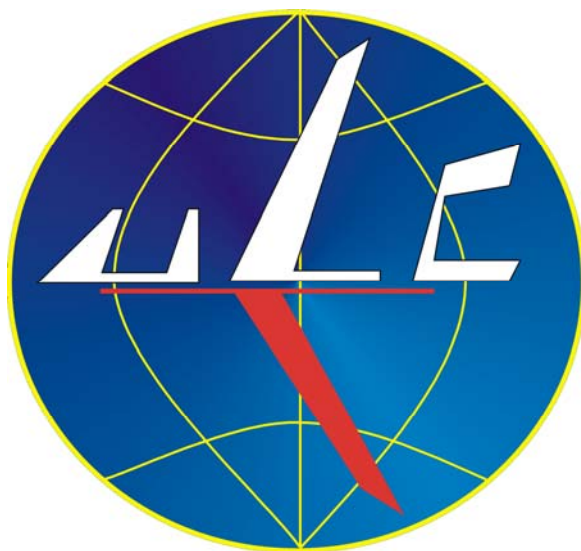


URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO  
DEPARTAMENT RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO

ANALIZA RYNKU  
TRANSPORTU LOTNICZEGO  
W POLSCE  
W LATACH 2004-2006



Warszawa, wrzesień 2008

## Spis treści

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| STRESZCZENIE.....                | 3  |
| WSTĘP.....                       | 6  |
| I. RYNEK LOTNICZY W POLSCE ..... | 7  |
| II. PORTY LOTNICZE.....          | 11 |
| III. PRZEWOŹNICY .....           | 28 |
| IV. OBSŁUGA NAZIEMNA .....       | 47 |
| V. PODSUMOWANIE .....            | 55 |
| ZAŁĄCZNIKI.....                  | 56 |

## STRESZCZENIE

Otwarcie polskiego rynku lotniczego, związane ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej, spowodowało zwiększenie dynamiki rozwoju rynku usług lotniczych. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej wiązało się z koniecznością zliberalizowania przepisów związanych z dostępem do polskiego rynku przez przewoźników w krajów UE i przewoźników z Polski do rynków państw Wspólnoty.

Przeprowadzona liberalizacja miała widoczny wpływ na sytuację polskich portów lotniczych. Z działających w omawianym okresie 11 portów lotniczych, w tym jednego lotniska centralnego i dziesięciu lotnisk regionalnych, liczba odprawionych pasażerów wzrosła z 8 834 912 osób w 2004 r. do 15 362 286 osób w 2006 r.<sup>1</sup>, co jest równoznaczne z wzrostem o 74%. Znaczący był również wzrost obsłużonej liczby operacji z 179 321 pasażerskich operacji handlowych w 2004 r. do 236 746 pasażerskich operacji handlowych w 2006 r., co stanowi wzrost o 32 %. Analizując różnice pomiędzy procentowym wzrostem liczby operacji i liczby pasażerów, widoczna jest znaczna różnica pomiędzy tymi liczbami, która świadczy o zwiększeniu się wielkości samolotów operujących z/do polskich portów. Potwierdza to liczba pasażerów przypadających na operację, która wzrosła z 49 w 2004 r. do 65 w 2006 r.

Dynamiczny rozwój jest szczególnie widoczny w przypadku portów regionalnych, które w okresach poprzedzających omawiany posiadały połączenia głównie z Warszawą, a w omawianym okresie rozwinęły znaczną siatkę bezpośrednich połączeń międzynarodowych. Spowodowało to zwiększenie się znaczenia portów regionalnych na polskim rynku, a ich udział w ilości operacji i obsłużonych pasażerów wzrósł odpowiednio z 40% i 31% w roku 2004 do 47% i 47% w roku 2006. Należy równocześnie podkreślić że rozwój portów regionalnych nie odbył się kosztem wielkości obsługiwanego ruchu przez port w Warszawie, w którym w omawianym okresie wzrosła zarówno liczba operacji jak i obsłużonych pasażerów. Na dynamiczny wzrost wielkości ruchu lotniczego duży wpływ miało pojawienie się na rynku przewoźników z tzw. segmentu niskokosztowego (low cost), co spowodowało spadek cen biletów lotniczych, a tym samym wzrost zainteresowania tą formą transportu. Mimo dynamicznego wzrostu przewozów drogą lotniczą, mobilność polskiego społeczeństwa jest wciąż bardzo niska, co może wskazywać, że rynek będzie się w dalszym ciągu dynamicznie rozwijał wraz z bogaceniem się społeczeństwa.

---

<sup>1</sup> Dane nie obejmują pasażerów w ruchu tranzytowym oraz operacjach lotnictwa ogólnego.

W omawianym okresie widoczny jest również znaczny wzrost w wielkości towarowego przewozu lotniczego. Ilość przewiezionych kilogramów ładunków i poczty wzrosła z 60 372 438 w 2004 r. do 79 337 451 w 2006 r., co przekłada się na wzrost o 29%.

Wzrost ruchu przełożył się w sposób widoczny na sytuację finansową portów lotniczych, a w szczególności na osiągnięte przez nie przychody, które w omawianym okresie znacząco wzrosły. Zwiększenie ruchu wiąże się jednocześnie ze zwiększeniem ponoszonych kosztów i z koniecznością prowadzenia nowych inwestycji. Z tego powodu widoczne jest, że istnieje w Polsce grupa portów, która pomimo wzrostu ruchu i rozwoju rynku nadal ponosi straty, a ponadto ich straty są z roku na rok wyższe. Należy jednocześnie podkreślić, że porty ponoszące straty charakteryzują się stosunkowo niewielkim ruchem i nie osiągnęły jeszcze poziomu ruchu zapewniającego osiągnięcie rentowności. Podkreślenia wymaga również fakt, że pomimo zwiększających się strat netto, część z tych portów odnotowuje poprawę swojej rentowności. Poprawie ulega również w większości portów rentowność majątku.

Przeprowadzane w polskich portach lotniczych duże inwestycje w infrastrukturę mające na celu rozbudowę i modernizację wiążą się z koniecznością pozyskania dużych zasobów finansowych, co powoduje zwiększanie się kapitałów własnych spółek zarządzających portami lotniczymi.

Skutki liberalizacji rynku widoczne są również w liczbie przewoźników posiadających wydane w Polsce koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego. Liczba podmiotów posiadających koncesje wzrosła z 5 w 2003 r. do 15 na koniec roku 2006. Należy również zauważyć, iż liberalizacja rynku sprawiła, że zmalało znaczenie przewoźników krajowych w obsłudze ruchu regularnego, jednakże nie oznacza to zmniejszenia ilości wykonywanych operacji i przewiezionych pasażerów, które uległy zwiększeniu. Dynamicznie wzrastała też liczba pasażerów przewiezionych przez polskich przewoźników w ruchu nieregularnym. Należy również podkreślić, że w omawianym okresie Polskie Linie Lotnicze LOT, Centralwings i Eurolot, zwane również Grupą LOT, były liderem na polskim rynku pod względem ilości wykonanych operacji i przewiezionych pasażerów. Należy jednocześnie wskazać, że udział w rynku PLL LOT, jak i całej Grupy systematycznie spada.

Sytuacja finansowa w sektorze krajowych linii lotniczych jest charakterystyczna dla młodego szybko rozwijającego się rynku. Wiele firm ma jeszcze dosyć niestabilną sytuację finansową ze względu na brak dużego doświadczenia i ugruntowanej pozycji na rynku. Należy też zwrócić uwagę na fakt, iż liberalizacja spowodowała zaostrzenie konkurencji na polskim rynku oraz sprawiła, że polscy przewoźnicy muszą stawiać czoła większym i niejednokrotnie bardziej doświadczonym przewoźnikom zagranicznym. W tym aspekcie

pozytywnie należy odbierać zwiększenie się zaangażowania kapitałowego w polskich liniach lotniczych.

Kolejną, wymieniana już, konsekwencją liberalizacji rynku lotniczego jest zwiększające się zainteresowanie przewoźników zagranicznych polskim rynkiem lotów regularnych. Szczególne znaczenie dla rozwoju polskiego rynku ma zainteresowanie tym rynkiem tzw. przewoźników niskokosztowych. W pierwszej dekadzie przewoźników pod względem liczby przewiezionych pasażerów znalazło się ośmiu przewoźników zagranicznych, z których pięciu było przewoźnikami niskokosztowymi.

W omawianym okresie dynamicznie rozwijał się w Polsce rynek turystyczny, a co za tym idzie, nastąpił wzrost ilości operacji wykonywanych w systemie charterowym na potrzeby biur podróży.

Zwiększenie ruchu lotniczego wiąże się ze zwiększeniem zapotrzebowania na usługi obsługi naziemnej, co skutkuje stopniowym wzrostem ilości podmiotów świadczących tego typu usługi. Podmioty działające w tym segmencie rynku wydają się stale rozwijać i dostosowywać do wyzwań rynkowych.

Należy podkreślić, że dynamiczny rozwój polskiego rynku lotniczego sprawia że rynek ten jest bardzo interesujący, ale jednocześnie stwarza wiele problemów dla wszystkich rodzajów podmiotów na nim działających.

## WSTĘP

Z dniem 1 maja 2004 roku Polska przystąpiła do Unii Europejskiej. Warunkiem przedmiotowej integracji było przyjęcie i wdrożenie ustawodawstwa wspólnotowego dotyczącego m. in. transportu lotniczego. Zmiany w systemie prawnym wywarły znaczący wpływ na strukturę i funkcjonowanie rynku przewozów lotniczych w Polsce.

Celem niniejszej analizy jest przedstawienie zmian, jakie miały miejsce na rynku przewozów lotniczych w Polsce od momentu integracji Polski z Unią Europejską do końca 2006 r. Przedmiotowe opracowanie jest pierwszą próbą kompleksowego opisu aktualnej sytuacji w sektorze transportu lotniczego w kraju, na który składa się struktura podmiotowa (liczba i rodzaje podmiotów funkcjonujących na tym rynku), jak również analiza działalności tych podmiotów, w tym w szczególności informacje na temat ich sytuacji finansowej oraz działalności operacyjnej mierzonej wielkościami przewozowymi. Podjęto w nim również próbę wskazania przyczyn zasadniczych zmian na rynku.

Opracowanie składa się z czterech rozdziałów merytorycznych i ostatecznego podsumowania. W rozdziale I znajdują się ogólne informacje na temat specyfiki polskiego rynku i kierunku zachodzących na nim zmian, które są szczegółowo opisane w kolejnych częściach opracowania. W rozdziale II znajdują się informacje na temat działania lotnisk użytku publicznego wykorzystywanych dla lotów handlowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w wielkości ruchu oraz sytuacji ekonomicznej podmiotów zarządzających lotniskami. W rozdziale III zawarte zostały najważniejsze informacje dotyczące działalności na polskim rynku przewoźników lotniczych polskich i zagranicznych. Rozdział IV zawiera natomiast informacje na temat rozwoju podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych.

Przedstawione w niniejszym dokumencie informacje dotyczące sytuacji finansowej podmiotów rynku transportu lotniczego zostały opracowane w oparciu o opublikowane sprawozdania finansowe i raporty z działalności analizowanych przedsiębiorstw.

W zamierzeniu autorów przedmiotowa analiza ma być opracowaniem cyklicznym, publikowanym corocznie. Publikacja ta adresowana jest do wszystkich osób i podmiotów zainteresowanych aktualną sytuacją na rynku przewozów lotniczych w Polsce.



## I. RYNEK LOTNICZY W POLSCE – INFORMACJE OGÓLNE

W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej konieczne było dostosowanie polskiego prawa do przepisów obowiązujących w ramach Unii. Z punktu widzenia rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce najistotniejszym działaniem było zliberalizowanie przepisów dotyczących dostępu obcych przewoźników lotniczych do rynku polskiego, które nastąpiło w wyniku przyjęcia przepisów rozporządzeń wchodzących w skład tzw. trzeciego pakietu liberalizacyjnego<sup>2</sup>, w szczególności *rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych*. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem, wspólnotowi przewoźnicy (czyli przewoźnicy posiadający koncesję wydaną na podstawie rozporządzenia 2407/92/WE) mają prawo swobodnego wykonywania przewozu lotniczego w ramach Wspólnoty Europejskiej, w tym świadczenia usług kabotażu<sup>3</sup>.

W wyniku dostosowania prawa polskiego do przepisów Wspólnoty Europejskiej zmianie z dniem 1 maja 2004 r. uległy również przepisy dotyczące przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym oraz przepisy dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych. Z punktu widzenia dostępu do rynku lotniczego istotną zmianą było zliberalizowanie przepisów dotyczących struktury kapitałowej przedsiębiorstw świadczących ww. usługi: wymóg większościowego udziału podmiotów polskich został zastąpiony wymogiem większościowego udziału podmiotów z państw Unii Europejskiej.

Wejście Polski do Unii Europejskiej i wiążące się z tym otwarcie rynku i dostosowanie ustawodawstwa do wymogów unijnych odmieniło rynek lotniczy w Polsce. Zwiększyła się liczba podmiotów posiadających koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego, następuje dynamiczny wzrost ilości obsługiwanych pasażerów i wykonanych operacji handlowych, co w konsekwencji zwiększa zapotrzebowanie na obsługę naziemną.

Jak na każdym rynku transportu lotniczego, w Polsce działają trzy główne rodzaje podmiotów prowadzących działalność lotniczą: zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy i agenci obsługi naziemnej, a rozwój każdej z tych grup jest ze sobą powiązany. Należy jednak zwrócić uwagę, że występujący związek pomiędzy rozwojem przewoźników a pozostałymi grupami podmiotów nie jest zawężony do przewoźników krajowych, a w

---

<sup>2</sup> W skład tzw. trzeciego pakietu liberalizacyjnego wchodzi 3 rozporządzenia Rady (EWG):

1. rozporządzenie nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym,

2. rozporządzenie nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych,

3. rozporządzenie nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze.

<sup>3</sup> Możliwość wykonywania operacji handlowych pomiędzy punktami położonymi na terenie tego samego kraju.



przypadku Polski związany jest przede wszystkim z rozszerzaniem siatki połączeń przez przewoźników zagranicznych. Wpływ przewoźników zagranicznych na polski rynek jest wyraźnie uwypuklony w dalszej części opracowania.

Biorąc pod uwagę mobilność polskiego społeczeństwa w korzystaniu z usług lotniczych, wynoszącą odpowiednio 0,23 w 2004 r., 0,4 w 2005 r. i 0,5 w 2006 r.<sup>4</sup> i będącą kilkukrotnie niższą od średniej dla „starych” państw UE, nie dziwi dynamiczny rozwój polskiego rynku. Z tego właśnie powodu polskim rynkiem zainteresowanych jest wielu przewoźników zagranicznych widzących w nim potencjalne źródło zysku i starających się zająć na nim silne pozycje od samego początku.

Zwiększająca się liczba przewoźników operujących do i z polskich portów lotniczych ma natomiast korzystny wpływ zarówno na spółki zarządzające lotniskami, jak również na podmioty świadczące obsługę naziemną.

Duże zainteresowanie polskim rynkiem ze strony przewoźników zagranicznych stawia natomiast duże wyzwania przed przewoźnikami krajowymi zmuszonymi do konkurowania z często bardziej doświadczonymi i posiadającymi większą siłę rynkową konkurentami z zagranicy.

