines, Thai Airways International, US Airways, Swiss International Air Lines, Air Canada	kontynuacja		Monachium vv.	
		kontynuacja		Frankfurt vv.	
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		kontynuacja		Oslo vv.	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt (Hahn) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
SAS (f)	c-s z United Airlines i PLL LOT	kontynuacja		Kopenhaga vv.	
		kontynuacja		Oslo vv.	
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Lubeka vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		kontynuacja		Turku vv.	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	

		kontynuacja		Rzym (Fiumicino)	
		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Goeteborg vv.	
		kontynuacja		Kolonia vv.	
		kontynuacja		Malmo vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Sztokholm (Skavsta)	
		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 PLL LOT, 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		Dublin vv.	
		kontynuacja		Frankfurt (Hahn) vv.	
		nowe		Alicante vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Girona vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Bruksela (Charleroi) vv.	
		kontynuacja		Sztokholm	

			(Skavsta) vv.	
		kontynuacja	Liverpool vv.	
		kontynuacja	Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja	East Midlands vv.	
		kontynuacja	Shannon vv.	
		kontynuacja	Dusseldorf (Weeze) vv.	

Poznań

Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Status połączenia	Miasto pośrednie - via	Miasto docelowe	Uwagi
LUFTHANSA (f)	c-s z PLL LOT, 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.	
		nowe		Reus	
		kontynuacja		Liverpool vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
SAS (f)		kontynuacja		Kopenhaga vv.	
WIZZ AIR (f)		kontynuacja		Dortmund vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	
		nowe		Burgas vv.	
		kontynuacja		Doncaster Sheffield vv.	
		kontynuacja		Glasgow (Prestwick) vv.	
		kontynuacja		Bergamo vv.	
		kontynuacja		Cork vv.	
		kontynuacja		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)		kontynuacja		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		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Edynburg vv.	
		kontynuacja		Shannon vv.	

Rzeszów

Nazwa	Umowy	Status	Miasto	Miasto	Uwagi
-------	-------	--------	--------	--------	-------

przewoźnika	code-share	połączenia	pośrednie - via	docelowe	
RYANAIR (f)		kontynuacja		Dublin vv.	
		kontynuacja		Birmingham vv.	
		kontynuacja		Bristol vv.	
		kontynuacja		Londyn (Stansted) vv.	
		kontynuacja		Londyn (Luton) vv.	

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

I 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,	Sharm El Sheikh

		Gdańsk, Kraków	
	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

II LATO 2009

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w pośrednie	Dodatkowe lotnisko pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Hurgada	Warszawa		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Sharm El Sheikh	Warszawa	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Poznań	Warszawa	Hurgada
	Hurgada	Warszawa	Poznań	Hurgada
	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
	Taba	Warszawa		Taba
AIR MEMPHIS	Sharm El Sheikh	Poznań	Warszawa	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
	Hurgada	Warszawa		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Sharm El Sheikh	Łódź	Warszawa	Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	Hurgada	Warszawa		Hurgada
	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
MIDWEST AIRLINES	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Warszawa		Hurgada
AIR CAIRO	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Warszawa		Hurgada
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES LTD.	Tel-Aviv	Warszawa		Tel-Aviv
	Tel-Aviv	Warszawa		Rzym
	Paryż	Warszawa		Tel-Aviv
	Tel-Aviv	Warszawa		Paryż
	Tel-Aviv	Warszawa		Bratysława
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Warszawa		Tel-Aviv
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Mugla-Dalaman	Warszawa		Mugla-Dalaman
	Antalya	Warszawa		Antalya
ONUR AIR TASIMACILIK A.S.	Antalya	Warszawa		Antalya
	Bodrum-Milas	Warszawa		Bodrum-Milas
CORENDON AIRLINES	Antalya	Warszawa		Antalya
SUN EXPRESS	Mugla-Dalaman	Warszawa		Mugla-Dalaman
	Antalya	Warszawa		Antalya
	Bodrum-Milas	Warszawa		Bodrum-Milas
SKY AIRLINES	Antalya	Warszawa		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Warszawa		Monastyr
TUNISAIR	Monastyr	Warszawa		Monastyr
	Djerba	Warszawa		Djerba
	Tunis	Warszawa		Tunis

KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Warszawa		Monastyr
TRAVEL SERVICE	Warszawa	Agadir		Warszawa
	Warszawa	Sharm El Sheikh		Warszawa
	Warszawa	Monastyr		Warszawa
	Warszawa	Marsa Alam		Warszawa
JET 4 YOU	Agadir	Warszawa		Agadir
ATLAS BLUE	Agadir Al-Massira	Warszawa		Agadir Al-Massira
AURELA AIRLINES	Warszawa	Taba	Katowice-Taba	Katowice
	Warszawa	Sharm El Sheikh		Warszawa
	Warszawa	Antalya		Warszawa
	Warszawa	Monastyr		Warszawa
	Warszawa	Hurgada		Warszawa
	Warszawa	Marsa Alam		Warszawa
	Warszawa	Katowice	Dubaj-Katowice	Warszawa
	Warszawa	Antalya	Katowice-Antalya	Warszawa
	Warszawa	Monastyr	Kraków-Monastyr	Warszawa
	Warszawa	Hurgada	Kraków-Hurgada	Warszawa
	Warszawa	Hurgada	Poznań-Kraków-Hurgada	Warszawa
	Warszawa	Monastyr	Wrocław-Poznań-Monastyr	Warszawa
	Warszawa	Katowice	Dubaj-Katowice	Warszawa
EUROCYPRIA AIRLINES	Warszawa	Sharm El Sheikh	Poznań-Sharm El Sheikh	Warszawa
	Warszawa	Barcelona	Sal-Barcelona	Warszawa
	Warszawa	Marsa Alam		Warszawa
	Warszawa	Sharm El Sheikh	Mombasa-Sharm El Sheikh	Warszawa
	Sharm El Sheikh			Warszawa
	Warszawa			Sharm El Sheikh

Kraków

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Hurgada	Kraków		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Kraków		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Poznań	Kraków	Hurgada
KORAL BLUE AIRLINES	Sharm El Sheikh	Kraków		Sharm El Sheikh
MIDWEST AIRLINES	Sharm El Sheikh	Kraków		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Hurgada	Kraków		Hurgada
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Kraków		Antalya
CORENDON AIRLINES	Antalya	Kraków		Antalya
SUN EXPRESS	Mugla-Dalaman	Kraków		Mugla-Dalaman

	Bodrum-Milas	Kraków		Bodrum-Milas
	Antalya	Kraków		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Kraków		Antalya
TUNISAIR	Monastyr	Kraków		Monastyr
	Tunis	Kraków		Tunis
	Tunis	Kraków	Gdańsk	Tunis
AURELA AIRLINES	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków-Rzeszów-Sharm El Sheikh	Katowice
	Warszawa	Monastyr	Kraków-Monastyr	Warszawa
	Warszawa	Hurgada	Kraków-Hurgada	Warszawa
	Warszawa	Hurgada	Poznań-Kraków-Hurgada	Warszawa
	Katowice	Hurgada	Kraków-Gdańsk-Hurgada	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków-Gdańsk-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków-Rzeszów-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Monastyr	Kraków-Monastyr-Gdańsk-Bydgoszcz-Monastyr	Katowice

Katowice

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Katowice		Hurgada
	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
AIR MEMPHIS	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
KORAL BLUE AIRLINES	Hurgada	Warszawa	Katowice	Hurgada
LOTUS AIR	Hurgada	Katowice		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
AIR CAIRO	Hurgada	Katowice		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES LTD.	Tel-Aviv	Katowice		Tel-Aviv
	Paryż	Katowice		Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Katowice		Tel-Aviv
	Tel-Aviv	Katowice		Praga
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Mugla-Dalaman	Katowice		Mugla-Dalaman
	Antalya	Katowice		Antalya
ONUR AIR TASIMACILIK A.S.	Antalya	Katowice		Antalya
	Bodrum-Milas	Katowice		Bodrum-Milas
CORENDON AIRLINES	Antalya	Katowice		Antalya
SUN EXPRES	Mugla-Dalaman	Katowice		Mugla-Dalaman