Z całą pewnością polski rynek lotniczy należy zaliczyć do rynków silnie się rozwijających i posiadających olbrzymi potencjał wynikający nie tylko z odbiegającej od unijnych standardów mobilności ludności, lecz również potencjału ludnościowego Polski, stopniowego bogacenia się społeczeństwa i położenia geograficznego naszego kraju.

Urząd Lotnictwa Cywilnego podejmował liczne działania mające na celu otwarcie dla przewoźników krajowych nowych rynków i stworzenie im możliwości rozszerzania swojej siatki połączeń. W okresie będącym przedmiotem niniejszego opracowania Urząd podejmował działania mające na celu stworzenie podstaw formalno – prawnych niezbędnych do rozwoju siatki połączeń zgodnie z planami przewoźników lotniczych poprzez zaangażowanie Urzędu w prowadzenie negocjacji umów lotniczych. Od momentu wejścia w życie *rozporządzenia (WE) Nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi* Urząd Lotnictwa Cywilnego aktywnie zaangażował się w prowadzone przez KE negocjacje całościowych umów o komunikacji lotniczej pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi, kładąc szczególny nacisk na ochronę interesów polskich podmiotów i rozwój całego

---

<sup>4</sup> Wskaźnik mobilności społeczeństwa liczony jest jako stosunek liczby pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych w danym kraju do wielkości populacji danego państwa.

polskiego rynku lotniczego. Szczegółowe dane na temat podpisanych w latach 2004-2006 umów i uzgodnień międzynarodowych znajdują się w Załączniku nr 3

Na zakończenie niniejszego rozdziału należy wskazać, iż rozwój rynku lotniczego w Polsce przynosi znaczne korzyści nie tylko pasażerom i firmom bezpośrednio na nim działającym, ale także innym podmiotom, w szczególności firmom związanym - bezpośrednio lub pośrednio – z przewoźnikami lotniczymi, zarządzającymi lotniskami i agentami obsługi naziemnej, a także innym podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą, przyczyniając się w ten sposób znacząco do rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju.

W kolejnych rozdziałach zostaną szczegółowo opisane zmiany zachodzące w poszczególnych kategoriach rynku.

## II. PORTY LOTNICZE

W latach 2004-2006 obserwowaliśmy bardzo dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce, a jego skala przewyższała znacznie wcześniejsze prognozy. Za główną przyczynę tego zjawiska uznaje się proces liberalizacji rynku transportu lotniczego wynikający bezpośrednio z dostosowania polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej.

W wyniku przeprowadzonych zmian nastąpiło otwarcie rynku krajowego dla przewoźników z Unii Europejskiej i rynku unijnego dla przewoźników krajowych, czego konsekwencją jest z jednej strony szybki wzrost ruchu w polskich portach lotniczych, a z drugiej zwiększenie liczby przewoźników krajowych posiadających koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W kolejnych częściach tego rozdziału szczegółowo opisane zostaną zmiany ilościowe zachodzące w portach lotniczych, natomiast zmiany dotyczące przewoźników lotniczych omówione zostaną w kolejnym rozdziale.

### 1. Porty Lotnicze w Polsce w latach 2004-2006.

Zgodnie z art. 2 pkt 17 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego wymaga uzyskania zezwolenia. W chwili obecnej kwestie dotyczące ww. zezwoleń uregulowane są w rozdziale 2 działu VIII ww. ustawy oraz *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2005 r. w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego* (Dz. U. Nr 182, poz. 1535).

W omawianym okresie handlowy ruch lotniczy odbywał się na jedenastu lotniskach, na których zapewniane były służby kontroli ruchu lotniczego, wśród których wyróżniamy jedno lotnisko centralne Warszawa-Okęcie oraz dziesięć<sup>5</sup> lotnisk regionalnych:

- Kraków-Balice;
- Katowice-Pyrzowice;

---

<sup>5</sup> W omawianym okresie w Porcie Lotniczym Szczytno-Szymany nie były wykonywane operacje lotnicze i z tego względu port ten nie jest uwzględniany w powyższej analizie. Spółka zarządzająca lotniskiem nie posiadała również wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego.

- Wrocław-Strachowice;
- Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- Poznań-Ławica;
- Łódź im. Władysława Reymonta;
- Bydgoszcz-Szwederowo;
- Rzeszów-Jasionka;
- Szczecin-Goleniów;
- Zielona Góra-Babimost.

Spośród wszystkich spółek wpisanych do rejestru jako zarządzające lotniskami użytku publicznego, zezwolenia na zarządzanie lotniskami do dnia 31 grudnia 2006 r. uzyskały:

- Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Szczecin-Goleniów) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/1/04/1 z dnia 31 maja 2004 r.
- Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Poznań-Ławica) zezwolenie nr ULC-LER1-4020/AK/4/04/2 z dnia 24 czerwca 2004 r.
- Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Gdańsk im. L. Wałęsy) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/4/29/2 z dnia 25 lutego 2005 r.
- Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. (w zakresie zarządzania lotniskiem Katowice-Pyrzowice) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/4/15/05 z dnia 28 kwietnia 2005 r.

W przypadku pozostałych wymienionych wyżej portów lotniczych spółki nimi zarządzające na koniec 2006 r. były w trakcie procesu uzyskiwania zezwolenia.

## **2. Zmiany w ilości wykonywanych operacji i obsłużonych pasażerów**

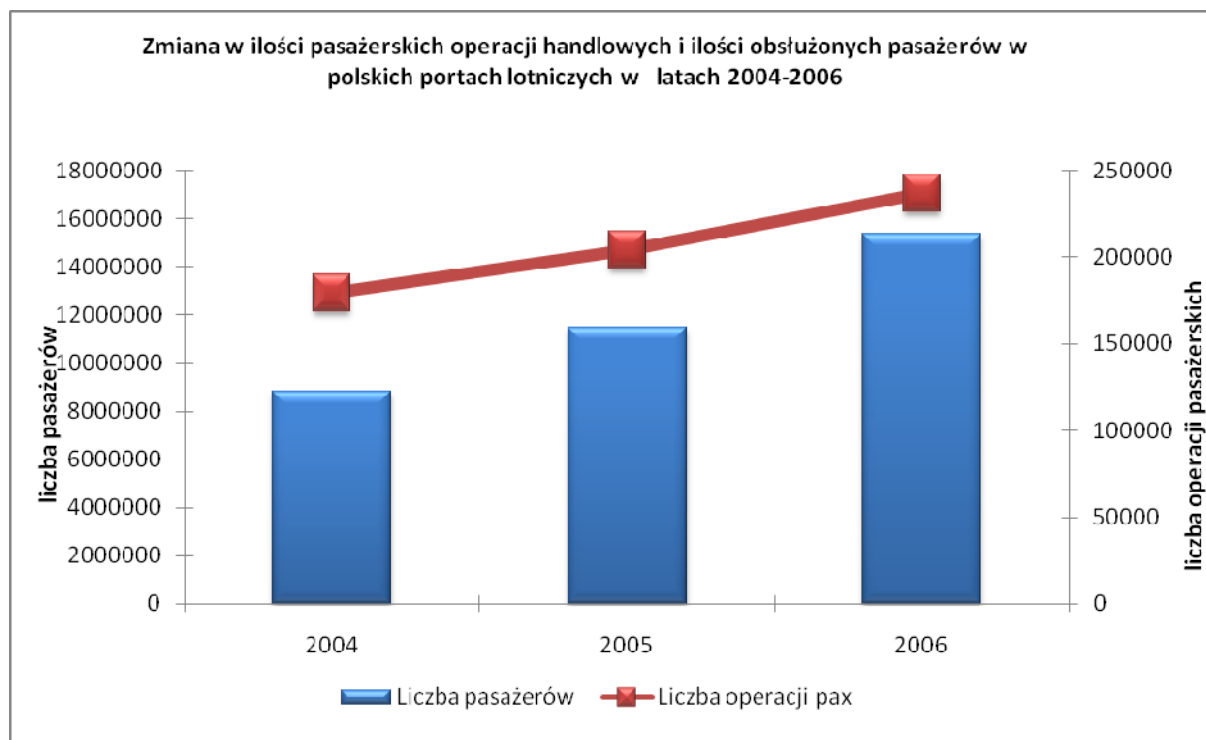
Lata 2004-2006 charakteryzują się wysokim tempem wzrostu ilości pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych oraz wzrostem liczby wykonywanych z/do nich operacji handlowych. Wraz z powyższym wzrasta liczba przewoźników lotniczych oferujących usługi na trasach do/z polskich portów lotniczych oraz liczba obsłużiwanych przez nich kierunków.

Podczas gdy w roku 2004 do/z polskich portów lotniczych wykonano 179 321 pasażerskich operacji handlowych, w roku 2005 było ich już 204 060, a w 2006 r. 236 746. Wzrost ilości wykonywanych operacji handlowych przełożył się bezpośrednio na ilość obsłużonych w portach lotniczych pasażerów, która wzrosła z 8 834 912 osób w 2004 r. do 11 501 242 osób w 2005 r. i 15 362 286 osób w 2006 r.<sup>6</sup> Po przeliczeniu na procenty daje to wzrost ilości pasażerskich operacji handlowych w roku 2005 w stosunku do roku 2004 o 13,80%, a w 2006 r. w stosunku do 2005 o 16,02%, co daje łączną zmianę o 32,02% na przestrzeni omawianych trzech lat. Przeliczenie na procenty ilości obsłużonych pasażerów wskazuje, że liczba obsłużonych pasażerów w roku 2005 w stosunku do roku 2004 wzrosła o 30,18%, a w roku 2006 w stosunku do roku 2005 o 33,57%, co daje łączny wzrost o 73,88% na przestrzeni trzech lat.

Znajdujący się na kolejnej stronie wykres przedstawia dane zbiorcze dla całego rynku i w sposób wyraźny ukazuje dynamikę zachodzących na nim zmian.

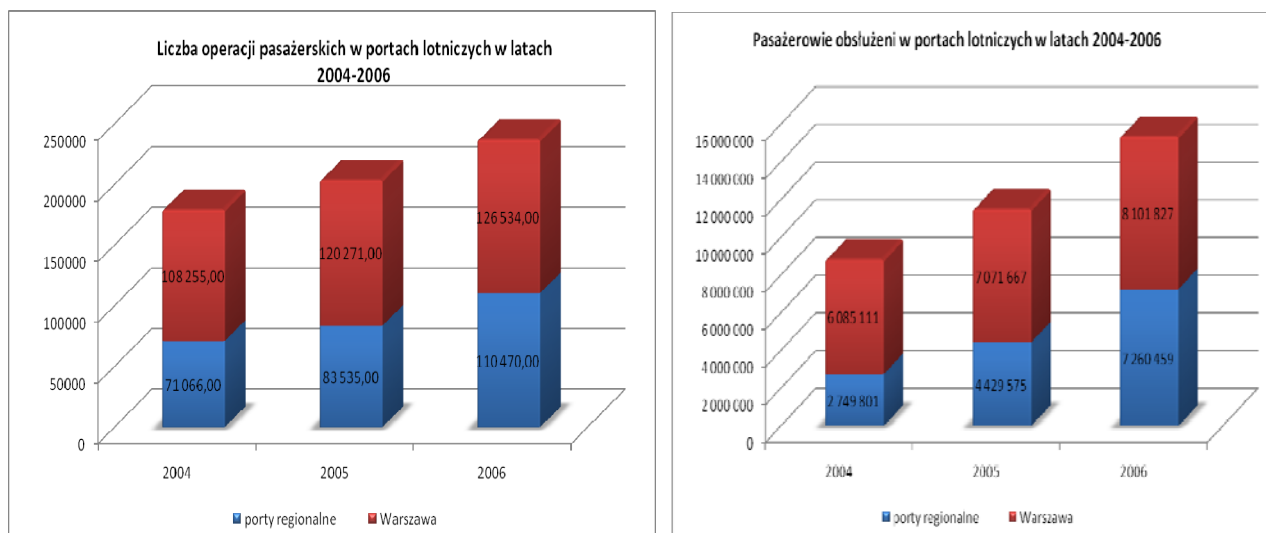
---

<sup>6</sup> Dane nie obejmują pasażerów w ruchu tranzytowym oraz operacjach lotnictwa ogólnego.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Liberalizacja rynku miała w szczególności duży wpływ na sytuację portów regionalnych, które bardzo zyskały w wyniku zachodzących zmian. Podczas gdy w 2004 r. porty regionalne obsługiwały 39,6% pasażerskich operacji handlowych i 31,1% pasażerów w Polsce, w 2005 r. ich udział w obsłudze operacji handlowych wzrósł do niespełna 41%, a obsługiwanych pasażerów do 38,5%. W roku 2006 natomiast porty regionalne obsługiwały już 46,6% operacji handlowych i 47,3% pasażerów. Należy podkreślić, że wzrost udziału w rynku portów regionalnych nie odbywał się kosztem zmniejszenia ilości obsługiwanych operacji i pasażerów w porcie centralnym, lecz był wynikiem wyższej dynamiki rozwoju portów regionalnych niż portu warszawskiego. Sytuacja ta (znacznie wyższa dynamika wzrostu ruchu w portach regionalnych niż porcie centralnym) nie powinna zbytnio dziwić, gdyż należy zauważyć, że lotnisko w Warszawie znajduje się na innym poziomie rozwoju niż porty regionalne, które do momentu wejścia Polski do UE obsługiwały w większości loty krajowe wykonywane przez polskich przewoźników (głównie przez PLL LOT S.A.). Do rozwoju lotnisk regionalnych przyczynił się także spadek cen biletów lotniczych oraz preferencje pasażerów, którzy wolą podróżować z punktu do punktu, bez konieczności przesiadania się w trakcie trwania podróży.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Wejście Polski do Unii Europejskiej i związana z tym liberalizacja rynku sprawiły, że polskim rynkiem zainteresowali się nie tylko europejscy przewoźnicy „tradycyjni”, lecz - co w największym stopniu wpłynęło na rozwój rynku krajowego - także tzw. przewoźnicy niskokosztowi (ang. *low-cost carriers* - *LCCs*, *no-frills airlines*). Pojawienie się przewoźników tego właśnie typu stało się motorem napędowym dla portów regionalnych.

Spadek cen biletów na skutek otwarcia rynku był z całą pewnością do przewidzenia, jednakże wejście przewoźników niskokosztowych sprawiło, że transport lotniczy stał się dostępny cenowo dla stosunkowo dużej liczby Polaków. Przewoźnicy niskokosztowi natomiast chętnie wybierają porty regionalne ze względu na niższy niż w porcie w Warszawie poziom opłat, przekładający się na niższe koszty operowania, mniejsze zatłoczenie oraz mniejszą konkurencję. Nie oznacza to oczywiście, że centralny port lotniczy w Warszawie nie jest jednym z punktów zainteresowania tego typu przewoźników - mając na uwadze potencjał obszaru ciężenia portu warszawskiego (potencjał rynku) jest on również punktem często przez nich wybieranym.

W 2004 r. udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów lotniczych w Polsce mierzony liczbą przewiezionych pasażerów wynosił około 13,3%, podczas gdy w 2005 r. wyniósł już 31,67%, a w 2006 r. 46,13%. O tym, że przewoźnicy niskokosztowi są motorem napędowym portów regionalnych, świadczą różnice w udziale liczby przewiezionych przez nich pasażerów w porcie centralnym i portach regionalnych. Podczas gdy w 2005 r. pasażerowie przewoźników niskokosztowych stanowili 21,31% wszystkich pasażerów obsłużonych w porcie warszawskim, a w 2006 r. 28,64%, w portach regionalnych ich udział wyniósł odpowiednio 49,42% w 2005 r. i 66,44% w roku 2006. Rekordzistą w tej dziedzinie jest port lotniczy w Łodzi, gdzie zarówno w 2005, jak i w 2006 r. udział

przewoźników niskokosztowych wyniósł powyżej 97%, a liczba pasażerów na przestrzeni trzech lat wzrosła o 3 188%, przy wzroście ilości operacji o 98%. Jednakże pomimo tak spektakularnego wzrostu procentowego udział portu lotniczego w Łodzi w łącznej liczbie obsługiwanych przez polskie porty lotnicze pasażerów wzrósł z 0,07% w 2004 r. do jedynie 1,33% w roku 2006, a udział w ilości wykonanych operacji z 0,009% w 2004 r. do 0,014% w 2006 r.

**Tabela 1.** Udział LCCs w liczbie pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych.

| <b>Port Lotniczy</b>                | <b>2004</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Warszawa-Okęcie</b>              | 9,60%       | 21,31%      | 28,64%      |
| <b>Kraków-Balice</b>                | 15,40%      | 52,75%      | 67,13%      |
| <b>Katowice-Pyrzowice</b>           | 63,50%      | 84,85%      | 80,63%      |
| <b>Gdańsk im. Lecha Wałęsy</b>      | 11,90%      | 31,74%      | 59,81%      |
| <b>Wrocław-Strachowice</b>          | 5,70%       | 25,12%      | 58,66%      |
| <b>Poznań-Ławica</b>                | 12,80%      | 17,02%      | 52,82%      |
| <b>Łódź im. Władysława Reymonta</b> | -           | 97,54%      | 97,41%      |
| <b>Rzeszów-Jasionka</b>             | -           | 23,85%      | 57,53%      |
| <b>Szczecin-Goleniów</b>            | 1,22%       | 14,81%      | 48,54%      |
| <b>Bydgoszcz-Szwederowo</b>         | -           | 49,01%      | 86,66%      |
| <b>Zielona Góra-Babimost</b>        | -           | -           | -           |

Źródło: opracowanie własne ULC

Zdecydowanym liderem wśród portów regionalnych jest port lotniczy w Krakowie. W latach 2004-2006 obsługiwał on największą liczbę pasażerów wśród portów regionalnych, a w latach 2005-2006 był liderem również pod względem ilości obsługiwanych pasażerskich operacji handlowych.

W tabelach umieszczonych na kolejnej stronie zaprezentowane zostały ilości obsługiwanych pasażerów i operacji w polskich portach lotniczych. Generalne trendy dotyczące całego rynku zostały już opisane wcześniej, należy jednak przyjrzeć się bliżej przypadkom szczególnym.

Na przestrzeni omawianych trzech lat tylko w jednym porcie odnotowano spadek liczby obsługiwanych pasażerów w stosunku do roku poprzedniego. Portem tym był port w Zielonej Górze, w którym w 2005 r. obsłużono o 89,19% mniej pasażerów niż w roku 2004. W kolejnym jednak roku liczba obsługiwanych tam pasażerów znacznie wzrosła i w rezultacie trzyletnia średnia wzrostu dla tego portu jest wyższa niż średnia dla całego rynku.

Inaczej wyglądała natomiast sytuacja w przypadku ilości wykonywanych w portach operacji pasażerskich, gdzie pomimo iż odnotowano wzrost ilości operacji na całym rynku w 2005 r., ich ilość zmniejszyła się w stosunku do roku 2004 w pięciu portach lotniczych: Poznaniu, Łodzi, Szczecinie, Bydgoszczy i Zielonej Górze. Jednakże w okresie trzyletnim



wszystkie uwzględnione w analizie polskie porty lotnicze odnotowały wzrosty ilości wykonanych operacji. Najniższy wzrost odnotowano w Szczecinie, gdzie wyniósł on zaledwie 0,25%.

**Tabela 2.** Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w latach 2004-2006.

| Port lotniczy                | 2004             | 2005              | 2006              | Zmiana 2005/2004 | Zmiana 2006/2005 | Zmiana 2006/2004 |
|------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| Warszawa-Okęcie              | 6 085 111        | 7 071 667         | 8 101 827         | 16,21%           | 14,57%           | 33,14%           |
| Kraków-Balice                | 803 161          | 1 564 338         | 2 347 528         | 94,77%           | 50,07%           | 192,29%          |
| Katowice-Pyrzowice           | 579 893          | 1 083 517         | 1 438 552         | 86,85%           | 32,77%           | 148,07%          |
| Wrocław-Strachowice          | 355 431          | 454 047           | 857 931           | 27,75%           | 88,95%           | 141,38%          |
| Poznań-Ławica                | 351 036          | 399 255           | 637 021           | 13,74%           | 59,55%           | 81,47%           |
| Łódź im. Wł. Reymonta        | 6 226            | 18 063            | 204 718           | 190,12%          | 1033,36%         | 3188,11%         |
| Gdańsk im. Lecha Wałęsy      | 463 840          | 677 946           | 1 249 780         | 46,16%           | 84,35%           | 169,44%          |
| Szczecin-Goleniów            | 90 811           | 101 801           | 176 670           | 12,10%           | 73,54%           | 94,55%           |
| Bydgoszcz-Szwederowo         | 25 354           | 38 682            | 133 009           | 243,85%          | 243,85%          | 424,61%          |
| Rzeszów-Jasionka             | 70 100           | 91 499            | 206 934           | 52,57%           | 126,16%          | 195,20%          |
| Zielona Góra-Babimost        | 3 949            | 427               | 8 316             | -89,19%          | 1847,54%         | 110,58%          |
| <b>Suma wszystkie porty</b>  | <b>8 834 912</b> | <b>11 501 242</b> | <b>15 362 286</b> | <b>30,18%</b>    | <b>33,57%</b>    | <b>73,89%</b>    |
| <b>Suma porty regionalne</b> | <b>2 749 801</b> | <b>4 429 575</b>  | <b>7 260 459</b>  | <b>61,09%</b>    | <b>63,91%</b>    | <b>164,04%</b>   |

Zródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

**Tabela 3.** Liczba operacji wykonanych w polskich portach lotniczych w latach 2004-2006.

| Port lotniczy           | 2004    | 2005    | 2006    | Zmiana 2005/2004 | Zmiana 2006/2005 | Zmiana 2006/2004 |
|-------------------------|---------|---------|---------|------------------|------------------|------------------|
| Warszawa-Okęcie         | 108 255 | 120 271 | 126 534 | 11,10%           | 5,21%            | 16,89%           |
| Kraków-Balice           | 14 322  | 21 951  | 28 912  | 53,27%           | 32,94%           | 103,75%          |
| Katowice-Pyrzowice      | 9 089   | 11 316  | 14 979  | 24,50%           | 32,37%           | 64,80%           |
| Wrocław-Strachowice     | 18 509  | 20 556  | 25 002  | 11,06%           | 21,63%           | 35,08%           |
| Poznań-Ławica           | 9 202   | 8 983   | 10 722  | -2,38%           | 19,36%           | 16,52%           |
| Łódź im. Wł. Reymonta   | 1 633   | 1 456   | 3 256   | -10,84%          | 122,18           | 98,10%           |
| Gdańsk im. Lecha Wałęsy | 10 394  | 12 658  | 17 672  | 21,78%           | 39,61%           | 70,02%           |
| Szczecin-Goleniów       | 3 139   | 3 002   | 3 137   | -4,36%           | 4,83%            | 0,25%            |
| Bydgoszcz-Szwederowo    | 2 359   | 1 359   | 2 685   | -42,39%          | 97,57%           | 13,82%           |
| Rzeszów-Jasionka        | 2 019   | 2 091   | 2 740   | 3,57%            | 31,04%           | 35,71%           |
| Zielona Góra-Babimost   | 400     | 163     | 1 107   | -59,25%          | 579,14%          | 176,75%          |
| Suma wszystkie porty    | 179 321 | 204 060 | 236 746 | 13,80%           | 16,02%           | 32,02%           |
| Suma porty regionalne   | 71 066  | 83 535  | 110 212 | 17,55%           | 31,94%           | 55,08%           |

Zródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

Biorąc pod uwagę, że wzrost liczby pasażerów przewyższa wzrost ilości wykonywanych operacji pasażerskich, widoczne jest zwiększenie się liczby pasażerów przypadających na jedną operację, co wynika z faktu, że coraz więcej operacji jest wykonywanych samolotami o większej niż

w latach poprzednich liczbie miejsc pasażerskich. Wyjątkiem była Zielona Góra, gdzie liczba pasażerów przypadających na jedną operację w 2006 r. była niższa niż w roku 2004.

**Tabela 4.** Liczba pasażerów na operację w portach lotniczych w latach 2004-2006.

| Nazwa Portu             | Pasażerowie przypadający na jedną operację |           |           |
|-------------------------|--|-----------|-----------|
|                         | 2004                                       | 2005      | 2006      |
| Warszawa – Okęcie       | 56   | 59        | 64        |
| Kraków – Balice         | 56   | 71        | 80        |
| Katowice – Pyrzowice    | 64   | 96        | 96        |
| Wrocław – Strachowice   | 19   | 22        | 34        |
| Poznań – Ławica         | 38   | 44        | 59        |
| Łódź im. Wł. Reymonta   | 4  | 12        | 63        |
| Gdańsk im. Lecha Wałęsy | 45   | 54        | 71        |
| Szczecin – Goleniów     | 29   | 34        | 56        |
| Bydgoszcz-Szwederowo    | 11   | 28        | 50        |
| Rzeszów-Jasionka        | 35   | 44        | 76        |
| Zielona Góra-Babimost   | 10   | 3         | 8         |
| <b>Wszystkie porty</b>  | <b>49</b>                                  | <b>56</b> | <b>65</b> |
| <b>Porty regionalne</b> | <b>39</b>                                  | <b>53</b> | <b>66</b> |

Zródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

Sytuacja taka wynika z faktu, że coraz większy udział w ruchu w portach regionalnych mają loty regularne wykonywane na trasach międzynarodowych, przy użyciu dużych statków powietrznych, a coraz mniejsze znaczenie ma ruch krajowy obsługiwany małymi maszynami i loty nieregularne wykonywane przez przewoźników dysponujących samolotami do 20 miejsc pasażerskich obsługujących loty biznesowe.

### 3. Zmiany w ilości wykonywanych operacji i obsługowanych kg cargo i poczty.

Również rynek towarowy rozwija się dynamicznie. Podczas gdy w 2004 r. w polskich portach lotniczych obsługowanych zostało 61 544 438 kg przesyłek, w 2005 r. było ich 65 873 744 kg, a w 2006 r. już 79 337 451 kg, co przekłada się na wzrost o 7% w roku 2005 w stosunku do 2004 i o 20,4% w roku 2006 w stosunku do roku 2005 oraz o 28,9% na przestrzeni omawianych trzech lat. Jak wynika z zaprezentowanej poniżej tabeli, obsługa lotów towarowych jest wykonywana w dziewięciu spośród jedenastu analizowanych polskich portów lotniczych. Wśród tych portów w pięciu następuje stały wzrost ilości obsługiwanych towarów, natomiast w pozostałych czterech występowały wahania ilościowe. Jednakże

porównując ilość towarów przewiezionych w 2006 r. do roku 2004, widać wyraźnie, że we wszystkich dziewięciu portach uległa ona zwiększeniu.

**Tabela 5.** Ilość obsłużonych kg cargo i poczty w polskich portach w latach 2004-2006.

| NAZWA PORTU             | 2004              | 2005              | 2006              | 2005/2004   | 2006/2005    | 2006/2004    |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|--------------|--------------|
| Warszawa – Okęcie       | 47 010 980        | 48 535 004        | 60 714 925        | 3,2%        | 25,1%        | 29,2%        |
| Kraków – Balice         | 3 289 818         | 3 243 310         | 3 437 000         | -1,4%       | 6,0%         | 4,5%         |
| Katowice – Pyrzowice    | 5 038 000         | 5 618 500         | 6 113 000         | 11,5%       | 8,8%         | 21,3%        |
| Wrocław – Strachowice   | 823 040           | 1 377 800         | 1 509 960         | 67,4%       | 9,6%         | 83,5%        |
| Poznań – Ławica         | 1 511 745         | 2 166 021         | 2 156 113         | 43,3%       | -0,5%        | 42,6%        |
| Łódź im. W Reymonta     | nie dot.          | nie dot.          | nie dot.          | -           | -            | -            |
| Gdańsk im. L. Wałęsy    | 2 742 090         | 3 433 243         | 4 036 950         | 25,2%       | 17,6%        | 47,2%        |
| Szczecin – Goleniów     | 341 610           | 673 129           | 487 600           | 97,0%       | -27,6%       | 42,7%        |
| Bydgoszcz - Szwederowo  | 267 854           | 338 937           | 340 503           | 26,5%       | 0,5%         | 27,1%        |
| Rzeszów – Jasionka      | 529 300           | 487 800           | 541 400           | -7,8%       | 11,0%        | 2,3%         |
| Zielona Góra - Babimost | nie dot.          | nie dot.          | nie dot.          | -           | -            | -            |
| <b>Suma</b>             | <b>61 554 438</b> | <b>65 873 744</b> | <b>79 337 451</b> | <b>7,0%</b> | <b>20,4%</b> | <b>28,9%</b> |