	Bodrum-Milas	Katowice		Bodrum-Milas
	Antalya	Katowice		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Katowice		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Katowice		Monastyr
TUNISAIR	Monastyr	Katowice		Monastyr
	Tunis	Katowice		Tunis
	Djerba	Katowice		Djerba
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Katowice		Monastyr
TRAVEL SERVICE	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
	Monastyr	Katowice		Monastyr
ATLAS BLUE	Agadir Al-Massira	Katowice		Agadir Al-Massira
AURELA AIRLINES	Katowice	Bodrum Milas	Warszawa-Poznań-Bodrum Milas	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh		Katowice
	Katowice	Monastyr		Katowice
	Katowice	Monastyr	Rzeszow-Monastyr	Katowice
	Katowice	Djerba		Katowice
	Katowice	Hurgada	Bydgoszcz-Hurgada	Katowice
	Katowice	Hurgada		Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków-Rzeszów-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Rzeszow-Szczecin-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Antalya	Gdańsk-Poznań-Antalya	Katowice
	Katowice	Monastyr	Kraków-Lódź-Monastyr-Gdańsk-Monastyr	Katowice
	Katowice	Monastyr	Gdańsk-Monastyr-Bydgoszcz-Monastyr	Katowice
	Katowice	Monastyr	Gdańsk-Monastyr	Katowice
	Katowice	Hurgada	Rzeszów-Hurgada	Katowice
	Katowice	Agadir	Warszawa-Agadir	Katowice
	Warszawa	Taba	Katowice-Taba	Katowice
	Warszawa	Katowice	Dubaj-Katowice	Warszawa
	Warszawa	Antalya	Katowice-Antalya	Warszawa
Warszawa	Katowice	Dubaj-Katowice	Warszawa	
EUROCYPRIA AIRLINES	Warszawa	Sharm El Sheikh	Poznań-Sharm El Sheikh	Warszawa
	Katowice	Wrocław	Sharm El Sheikh-Wrocław	Katowice

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Warszawa	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	Sharm El Sheikh	Gdańsk		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Gdańsk		Hurgada
AIR MEMPHIS	Hurgada	Gdańsk	-	Hurgada
	Sharm El Sheikh	Gdańsk	-	Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	Sharm El Sheikh	Gdańsk		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Hurgada	Gdańsk		Hurgada
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Gdańsk		Antalya
	Mugla-Dalaman	Gdańsk		Mugla-Dalaman
CORENDON AIRLINES	Antalya	Gdańsk		Antalya
SUN EXPRESS	Antalya	Rzeszów	Gdańsk	Antalya
	Mugla-Dalaman	Gdańsk		Mugla-Dalaman
	Bodrum-Milas	Gdańsk		Bodrum-Milas
	Antalya	Gdańsk		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Gdańsk		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Gdańsk		Monastyr
TUNISAIR	Tunis	Kraków	Gdańsk	Tunis
	Tunis	Gdańsk		Tunis
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Gdańsk		Monastyr
AURELA AIRLINES	Katowice	Antalya	Gdańsk-Poznań- Antalya	Katowice
	Katowice	Monastyr	Kraków-Łódź- Monastyr- Gdańsk-Monastyr	Katowice
	Katowice	Monastyr	Gdańsk- Monastyr- Bydgoszcz- Monastyr	Katowice
	Katowice	Monastyr	Gdańsk-Monastyr	Katowice
	Katowice	Hurgada	Kraków-Gdańsk- Hurgada	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków-Gdańsk- Sharm El Sheikh	Katowice

Wrocław

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Hurgada	Wrocław		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh
AIR MEMPHIS	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Wrocław		Hurgada
	Hurgada	Wrocław	Szczecin	Hurgada

LOTUS AIR	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Wrocław		Hurgada
AIR CAIRO	Hurgada	Wrocław		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Wrocław		Antalya
	Mugla-Dalaman	Wrocław		Mugla-Dalaman
ONUR AIR TASIMACILIK A.S.	Antalya	Wrocław		Antalya
	Bodrum-Milas	Wrocław		Bodrum-Milas
CORENDON AIRLINES	Antalya	Wrocław		Antalya
SUN EXPRESS	Mugla-Dalaman	Wrocław		Mugla-Dalaman
	Bodrum-Milas	Wrocław		Bodrum-Milas
	Antalya	Wrocław		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Wrocław		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Wrocław		Monastyr
TUNISAIR	Monastyr	Wrocław		Monastyr
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Wrocław		Monastyr
AURELA AIRLINES	Warszawa	Monastyr	Wrocław-Poznań- Monastyr	Warszawa
	Katowice	Monastyr	Warszawa- Monastyr- Poznań-Wrocław- Monastyr	Katowice
EUROCYPRIA AIRLINES	Katowice	Wrocław	Sharm El Sheikh- Wrocław	Katowice