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

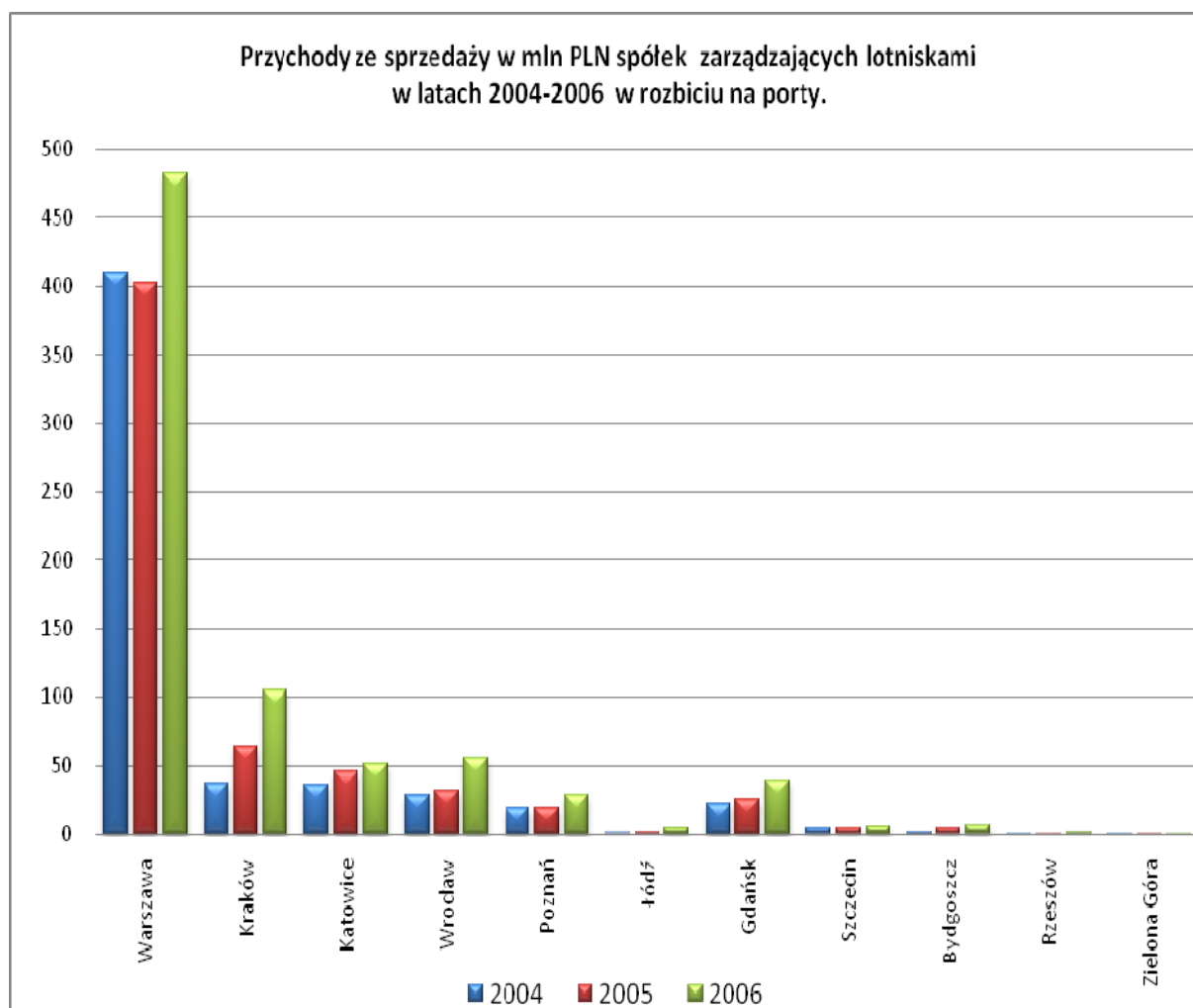
Należy również zwrócić uwagę, że ilość przewiezionych towarów cechuje się mniej dynamicznym wzrostem niż liczba przewiezionych pasażerów. Należy zauważyć, że w Polsce w dalszym ciągu dominującą formą transportu ładunków jest transport drogowy, z transportu lotniczego korzysta się wyłącznie w wyjątkowych przypadkach np. transport poczty pomiędzy sortowniami.

#### **4. Wyniki finansowe spółek zarządzających polskimi lotniskami użytku publicznego w latach 2004-2006.**

W tej części opracowania analizie poddano kwestię, w jaki sposób wzrost ruchu w portach lotniczych przełożył się na wzrost przychodów osiąganych przez spółki zarządzające lotniskami i podjęto próbę określenia wielkości ruchu niezbędnej do osiągnięcia chociażby minimalnej rentowności.

Dokonując analizy znajdujących się na kolejnych stronach wykresu i tabeli, widać wyraźnie, że przychody spółek zarządzających lotniskami stale rosną. Wzrost ten ma silny związek ze zwiększaniem się ilości obsłużonych pasażerów, operacji i ton ładunków w każdym z portów.

Spółki zarządzające lotniskami użytku publicznego uzyskują również przychody z tytułu najmu posiadanych pomieszczeń i terenów oraz z prowadzenia działalności około lotniskowej<sup>7</sup>.



Źródło: opracowanie własne ULC

Analizując osiągnięte przez spółki zarządzające lotniskami na przestrzeni lat 2004-2006 przychody<sup>8</sup>, widać, jak już wcześniej wspomniano, że wzrost osiąganych w nich przychodów jest silnie skorelowany ze wzrostem liczby operacji i obsługiwanych pasażerów. Wynika to z faktu, że głównym źródłem przychodów zarządzających lotniskami są pobierane od przewoźników lotniczych i innych użytkowników lotnisk opłaty lotniskowe. Opłaty te są pobierane za każdą operację i każdego obsługowanego pasażera – a więc wzrost ruchu do/z danego portu lotniczego automatycznie generuje wzrost przychodów z działalności lotniskowej (wyjątek stanowi sytuacja obniżenia poziomu opłat lotniskowych). Należy

<sup>7</sup> Dane finansowe prezentowane w niniejszym rozdziale w odniesieniu do PPL są z wyłączeniem przychodów i kosztów generowanych z tytułu zapewniania służb żeglugi powietrznej przez ARL (szacunki ULC).

<sup>8</sup> Przychody PPL rozbite na porty na podstawie publikowanych raportów rocznych

zauważyć, że wzrost ilości pasażerów wiąże się nie tylko ze wzrostem przychodów z działalności lotniczej, lecz również z wzrostem pozostałych osiągniętych przychodów np. z parkingów.

**Tabela 6.** Przychody w mln PLN spółek zarządzających lotniskami w Polsce.

| Spółka zarządzająca lotniskiem  | 2004           | 2005           | 2006           | Zmiana 2005/2004 | Zmiana 2006/2005 | Zmiana 2006/2004 |
|---|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”                             | 365 886        | 400 825        | 486 827        | 9,5%             | 21,5%            | 33,1%            |
| Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o. | 36 769         | 64 380         | 104 833        | 75,1%            | 62,8%            | 185,1%           |
| Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach                     | 51 005         | 64 384         | 72 844         | 26,2%            | 13,1%            | 42,8%            |
| Port Lotniczy Wrocław S.A.  | 28 071         | 31 589         | 54 902         | 12,5%            | 73,8%            | 95,6%            |
| Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o.                                  | 19 142         | 19 163         | 28 750         | 0,1%             | 50,0%            | 50,0%            |
| Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.                   | 1 122          | 1 315          | 5 060          | 17,2%            | 284,8%           | 351,0%           |
| Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o.   | 21 642         | 25 163         | 39 403         | 16,3%            | 56,6%            | 82,1%            |
| Port Lotniczy Szczecin Goleniów sp. z o.o.                              | 4 333          | 4 579          | 5 968          | 5,7%             | 30,3%            | 37,7%            |
| Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego            | 1 586          | 4 153          | 6 514          | 161,9%           | 56,9%            | 310,7%           |
| <b>Suma wszystkie porty</b>   | <b>529 556</b> | <b>615 551</b> | <b>805 101</b> | <b>16,2%</b>     | <b>30,8%</b>     | <b>52,0%</b>     |
| <b>Suma porty regionalne</b>  | <b>163 670</b> | <b>214 726</b> | <b>318 274</b> | <b>31,2%</b>     | <b>48,2%</b>     | <b>94,5%</b>     |

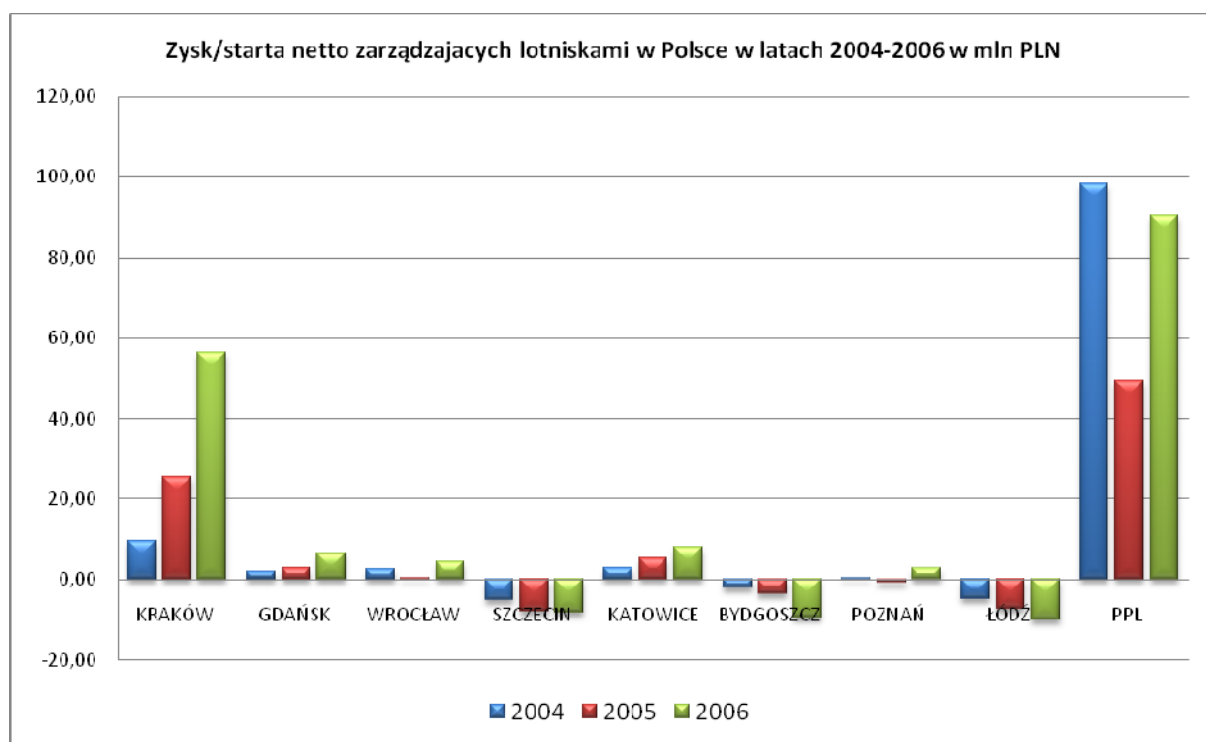
Zródło: opracowanie własne ULC

Podczas gdy z prezentowanych na poprzedniej stronie wykresu i tabeli wynika, że spółki zarządzające lotniskami użytku publicznego stale zwiększają osiągnięte przez siebie przychody, o tyle kolejny wykres obrazujący osiągnięte przez nie wyniki finansowe nie jest już tak optymistyczny<sup>9</sup>.

Należy zauważyć, że pomimo iż ruch we wszystkich portach się zwiększa, co skutkuje zwiększeniem osiągniętych w portach przychodów, w odniesieniu do portów o ujemnym wyniku finansowym, wzrost ruchu wiąże się ze zwiększeniem ponoszonej przez te porty straty. Straty ponoszone przez porty w Łodzi, Szczecinie i Bydgoszczy stale rosną, pomimo

<sup>9</sup> Uzyskane wyniki dla PPL stanowią szacunki Urzędu i obrazują sytuację PPL, jako zarządzającego lotniskiem, z pominięciem działalności ARL.

znacznego zwiększenia się liczby obsługiwanych przez nie pasażerów, operacji i osiąganych przez porty przychodów. Należy jednak zauważyć, że porty te – pomimo obserwowanego wzrostu - charakteryzują się nadal stosunkowo niskim ruchem. Podobnej sytuacji należałoby się spodziewać również w przypadku portów w Rzeszowie i Zielonej Górze, lecz ze względu na fakt, iż są zarządzane przez PPL<sup>10</sup>, ich strata jest niwelowana przychodami osiąganymi przez przedsiębiorstwo w Warszawie.

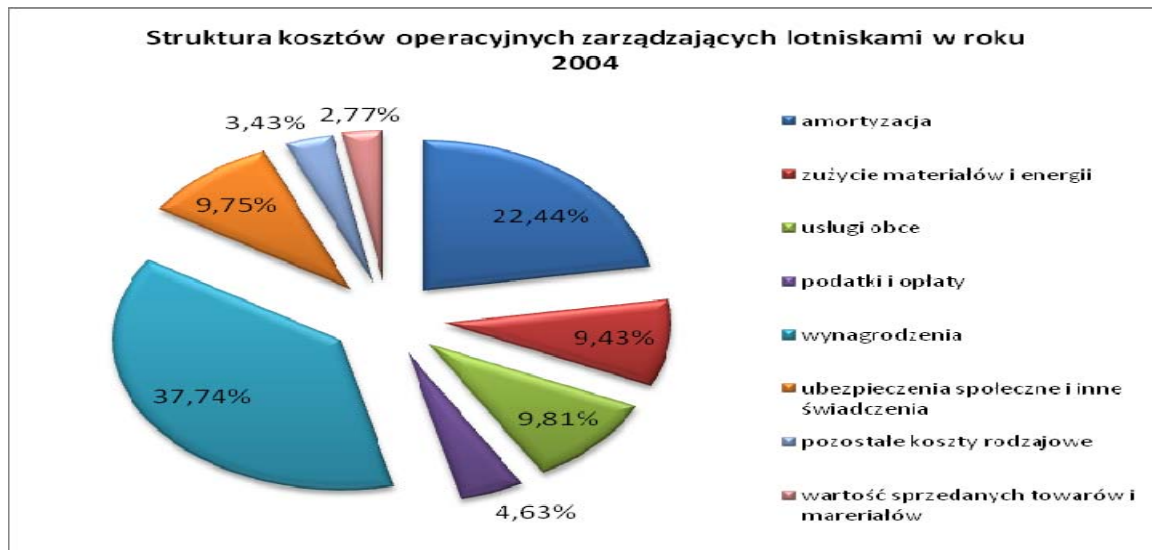


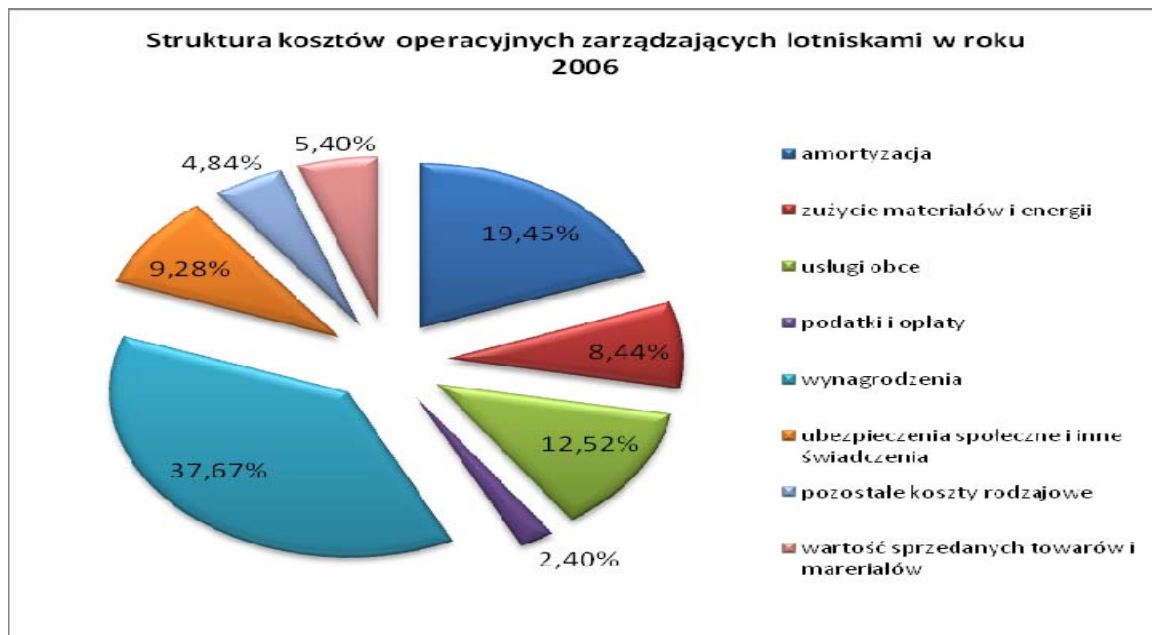
Źródło: opracowanie własne ULC

W tym miejscu warto zauważyć, że głównymi pozycjami kosztów operacyjnych dla portów lotniczych są amortyzacja, usługi obce oraz koszty wynagrodzeń. Wynika to bezpośrednio ze specyfiki działalności spółek zarządzających lotniskami. Posiadają one majątek trwały o dużej wartości, co skutkuje znaczącymi rocznymi odpisami amortyzacyjnymi. Średnio w latach 2004-2006 około 20% kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami stanowiły koszty amortyzacji. Znaczącą rolę w świadczeniu przez porty lotnicze usług odgrywa praca zatrudnionego personelu, co wpływa na stosunkowo wysoki udział kosztów osobowych w kosztach operacyjnych działalności. Średnio w latach 2004-2006 około 47% kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami stanowiły koszty osobowe (wynagrodzenia oraz ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia). Istnieje też duży zakres zadań, których spółki zarządzające lotniskami nie są w stanie lub nie chcą wykonywać

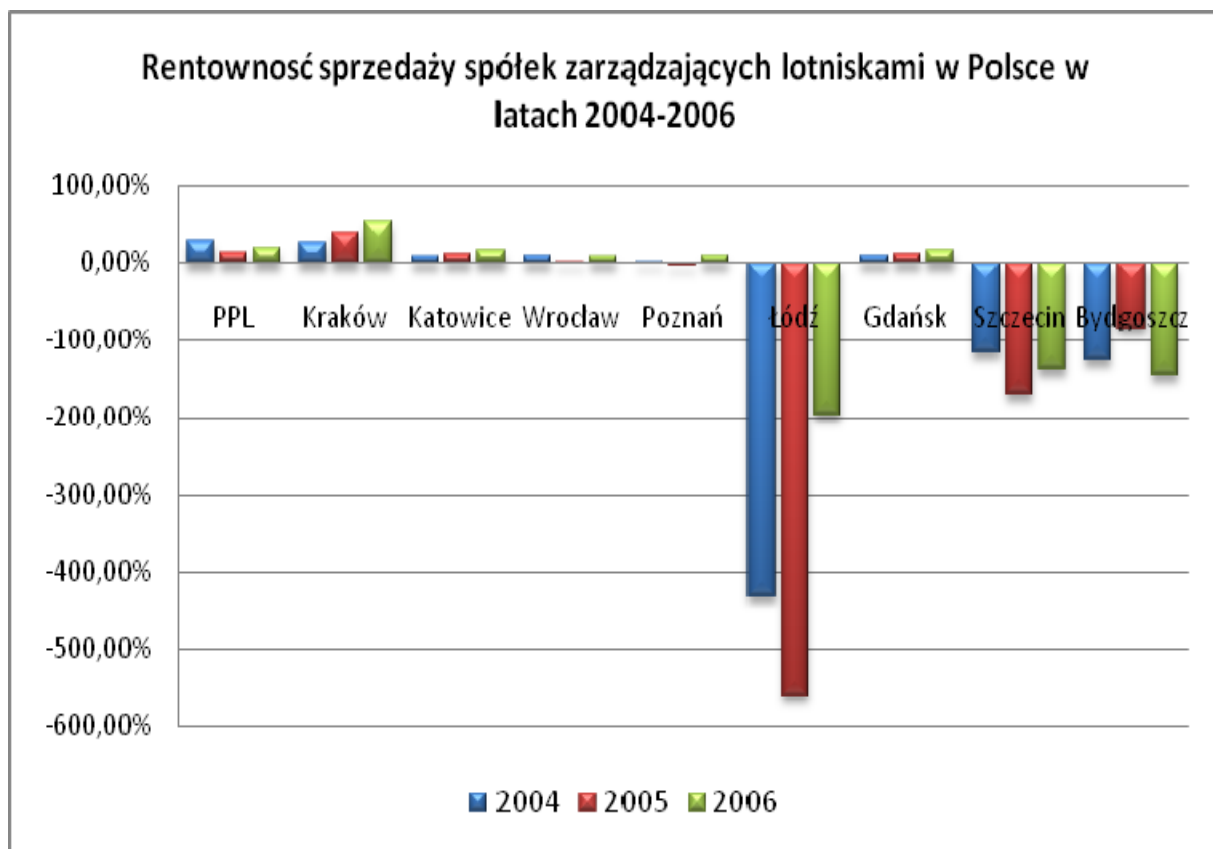
<sup>10</sup> Sprawozdanie finansowe PPL nie przedstawia odrębnie kosztów dla każdego z trzech lotnisk.

samodzielnie (są to między innymi usługi transportowe, remontowe i konserwatorskie, najmu i leasingu, handlowe), a to generuje wysokie koszty usług obcych. Poniżej zaprezentowane zostały wykresy ukazujące strukturę kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami w Polsce w latach 2004-2006.





Źródło: opracowanie własne ULC

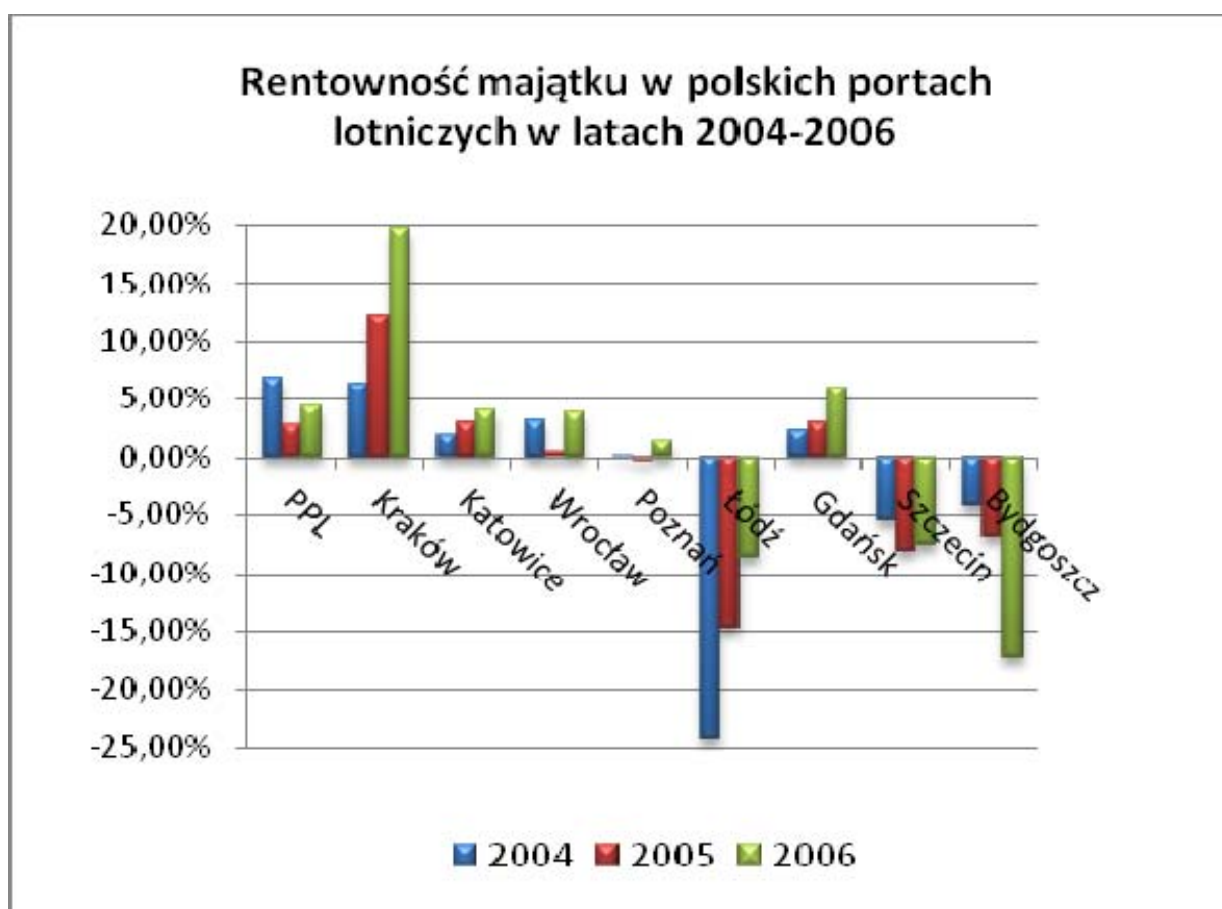


Źródło: opracowanie własne ULC

Przyglądając się przychodom i ponoszonym stratom w portach lotniczych w Łodzi, Szczecinie i Bydgoszczy, należy zauważyć, że porty te nie osiągnęły jeszcze takiej liczby obsłużonych pasażerów jak port w Poznaniu w roku 2004, kiedy to był on portem, który osiągnął najmniejszy zysk spośród tych portów, których działalność była rentowna. W



przypadku portu w Poznaniu widoczne jest, że spółka nim zarządzająca poniosła stratę w 2005 r., kiedy to pomimo wzrostu liczby pasażerów spadła ilość obsłużonych w porcie operacji. Należałoby więc uznać, że spółki zarządzające lotniskami w Polsce są w stanie osiągnąć zysk w momencie, gdy obsługują powyżej 9,2 tys. operacji pasażerskich i 350 tys. pasażerów rocznie. Należy również brać pod uwagę fakt, iż w momencie, gdy opłaty lotniskowe pozostają na niezmiennym poziomie, a koszty eksploatacyjne rosną w związku ze wzrostem cen na rynku, poziom ruchu i ilości obsłużonych pasażerów niezbędnych do osiągnięcia rentowności może ulegać zmianie.

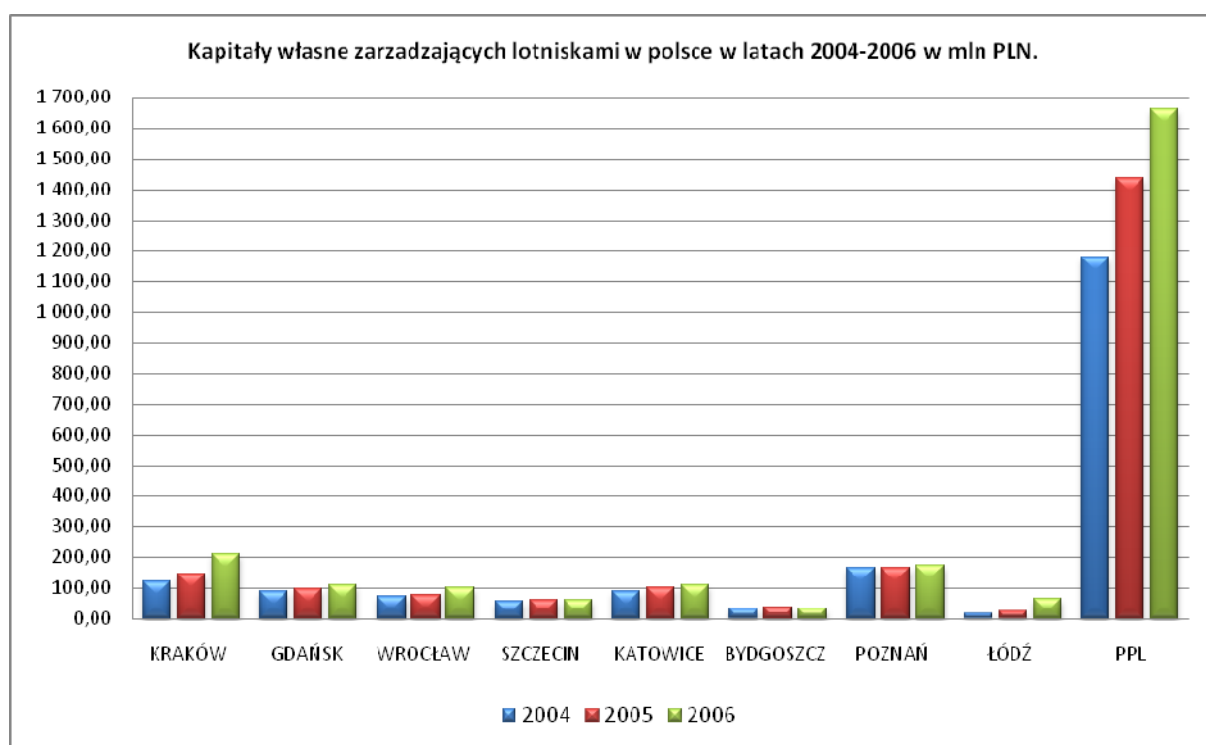


Źródło: opracowanie własne ULC

Duży wzrost obsługiwanego ruchu w portach lotniczych jest nie tylko szansą na poprawienie wyników finansowych spółek zarządzających, ale stawia przed nimi nowe wyzwania. Zwiększający się ruch sprawia, że spółki zarządzające lotniskami są zmuszone do rozbudowy posiadanej infrastruktury, a rozbudowa ta powinna być rozpoczynana z dużym wyprzedzeniem tak, by nie nastąpiły problemy w funkcjonowaniu portu. W związku z powyższym spółki zarządzające w aktywny sposób poszukują inwestorów, zwiększają posiadane kapitały własne i korzystają z wszelkich możliwych dotacji (zarówno krajowych

jak i tych z Unii Europejskiej). W tym miejscu należy zwrócić również uwagę na specyfikę struktury aktywów portów lotniczych, charakteryzujących się dużym udziałem majątku trwałego w całości aktywów. W 2004 r. udział aktywów trwałych w całości aktywów kształtował się od 78% dla Krakowa do 98% dla Poznania i Bydgoszczy. W 2005 r. przedział ten wynosił od 66% dla Krakowa do 98% dla Szczecina i Poznania, a w 2006 r. 69% dla Wrocławia do 96% dla Szczecina. Stąd też wynikają różnice w rentowności sprzedaży i majątku. Należy wskazać, iż jednym z czynników przyczyniających się do wzrostu rentowności portu może być mniejsza podaż jego usług, tj. wyczerpywanie się przepustowości, a co za tym idzie możliwość podnoszenia cen.

Poniżej omówiono zmiany, jakie zachodzą w sytuacji spółek pod względem wielkości posiadanych przez nie kapitałów własnych.



Źródło: opracowanie własne ULC

Widoczne jest, że spółki zarządzające lotniskami stale zwiększają kapitały własne - wyjątkiem do tej zasady była spółka zarządzająca lotniskiem w Bydgoszczy, której kapitały własne w roku 2006 były niższe niż w roku 2005, jednakże wyższe niż w roku 2004. Sytuacja taka wynika między innymi z faktu zwiększania wielkości kapitałów podstawowych w związku z poszukiwaniem środków na niezbędne inwestycje, jak również - w przypadku portów rentownych - na zatrzymywaniu wypracowanego zysku z przeznaczeniem na niezbędne inwestycje.

Dokonując analizy zaprezentowanego na poprzedniej stronie wykresu przedstawiającego zmiany w wielkości sumy aktywów dla poszczególnych spółek zarządzających lotniskami w Polsce, widać wyraźnie tendencję wzrostową dla tych sum występującą we wszystkich portach, co świadczy o rozwoju lotnisk w Polsce.