Poznań

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Poznań		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Poznań		Hurgada
	Hurgada	Poznań	Warszawa	Hurgada
	Hurgada	Warszawa	Poznań	Hurgada
	Hurgada	Poznań	Kraków	Hurgada
AIR MEMPHIS	Sharm El Sheikh	Poznań	Warszawa	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Poznań		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Poznań		Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	Hurgada	Poznań		Hurgada
MIDWEST AIRLINES	Hurgada	Poznań		Hurgada
LOTUS AIR	Hurgada	Poznań	Wrocław	Hurgada
AIR CAIRO	Hurgada	Poznań		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Poznań		Sharm El Sheikh
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Mugla-Dalaman	Poznań		Mugla-Dalaman
	Antalya	Poznań		Antalya

ONUR AIR TASIMACILIK A.S.	Antalya	Poznań		Antalya
CORENDON AIRLINES	Antalya	Poznań		Antalya
SUN EXPRESS	Mugla-Dalaman	Poznań		Mugla-Dalaman
	Bodrum-Milas	Poznań		Bodrum-Milas
	Antalya	Poznań		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Poznań		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Poznań		Monastyr
TUNISAIR	Monastyr	Poznań		Monastyr
	Tunis	Poznań	Bydgoszcz	Tunis
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Poznań		Monastyr
AURELA AIRLINES	Katowice	Bodrum Milas	Warszawa- Poznań-Bodrum Milas	Katowice
	Katowice	Antalya	Gdańsk-Poznań- Antalya	Katowice
	Warszawa	Hurgada	Poznań-Kraków- Hurgada	Warszawa
	Warszawa	Monastyr	Wrocław-Poznań- Monastyr	Warszawa
	Katowice	Monastyr	Warszawa- Monastyr- Poznań-Wrocław- Monastyr	Katowice
EUROCYPRIA AIRLINES	Warszawa	Sharm El Sheikh	Poznań-Sharm El Sheikh	Warszawa

Bydgoszcz

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Bydgoszcz		Antalya
CORENDON AIRLINES	Antalya	Bydgoszcz		Antalya
SUN EXPRESS	Antalya	Łódź	Bydgoszcz	Antalya
	Antalya	Bydgoszcz		Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Bydgoszcz		Antalya
TUNISAIR	Tunis	Poznań	Bydgoszcz	Tunis
	Tunis	Bydgoszcz		Tunis
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Szczecin	Bydgoszcz	Monastyr

Szczecin

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Rzeszów	Szczecin	Sharm El Sheikh
AIR MEMPHIS	Hurgada	Szczecin		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Szczecin	Wrocław	Sharm El Sheikh
KORAL BLUE AIRLINES	Hurgada	Szczecin		Hurgada
MIDWEST AIRLINES	Hurgada	Szczecin		Hurgada
CORENDON AIRLINES	Antalya	Szczecin		Antalya
SUN EXPRESS	Antalya	Szczecin		Antalya
TUNISAIR	Monastyr	Szczecin		Monastyr
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Szczecin	Bydgoszcz	Monastyr
	Monastyr	Szczecin		Monastyr
AURELA AIRLINES	Katowice	Sharm El Sheikh	Rzeszów-Szczecin-Sharm El Sheikh	Katowice

Łódź

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Hurgada	Łódź		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Łódź		Sharm El Sheikh
AIR MEMPHIS	Sharm El Sheikh	Łódź	Warszawa	Sharm El Sheikh
AIR CAIRO	Hurgada	Łódź		Hurgada
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES LTD.	Tel-Aviv	Łódź		Tel-Aviv
HURKUS HAVA YOLU TASMALIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Łódź		Antalya
CORENDON AIRLINES	Antalya	Łódź		Antalya
SUN EXPRESS	Antalya	Łódź	Bydgoszcz	Antalya
SKY AIRLINES	Antalya	Łódź		Antalya
NOUVELAIR TUNISIE	Monastyr	Łódź		Monastyr
TUNISAIR	Monastyr	Łódź		Monastyr
KARTHAGO AIRLINES	Monastyr	Łódź		Monastyr
AURELA AIRLINES	Katowice	Monastyr	Kraków-Łódź-Monastyr-Gdańsk-Monastyr	Katowice

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Rzeszów	Szczecin	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Rzeszów		Hurgada
MIDWEST AIRLINES	Sharm El Sheikh	Rzeszów		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Rzeszów		Hurgada
HURKUS HAVA YOLU TASMACILIK ve TICARET A.S. (FREEBIRD AIRLINES)	Antalya	Rzeszów		Antalya
CORENDON AIRLINES	Antalya	Rzeszów		Antalya
SUN EXPRESS	Antalya	Rzeszów	Gdańsk	Antalya
	Antalya	Rzeszów		Antalya
TUNISAIR	Tunis	Rzeszów		Tunis
AURELA AIRLINES	Katowice	Monastyr	Rzeszów- Monastyr	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Kraków- Rzeszów-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Sharm El Sheikh	Rzeszów- Szczecin-Sharm El Sheikh	Katowice
	Katowice	Hurgada	Rzeszów-Hurgada	Katowice

III ZIMA 2009/2010

Warszawa

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AIR CAIRO	Hurgada	Warszawa		Hurgada
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Warszawa		Hurgada
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Warszawa		Tel-Aviv
TRAVEL SERVICE	Warszawa	Sharm El Sheikh		Warszawa
	Warszawa	Bahrajn	Colombo-Bahrajn	Warszawa
	Warszawa	Monastyr		Warszawa
	Warszawa	Marsa Alam		Warszawa
	Warszawa	Bahrajn	Goa-Bahrajn	Warszawa
AIR MEMPHIS	Hurgada	Warszawa		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Sharm El Sheikh	Warszawa		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Warszawa		Hurgada
EUROCYPRIA AIRLINES	Warszawa	Hurgada		Warszawa
	Warszawa	Kair	Mombasa-Kair	Warszawa
	Warszawa	Sharm El Sheikh		Warszawa

Kraków

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
MIDWEST AIRLINES	Sharm El Sheikh	Krakow	Poznań	Sharm El Sheikh
	Sharm El Sheikh	Krakow	Wrocław	Sharm El Sheikh
AIR CAIRO	Hurgada	Kraków		Hurgada
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Kraków	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Kraków	Wrocław	Hurgada
ISRAIR AIRLINES AND TOURISM LIMITED	Tel-Aviv	Kraków		Tel-Aviv
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Kraków		Bergan
	Tel-Aviv	Kraków		Tel-Aviv
	Tel-Aviv	Kraków	Paryż	Tel-Aviv
AIR MEMPHIS	Sharm El Sheikh	Kraków	Szczecin	Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Hurgada	Kraków		Hurgada

Katowice

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AIR CAIRO	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Katowice		Hurgada
SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES LTD.	Tel-Aviv	Katowice		Tel-Aviv
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Katowice	Poznań	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Katowice		Hurgada
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Katowice		Tel-Aviv
AIR MEMPHIS	Hurgada	Katowice		Hurgada
LOTUS AIR	Sharm El Sheikh	Katowice		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Katowice		Hurgada

Gdańsk

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Kraków	Gdańsk	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Gdańsk		Hurgada
AIR MEMPHIS	Hurgada	Gdańsk		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Gdańsk		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Hurgada	Gdańsk		Hurgada

Wrocław

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AIR CAIRO	Hurgada	Wrocław	Poznań	Hurgada
	Hurgada	Wrocław		Hurgada
	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh
	Hurgada	Wrocław	Szczecin	Hurgada
LOTUS AIR	Sharm El Sheikh	Wrocław		Sharm El Sheikh

Poznań

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
MIDWEST AIRLINES	Sharm El Sheikh	Kraków	Poznań	Sharm El Sheikh
AIR CAIRO	Hurgada	Wrocław	Poznań	Hurgada
	Hurgada	Poznań		Hurgada
AMC AIRLINES	Sharm El Sheikh	Katowice	Poznań	Sharm El Sheikh
	Hurgada	Poznań		Hurgada
TRAVEL SERVICE	Sharm El Sheikh	Poznań		Sharm El Sheikh
LOTUS AIR	Hurgada	Poznań		Hurgada
EUROCYPRIA AIRLINES	Sharm El Sheikh	Poznań		Sharm El Sheikh