### III. PRZEWOŹNICY

#### 1. Przewoźnicy krajowi.

##### 1.1 Informacje ogólne.

Warunkiem dopuszczenia podmiotu do wykonywania przewozów lotniczych w Polsce jest uzyskanie koncesji na prowadzenie działalności w tym zakresie. W chwili obecnej kwestie dotyczące przyznawania ww. koncesji uregulowane są w *ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz w *rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym*. Zasady dostępu przewoźników do tras w ramach Unii Europejskiej określone natomiast zostały w *rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych*, natomiast zasady określania taryf i stawek za przewóz lotniczy reguluje *rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze*.

Jak wspomniano powyżej, prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego wymaga uzyskania koncesji. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami wydawane są cztery rodzaje koncesji:

- koncesja na wykonywanie lotów nieregularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- koncesja na wykonywanie lotów regularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- koncesja na wykonywanie lotów nieregularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc;
- koncesja na wykonywanie lotów regularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc.

Należy jednocześnie zauważyć, że posiadanie koncesji bez ograniczeń oznacza automatyczne posiadanie koncesji na loty statkami powietrznymi, których dotyczy koncesja zawierająca ograniczenie MTOW i ilości miejsc, natomiast uprawnienia do wykonywania lotów nieregularnych i regularnych posiada tylko i wyłącznie przewoźnik, w którego koncesji jest to wyraźnie zapisane.

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej zwiększyła się liczba podmiotów krajowych posiadających koncesję na prowadzenie działalności w zakresie przewozu lotniczego. Podczas gdy na koniec roku 2003 koncesję posiadało tylko 5 podmiotów, na koniec 2004 było ich 11, na koniec 2005 było ich 13, a na koniec 2006 ich liczba wzrosła do 15. Widoczne jest, że perspektywa wstąpienia Polski do UE i pierwszy rok znajdowania się w jej strukturach charakteryzował się znaczącym wzrostem aktywności i zainteresowania zakładaniem linii lotniczych w Polsce.

Spśród polskich przewoźników największym potencjałem charakteryzuje się Grupa LOT w skład, której wchodzi Polskie Linie Lotnicze LOT SA, jako spółka matka i zależne od niej Eurolot S.A. i „Nowy Przewoźnik” sp. z o.o. (operujący pod marką Centralwings) Ich silna pozycja wynika między innymi z długiej historii działania PLL LOT na rynku jako „narodowego” polskiego przewoźnika, którego większościowym właścicielem jest Skarb Państwa, dzięki czemu grupa posiada duże kapitały, stabilną pozycję rynkową i mogła liczyć na wsparcie w razie potrzeby. Dodatkowo należy podkreślić, że PLL LOT jest jedynym przewoźnikiem polskim mogącym się pochwalić wieloletnim doświadczeniem w działalności, gdyż był on w czasach PRL jedynym działającym przewoźnikiem.

Pozostałe działające na rynku podmioty to raczej małe linie lotnicze, wykonujące w większości loty czarterowe, loty dla biznesu, przewóz poczty lub loty regularne na trasach krajowych. Podmioty te obsługują w większości polski rynek i nierzadko borykają się z poważnymi problemami zarówno w sferze ekonomicznej, jak i operacyjnej, nie mogąc pozyskać maszyn w celu powiększenia floty i zdobyć doświadczonej kadry, która wybiera większe podmioty mogące zaoferować lepsze warunki zatrudnienia.

W okresie objętym opracowaniem poniższe podmioty posiadały, uzyskały lub dokonywały zmian w koncesji:

– **Na początku 2004 r. koncesje posiadały:**

- Air Polonia sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-480/156/01/1 z dnia 29 maja 2003 r. na wykonywanie lotów nieregularnych oraz koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-480/394/MK/03/8 z dnia 30 września 2003 r. na wykonywanie lotów regularnych;
- Eurolot S.A. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-480/242/03/2 z dnia 21 lipca 2003 r. na wykonywanie lotów regularnych i nieregularnych;

- Adviser Trade Service Consulting sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480-298-03/3 z dnia 28 lipca 2003 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-480-MK-321/03/4 z dnia 26 sierpnia 2003 r. na wykonywanie lotów regularnych i nieregularnych;
  - WSK-PZL-Świdnik koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480/AK/375/03/7 z dnia 9 października 2003 r. na wykonywanie lotów nieregularnych.
- **W 2004 r. koncesję uzyskały następujące podmioty<sup>11</sup>:**
- Piotr Jafernik – „Normal” koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480/AK/106/04/9 z dnia 4 marca 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Jet Air sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480/AK/165/04/11 z dnia 29 marca 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Jerzy Domicz „Technika-Aerotechnika” koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480/359/03/5 z dnia 6 kwietnia 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Biuro Podróży i Usług Globus sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-480/MR/177/04/13 z dnia 7 kwietnia 2004 na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Sky Express sp. z o.o.<sup>12</sup> koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-480/176/04/12 z dnia 29 kwietnia 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - White Eagle Aviation S. A. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-480/AK/199/04/14 z dnia 14 maja 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/AK/1/04/16 z dnia 16 czerwca 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Exin sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-4000/AK/4/04/17 z dnia 21 lipca 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - „Nowy Przewoźnik” sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-4000/AK/165/04/18 z dnia 20 grudnia 2004 r. na wykonywanie lotów nieregularnych i regularnych.

---

<sup>11</sup> White Eagle Aviation, SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, EXIN oraz „Nowy Przewoźnik” uzyskały koncesję po przystąpieniu przez Polskę do UE.

<sup>12</sup> Aktualnie działający pod nazwą Sprintair sp. z o.o.

- **W 2004 r. koncesje zawieszono następującym podmiotom:**
  - Jerzy Domicz „Technika-Aerotechnika”.
  
- **W 2004 r. z powodu utraty ważności AOC koncesje wygasły następującym podmiotom:**
  - WSK-PZL Świdnik S.A.;
  - Piotr Jafernik – „Normal”
  
- **W 2005 r. koncesję uzyskały następujące podmioty:**
  - Sky Taxi sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/AK/65/05/19 z dnia 25 kwietnia 2005 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Fischer Air Polska sp. z o.o. (obecnie PRIMACHARTER Sp. z o.o.) koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-4000/AK/94/05/20 z dnia 11 maja 2005 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - General Aviation sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/GG/208/05/21 z dnia 12 października 2005 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - GB Aerocharter sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/GG/229/05/23 z dnia 17 listopada 2005 r. na wykonywanie lotów nieregularnych.
  
- **W 2005 r. następujące podmioty dokonały zmian w posiadanych przez siebie koncesjach:**
  - Sky Express sp. z o.o. dokonał zmiany posiadanej przez siebie koncesji na koncesję bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr LER1-GG-4000/199/05 z dnia 28 września 2005 r. na wykonywanie lotów nieregularnych i regularnych;
  - Jet Air sp. z o.o. dokonał rozszerzenia posiadanej przez siebie koncesji o koncesję poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/GG/216/05/22 z dnia 31 października 2005 r. na wykonywanie lotów regularnych.
  
- **W 2005 r. cofnięto koncesje następującym podmiotom:**
  - Air Polonia sp. z o.o. koncesja cofnięta decyzją nr ULC-LER1-4000/AK/136/05 z dnia 1 lipca 2005 r.;

- Biuro Podróży i Usług Globus sp. z o.o. koncesja cofnięta decyzją nr ULC-LER1-MR-4000-46/05 z dnia 24 lutego 2005 r.
  
- **W 2005 r. z powodu utraty ważności AOC koncesje wygasły następującym podmiotom:**
  - Jerzy Domicz „Technika – Aerotechnika”
  
- **W 2006 roku koncesje uzyskały następujące podmioty:**
  - Jet Service sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/GG/45/06/24 z dnia 7 kwietnia 2006 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
  - Ace Aviation sp. z o.o. koncesja poniżej 10 ton i 20 miejsc nr ULC-LER1-4000/AJ/73/05/25 z dnia 25 sierpnia 2006 r. na wykonywanie lotów nieregularnych.
  
- **W 2006 r. zawieszono/wznowiono koncesję następującym podmiotom:**
  - Fischer Air Polska sp. z o.o. koncesja została zawieszona 24 października 2006 r. a następnie wznowiona 22 grudnia 2006 r.

Widoczne jest, iż wejście Polski do Unii Europejskiej spowodowało znaczący rozwój rynku pod względem ilości działających na nim przewoźników. Sytuacja taka nie jest zaskakującą, gdyż wejście Polski do UE otworzyło nowe możliwości dla polskich przewoźników, dając im prawo swobodnego operowania na terytorium całej Unii Europejskiej. Dodatkowo rozwój gospodarczy Polski przyczynił się do wzrostu zainteresowania segmentem lotnictwa dla biznesu.



| Nazwa   | 30.04.2004               |           |                                       |           | 31.12.2004               |           |                                       |           | 31.12.2005               |           |                                       |           | 31.12.2006               |           |                                       |           |
|---|--------------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|--------------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|--------------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|--------------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|
|   | Do 10 ton i do 20 miejsc |           | Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc |           | Do 10 ton i do 20 miejsc |           | Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc |           | Do 10 ton i do 20 miejsc |           | Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc |           | Do 10 ton i do 20 miejsc |           | Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc |           |
|   | nie regularni            | regularni | nie regularni                         | regularni | nie regularni            | regularni | nie regularni                         | regularni | nie regularni            | regularni | nie regularni                         | regularni | nie regularni            | regularni | nie regularni                         | regularni |
| Air Polonia sp. z o.o.  |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |                          |           | c                                     | c         |                          |           |                                       |           |
| Eurolot S.A.  |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |
| Adviser Trade Service Consulting sp. z o.o.                     | •                        |           |                                       |           | •                        |           |                                       |           | •                        |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |
| Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.                                 |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |                          |           | •                                     | •         |
| WSK-PZL – Świdnik S.A.  | •                        |           |                                       |           | w                        |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |
| Piotr Jafernik – „Normal”                                       | •                        |           |                                       |           | w                        |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |
| Jerzy Domonicz „Technika – Aerotechnika”                        | •                        |           |                                       |           | z                        |           |                                       |           | w                        |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |
| Biuro Podróży Globus sp. z o.o.                                 |                          |           | •                                     |           |                          |           | •                                     |           |                          |           | c                                     |           |                          |           |                                       |           |
| Sky Express 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.   |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           | •                        |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |
| Fischer Air Polska sp. z o.o. (obecnie Primacharter sp. z o.o.) |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          |           | •                                     |           |                          |           | •                                     |           |
| General Aviation sp. z o.o.                                     |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           | •                        |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |
| Jet Air sp. z o.o.  |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           | •                        | •         |                                       |           |                          | •         | •                                     |           |
| GB Aerocharter sp. z o.o.                                       |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           | •                        |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |
| Jet Service sp. z o.o.  |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |
| Ace Aviation sp. z o.o.   |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          |           |                                       |           |                          | •         |                                       |           |

w- wygaśnięcie koncesji; z - zawieszenie koncesji; c – cofnięcie koncesji

Źródło: opracowanie własne ULG

## 1.2. Wyniki przewozowe przewoźników krajowych.

Udział w ruchu regularnym w ilości odprawionych i przybyłych pasażerów dwóch największych przewoźników polskich należących do Grupy LOT w roku 2005 wyniósł 43,81% dla PLL LOT i 4,82% dla Nowego Przewoźnika, natomiast w 2006 r. 33,58% dla PLL LOT i 7,52% dla Nowego Przewoźnika, co oznacza zmniejszenie się udziału procentowego PLL LOT w rynku o 10,23% i zwiększenie udziału procentowego Nowego Przewoźnika o 2,70%. Pomimo zmniejszenia udziału PLL LOT w ilości przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów zwiększyły one liczbę przewiezionych pasażerów z 4 517 449 osób w 2005 r. do 4 715 236 osób w 2006 r., co jest równoznaczne ze wzrostem o 4,4%. Odnotowany wzrost będzie większy, gdy weźmie się pod uwagę rok 2004, kiedy to PLL LOT przewiozły 4 472 632 osób, co jest równoznaczne ze wzrostem liczby przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów na przestrzeni lat 2004-2006 łącznie o 5,4%. Natomiast Nowy Przewoźnik zwiększył liczbę przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów z 496 540 osób w 2005 r. do 1 055 434 osób w 2006 r., co oznacza wzrost o 112,6%. Trzeci z przewoźników zaliczanych do Grupy LOT, Eurolot, w 2004 r. w 28 053 operacjach przewiózł 932,4 tys. pasażerów, w 2005 r. w 27 733 operacjach przewiózł 937,9 tys. pasażerów, a w 2006 r. w 27 385 operacjach przewiózł 956,6 tys. pasażerów, co świadczy o tym że pomimo zmniejszenia liczby operacji udało mu się przewieźć większą liczbę pasażerów. W omawianym okresie w 2006 r. w ruchu regularnym udział na poziomie 0,23% odnotował również Sky Express. Pozostali krajowy przewoźnicy wykonywali pasażerskie loty nieregularne.

Również przewoźnicy niewykonyjący lotów w ruchu regularnym odnotowują wzrost liczby przewiezionych pasażerów. White Eagle Aviation w 2004 r. przewiózł 6 010 osób, w 2005 r. 21 878 osób, a w 2006 r. 44 666 osób, co oznacza łączny wzrost w omawianym okresie o 743,2 %. Widoczne zwiększenie liczby przewiezionych pasażerów odnotował również Sky Taxi, który w 2004 r. przewiózł 573 pasażerów, w 2005 r. 244 pasażerów, a w 2006 r. 7 027 pasażerów, co przekłada się na łączny wzrost o 1226,4%.

Widoczne jest więc, że największy polski przewoźnik, którym są PLL LOT, rozwija się w stabilnym tempie. Natomiast pozostali przewoźnicy, włączając w to należącego do grupy LOT Nowego Przewoźnika, rozwijają się bardzo dynamicznie, jeżeli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów. Tak dynamiczny wzrost wynika z reguły z faktu zwiększania posiadanej floty, co pozwala na zwiększenie liczby przewiezionych pasażerów.

### 1.3. Sytuacja finansowa Polskich przewoźników

Sytuacja przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na przestrzeni lat 2004-2006 jest charakterystyczna dla jeszcze dosyć młodej branży. Przewoźnicy działający na rynku, za wyjątkiem grupy LOT, nie mają jeszcze ugruntowanej pozycji rynkowej i bardzo często szukają dopiero swojego miejsca na rynku. Dodatkowo muszą oni zmagać się z konkurencją ze strony przewoźników z innych państw Unii Europejskiej, posiadających często większe doświadczenie i zazwyczaj wyższe kapitały, a co za tym idzie - większą siłę rynkową.

Zaprezentowane w tej części opracowania zestawienia nie uwzględniają Air Polonii, która ogłosiła upadłość, w związku z czym nie ma możliwości zweryfikowania posiadanych informacji finansowych dotyczących jej działalności, Biura Podróży i Usług Globus sp. z o.o., któremu cofnięto koncesję i nie istnieje możliwość zweryfikowania danych finansowych oraz podmiotów, których koncesje wygasły (podmiotami tymi są: WSK PZL Świdnik S.A., Piotr Jafernik – „Normal”, Jerzy Domicz „Technika-Aerotechnika”).