Szczecin

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AIR CAIRO	Hurgada	Wrocław	Szczecin	Hurgada
	Hurgada	Łódź	Szczecin	Hurgada
AIR MEMPHIS	Hurgada	Wrocław	Szczecin	Hurgada
	Sharm El Sheikh	Kraków	Szczecin	Sharm El Sheikh

Łódź

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
AIR CAIRO	Hurgada	Łódź	Szczecin	Hurgada
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Wiedeń	Łódź		Tel-Aviv
	Tel-Aviv	Łódź		Tel-Aviv

Rzeszów

Nazwa przewoźnika	Lotnisko startu	Lotnisko w Polsce	Miasto pośrednie	Lotnisko lądowania
ARKIA ISRAELI AIRLINES	Tel-Aviv	Rzeszów		Baku
	Tel-Aviv	Rzeszów		Tel-Aviv
	Paryż	Rzeszów		Tel-Aviv

Załącznik 3. Informacja dotycząca umów międzynarodowych w 2009 r.

Umowy i uzgodnienia dwustronne

1. Przeprowadzenie konsultacji z władzami lotniczymi Ukrainy – zwiększenie możliwości operowania wyznaczonych przewoźników lotniczych między Polską i Ukrainą oraz uzgodnienie tekstu nowej umowy o transporcie lotniczym, która po podpisaniu i wejściu w życie zastąpi umowę obecnie obowiązującą.
2. Przeprowadzenie konsultacji z władzami lotniczymi Federacji Rosyjskiej (FR) – włączenie do Załącznika do Umowy z 2002 r. Kaliningradu jako dodatkowego punktu na terytorium FR do wykonywania operacji przez wyznaczonych przewoźników polskich oraz Krakowa na terytorium Polski do wykonywania operacji przez wyznaczonych przewoźników rosyjskich oraz Pragi jako punktu pośredniego dla wyznaczonych przewoźników rosyjskich.
3. Przeprowadzenie konsultacji z władzami lotniczymi Japonii - wprowadzenie zmian do Załącznika do Umowy z 1994 r. umożliwiającej m.in. wyznaczonym polskim przewoźnikom wykonywanie operacji do Tokio, liberalizacja dotychczasowych zasad wykonywania operacji code-share oraz uzgodnienie ilości częstotliwości wykonywanych operacji.
4. Uzgodnienie z władzami lotniczymi Gruzji zmian do parafowanej w 1993 r. Umowy o transporcie lotniczym.
5. Uzgodnienie z władzami lotniczymi Kuwejtu zmian do Umowy o komunikacji lotniczej z 1977 r. w zakresie wprowadzenia multidesygnacji, zapisów dostosowujących Umowę do prawa wspólnotowego, zniesienia ograniczeń co do częstotliwości wykonywanych operacji między obu krajami, zmiany artykułu dotyczącego taryf, wprowadzenia zapisów umożliwiających zawieranie porozumień o dzieleniu oznaczeń linii (code-share), wprowadzenia artykułu regulującego bezpieczeństwo.

Umowy wspólnotowe

1. Podpisanie Umowy o transporcie lotniczym między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Kanadą, z drugiej strony (związanie RP umową nastąpi w drodze ratyfikacji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, tymczasowe stosowanie umowy przewidziano po zakończeniu procedur krajowych niezbędnych do związania się umową).
2. Podpisanie Umowy rozszerzającej Umowę UE-USA o transporcie lotniczym na Islandię i Norwegię oraz Umowy dodatkowej (związanie RP umową nastąpi w drodze ratyfikacji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, tymczasowe stosowanie umowy przewidziano po zakończeniu procedur krajowych niezbędnych do związania się umową).

3. Rozpoczęcie negocjacji umowy o utworzeniu Wspólnego Obszaru Lotniczego z Gruzją.
4. Podpisanie umów horyzontalnych¹⁸ z następującymi państwami: Azerbejdżan, Mongolia, Nepal, Pakistan, państwa Unii Gospodarczej i Walutowej Afryki Zachodniej. Uzgodniono umowy horyzontalne z następującymi państwami: Indonezja, Peru, Bangladesz.

¹⁸ Umowy horyzontalne są negocjowane i podpisywane przez KE. Umowy te dostosowują bilateralne umowy między państwami członkowskimi UE a państwami trzecimi do prawa unijnego.