Do pozytywnych zjawisk zachodzących w tej części rynku należy zaliczyć stałe zwiększanie się sumy aktywów działających na rynku polskich podmiotów. W omawianym okresie aktywa spółek wykonujących przewóz lotniczy i posiadających wydaną przez Prezesa ULC koncesję wzrosły o 430 480 562,88 PLN w roku 2005 w stosunku do roku 2004 i były w większości wynikiem zwiększenia się kapitałów posiadanych przez przewoźników istniejących w 2004 r., głównie przez PLL LOT. Wzrost w wysokości 75 865 608,56 PLN był wynikiem zwiększenia się ilości podmiotów posiadających wydaną koncesję, w roku 2006 posiadane przez podmioty aktywa zwiększyły się o 267 223 468,47 PLN, z czego 129 537 695,60 PLN stanowiły aktywa spółek, które uzyskały koncesje w roku 2006. W omawianym okresie sam PLL LOT dokonał zwiększenia posiadanych aktywów o 562 151 963,72 PLN.



Źródło: opracowanie własne ULC

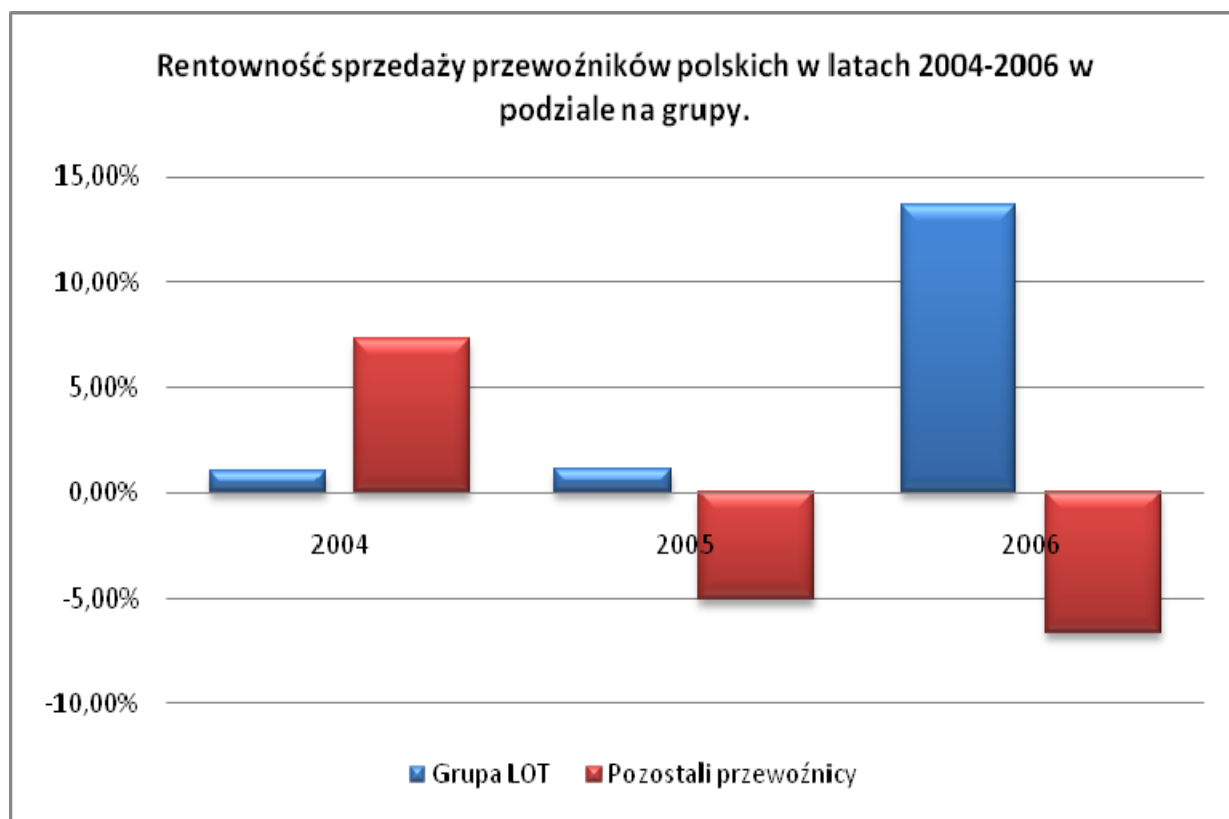
Kolejne wykresy przedstawiają osiągnięte przez polskich przewoźników lotniczych w latach 2004-2006 wskaźniki rentowności sprzedaży i majątku. Przewoźnicy polscy zostali do celów tej części opracowania podzieleni na dwie grupy:

- Grupa LOT - LOT, Nowy Przewoźnik i Eurolot - podmioty te posiadają ścisłe powiązania kapitałowe;
- pozostałe podmioty posiadające koncesje w danym roku.

Podział taki wynika z faktu, że przewoźnicy z drugiej grupy są na tyle zróżnicowani, że nie jest możliwe wyselekcjonowanie dodatkowych podgrup zawierających po kilka podmiotów. Powyższy podział pozwala na pokazanie głównych tendencji rynkowych dotyczących rozwoju przewoźników lotniczych w latach 2004-2006.

Analizując znajdujący się na kolejnej stronie wykres należy zwrócić uwagę na fakt wystąpienia widocznej poprawy w rentowności grupy LOT w roku 2006. Wyniki rentowności drugiej grupy podmiotów ujęte w tak ogólny sposób dają w pewnym stopniu mylne wrażenie, że podmioty działające w tej grupie były nierentowne. Jednakże należy wziąć pod uwagę fakt, iż podmioty znajdujące się w grupie są różnej wielkości, co powoduje występowanie dużych różnic w poziomie wykonywanego obrotu, co przekłada się na znaczne różnice w wielkości osiągniętego zysku/poniesionej straty. Za złe wyniki rentowności w tej grupie odpowiada w

dużej mierze jeden zaliczanych do niej podmiotów, który w tym okresie przechodził kłopoty finansowe, a generowana przez niego strata wielokrotnie przekraczała zyski/straty innych podmiotów z tej grupy.

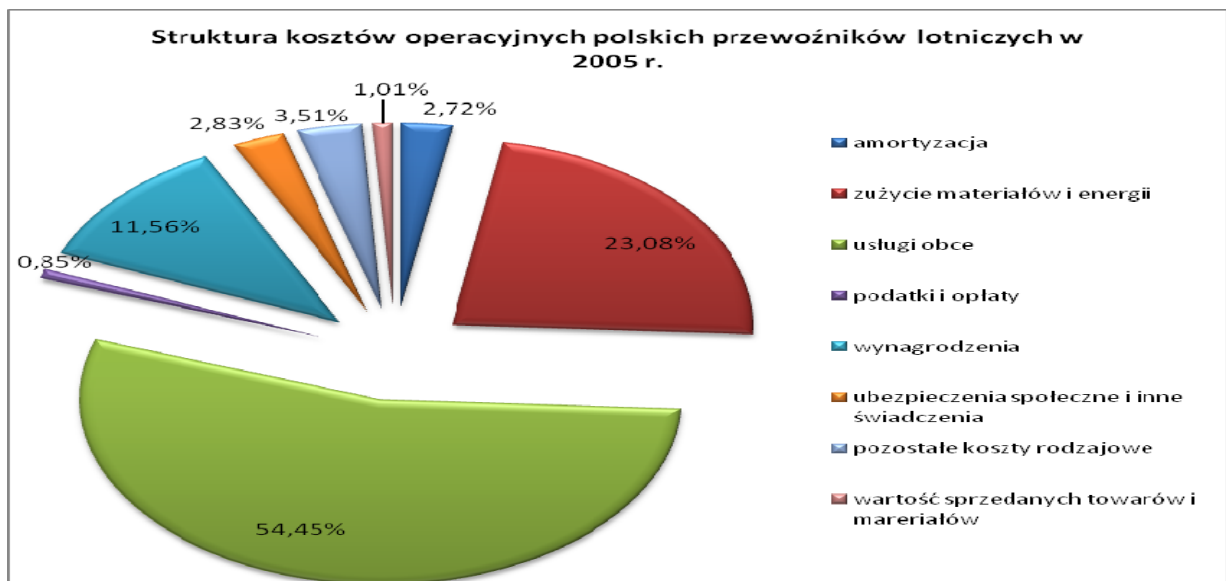
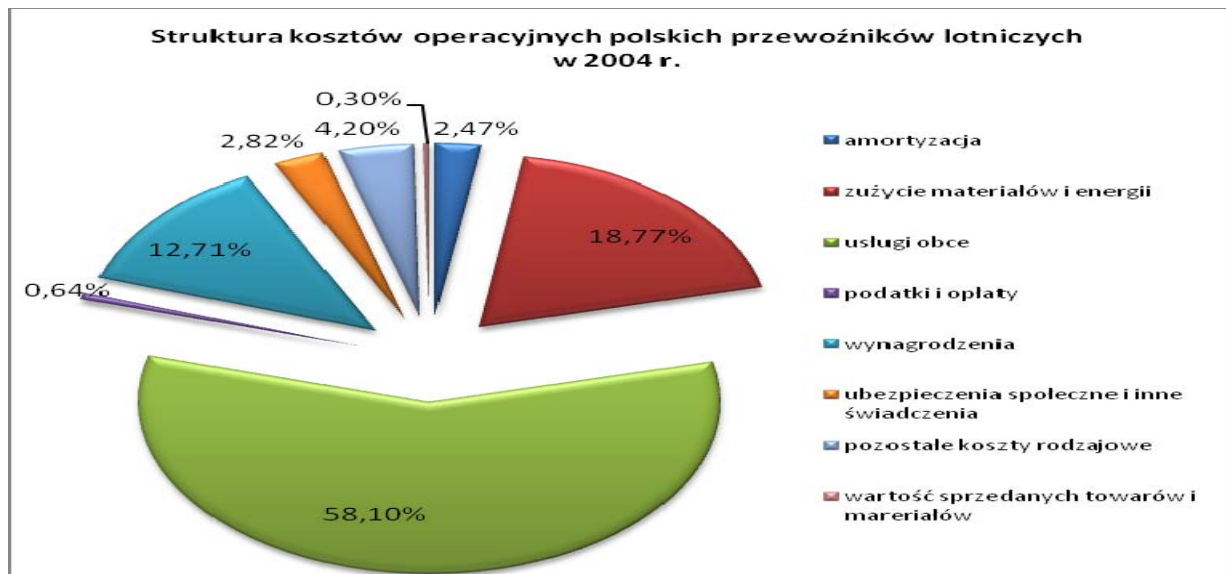


Źródło: opracowanie własne ULC

Do głównych kosztów obciążających przychody osiągane przez przewoźników należy zaliczyć wynagrodzenia, usługi obce, zużycie materiałów i energii oraz - w przypadku przewoźników posiadających na własność samoloty - amortyzację. Wszystkie te pozycje są charakterystyczne dla rodzaju wykonywanej działalności. Wysokie koszty z tytułu usług obcych wynikają między innymi z konieczności zapewnienia pasażerom obsługi naziemnej w porcie, dostarczenia żywności na pokład oraz wszelkich napraw i przeglądów posiadanego sprzętu, które nie mogą zostać wykonane przez zatrudnionych pracowników - w analizowanym okresie stanowiły one ponad 50% kosztów operacyjnych ponoszonych przez przewoźników. Koszty wynagrodzeń pilotów i personelu pokładowego są wysokie ze względu na specyfikę branży, wymagane kwalifikacje i dużą mobilność zatrudnionych w niej osób - stanowiły one około 12% kosztów operacyjnych. Koszty materiałów i energii to w większości koszty materiałów eksploatacyjnych, a w szczególności paliwa, którego ceny w ostatnich latach stale wzrastały. Wzrost cen odbił się również na udziale tego typu kosztów w

kosztach operacyjnych przewoźników i wzrósł z niespełna 19% w 2004 r. do prawie 26% w roku 2006.

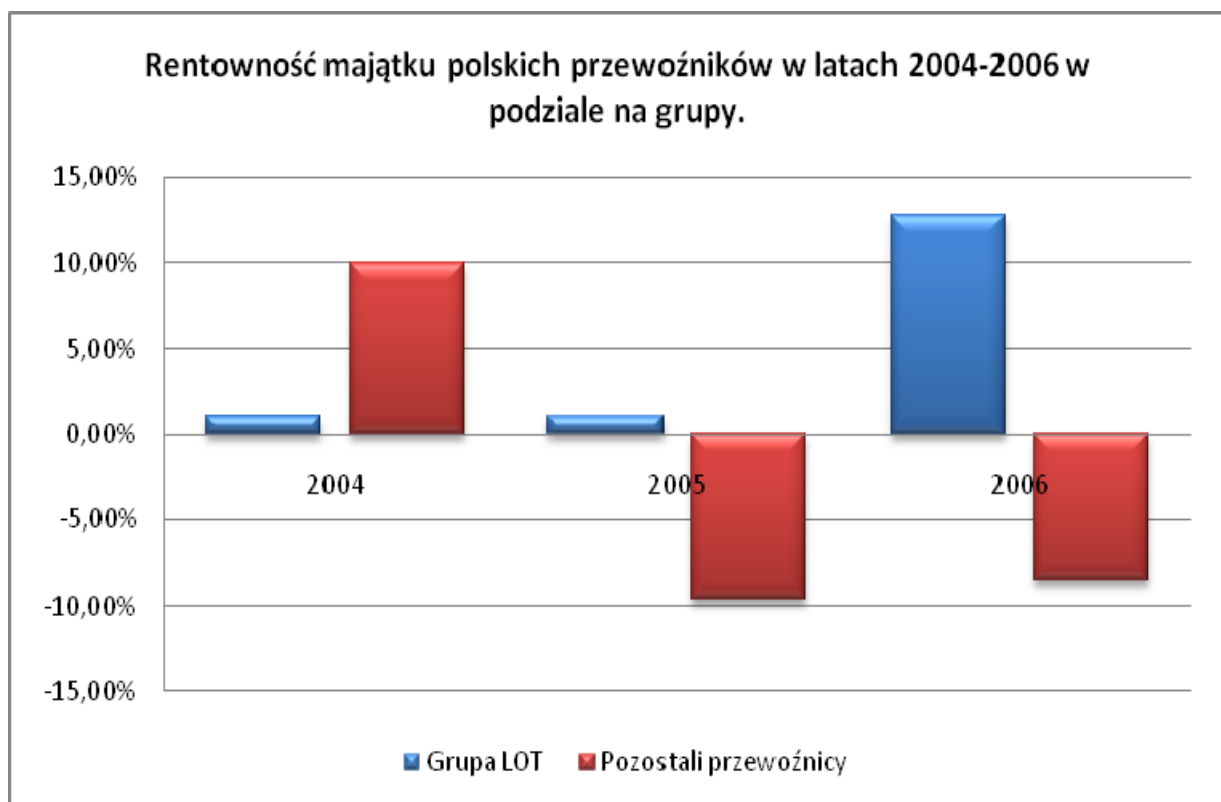
Poniżej zaprezentowane zostały wykresy przedstawiające udział poszczególnych grup kosztów operacyjnych w całości kosztów operacyjnych ponoszonych przez przewoźników posiadających wydane przez Prezesa ULC koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego.





Źródło: opracowanie własne ULC

Analizując przedstawioną na poniższym wykresie rentowność majątku polskich przewoźników, należy zauważyć, że dla Grupy LOT wielkości tych wskaźników są porównywalne natomiast w przypadku pozostałych przewoźników wskaźnik rentowności majątku przyjmuje większe wartości bezwzględne niż wskaźnik rentowności sprzedaży.



Źródło: opracowanie własne ULC

Biorąc pod uwagę fakt, że polski rynek jest stosunkowo młody a liberalizacja rynku, otwierając przewoźnikom krajowym drzwi do portów całej Unii Europejskiej, udostępniła rynek krajowy posiadającym większe doświadczenie podmiotom zagranicznym, nie dziwią wahania w zyskowności u wielu podmiotów. Zarządy wielu przewoźników, poszukując nowych rynków zbytu, dokonują często odważnych posunięć i cały czas poszukują nowych możliwości rozwoju dla swoich firm. Można się więc spodziewać, że przez kilka najbliższych lat sytuacja na rynku będzie dosyć niestabilna, gdyż działające na nim podmioty będą wypracowywały swoje pozycje rynkowe i poszukiwały optymalnych dla siebie rozwiązań, a zaostrzająca się konkurencja zmuszać je będzie do obniżania marż, tak aby utrzymać się na rynku i sprostać konkurencji zarówno krajowej, jak i zagranicznej, tym bardziej, że dalsze rozszerzanie się UE oraz liberalizacja na linii Unia Europejska – państwa trzecie będzie stwarzać z jednej strony nowe możliwości, a z drugiej zaostrzać konkurencję.

## **2. Przewoźnicy zagraniczni na polskim rynku.**

Przewoźnicy zagraniczni są motorem napędowym rozwoju polskiego rynku lotniczego. To oni otwierają większość nowych połączeń i w latach 2005-2006 przewieźli większość pasażerów podróżujących z i do Polski. W 2005 r. udział przewoźników zagranicznych w ilości pasażerów odlatujących i przylatujących do/z polskich portów lotniczych w ruchu regularnym stanowił 51,37%, a w 2006 r. 58,04%.

W pierwszej dekadzie<sup>13</sup> pod względem liczby przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym znalazło się ośmiu przewoźników zagranicznych, w tym pięciu przewoźników zagranicznych tzw. niskokosztowych. Łącznie w pierwszej dekadzie znalazło się sześciu przewoźników niskokosztowych, co potwierdza postawioną wcześniej tezę, iż przewoźnicy niskokosztowi stanowią podstawę dynamicznego rozwoju polskiego rynku lotniczego. W 2005 r. udział przewoźników niskokosztowych zagranicznych wyniósł 26,55%, a w 2006 r. 38,87%, co oznacza że zagraniczni przewoźnicy niskokosztowi osiągnęli łącznie wyższy udział w rynku niż największy z przewoźników krajowych. Na ogólny wzrost liczby przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów wynoszący 36,18 % złożył się wzrost o 15,75% ilości pasażerów przewiezionych przez przewoźników polskich i 155,5% wzrost w

---

<sup>13</sup> Dziesięciu przewoźników posiadających na koniec 2006 r. największy udział w ilości pasażerów obsługiwanych w polskich portach w ruchu regularnym.

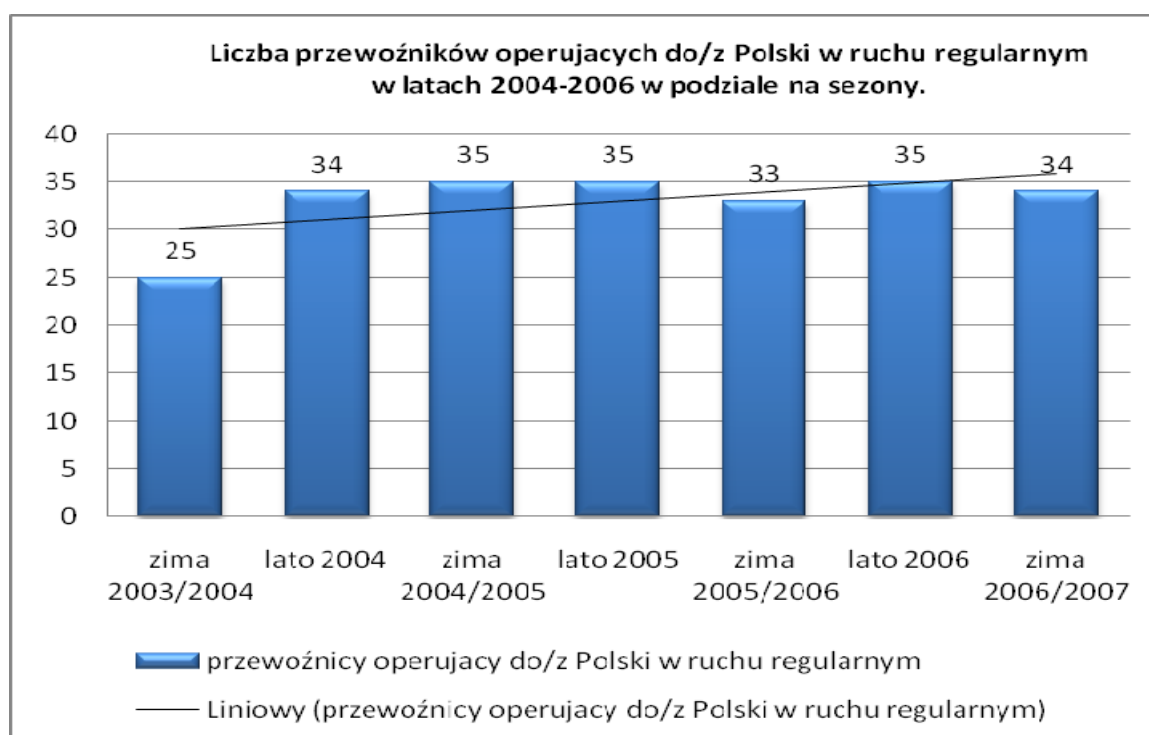


ilości pasażerów obsługiwanych przez przewoźników zagranicznych, natomiast wzrost ilości przewiezionych pasażerów przez przewoźników niskokosztowych wyniósł 101,24%.

Najwięksi zagraniczni przewoźnicy osiągnęli w 2006 r. w stosunku do roku 2005 wzrost liczby obsługiwanych pasażerów o:

- przewoźnicy tradycyjni:
  - Lufthansa 13,75%,
  - British Airways 3,01%,
  - Air France 25,30%,
- przewoźnicy niskokosztowi:
  - Wizzair 67,22%,
  - Ryanair 493%,
  - Sky Europe 21,53%,
  - easyJet 6,77%,
  - Germanwings 40,84%.

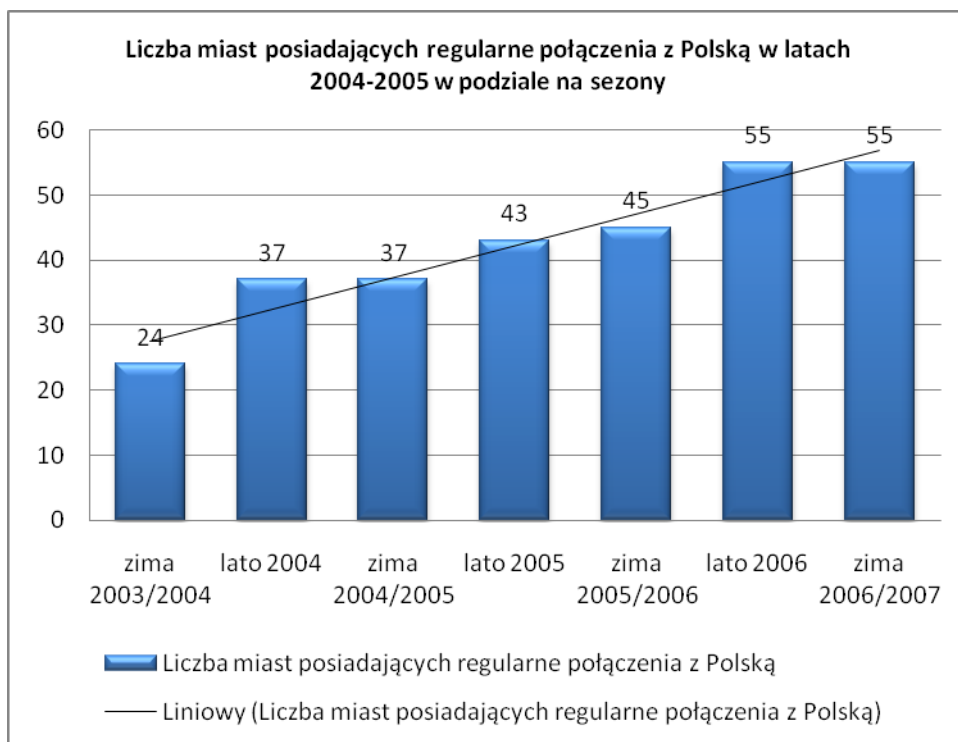
Dokonując analizy zamieszczonego poniżej wykresu widać, że liczba przewoźników zagranicznych operujących do/z Polski w ruchu regularnym w omawianym okresie wzrosła i od sezonu lato 2004 znajduje się na względnie stabilnym poziomie. Dokładny wykaz przewoźników z podziałem na porty i sezony oraz z wykazem obsługiwanych przez nich kierunków znajduje się w załączniku nr 4.



Źródło: opracowanie własne ULC

Przyglądając się kolejnemu wykresowi widać, że stale rozwijana jest przez przewoźników zagranicznych siatka połączeń oferowanych do/z polskich portów lotniczych. Podczas gdy w sezonie zima 2003/2004 z polskich portów można było polecieć za pośrednictwem zagranicznych linii lotniczych do 24 portów zagranicznych, w sezonie zima 2006/2007 można już było polecieć do 55 portów zagranicznych.

Należy również zauważyć, że wiele z połączeń (tras) obsługiwanych jest równoległe przez kilku przewoźników oraz że istnieją połączenia, które łączą port docelowy z prawie wszystkimi portami lotniczymi w Polsce. (najczęściej wybierane przez przewoźników kierunki to w kolejności: Londyn – 5 przewoźników, Kopenhaga, Paryż, Mediolan – 4 przewoźników, Rzym, Helsinki, Frankfurt – 3 przewoźników)



Źródło: opracowanie własne ULC

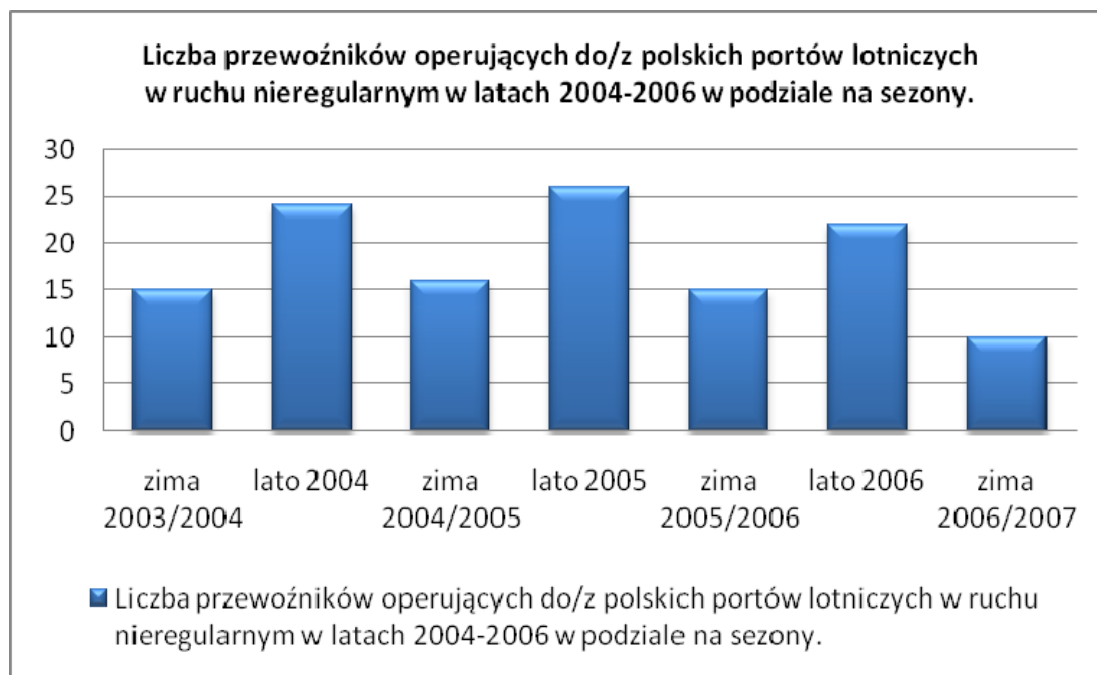
Zaprezentowana na kolejnej stronie tabela pokazuje, jak w kolejnych latach zmieniła się liczba przewoźników zagranicznych operujących do/z polskich portów lotniczych w podziale na porty, z ukazaniem liczby przewoźników marketingowych (posiadających w swojej ofercie połączenia do/z Polski, ale fizycznie ich nie wykonujących - sprzedających miejsca w samolotach na podstawie umów z liniami fizycznie do Polski operującymi) oraz z liczbą oferowanych przez nich połączeń i liczbą kierunków obsługiwanych z danego portu lotniczego w Polsce.

Widoczne jest, że w omawianym okresie we wszystkich - za wyjątkiem Zielonej Góry - portach lotniczych zwiększyła się liczba przewoźników zagranicznych operujących regularnie, jak również widoczne jest wyraźne zwiększenie się ilości obsługiwanych przez nich kierunków.

| Port lotniczy       | Zima 2003/2004                       |                                    | Lato 2004                          |                                    | Zima 2004/2005                     |                                    | Lato 2005                          |                                    | Zima 2005/2006                     |                                    | Lato 2006                          |                                    | Zima 2006/2007                     |                                    |
|---------------------|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
|                     | Liczba przewoźników w (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) | Liczba przewoźników (marketingowi) | Liczba połączeń (liczba kierunków) |
| <b>Warszawa</b>     | 31 (11)                              | 24 (24)                            | 36 (7)                             | 43 (32)                            | 49 (15)                            | 46 (35)                            | 49(15)                             | 49(37)                             | 52(19)                             | 57 (44)                            | 40( 10)                            | 55 (44)                            | 50 (19)                            | 58 (45)                            |
| <b>Kraków</b>       | 3                                    | 3 (3)                              | 12 (1)                             | 11 (9)                             | 13 (1)                             | 18 (16)                            | 14 (1)                             | 23 (20)                            | 14 (1)                             | 25 (21)                            | 17(1)                              | 38 (33)                            | 15 (1)                             | 38 (31)                            |
| <b>Katowice</b>     | 1                                    | 2(2)                               | 2                                  | 13 (13)                            | 2                                  | 4 (4)                              | 2                                  | 15 (14)                            | 2                                  | 10 (9)                             | 1                                  | 13 (13)                            | 3                                  | 17 (17)                            |
| <b>Wrocław</b>      | 3                                    | 3 (3)                              | 2                                  | 2 (2)                              | 4                                  | 3 (3)                              | 5                                  | 5 (4)                              | 4                                  | 5 (5)                              | 6                                  | 9 (7)                              | 6                                  | 13 (13)                            |
| <b>Poznań</b>       | 3                                    | 3 (3)                              | 4                                  | 5 (5)                              | 4                                  | 5 (5)                              | 6                                  | 8 (8)                              | 6                                  | 7 (6)                              | 5                                  | 8 (7)                              | 4                                  | 6 (5)                              |
| <b>Gdańsk</b>       | 1                                    | 1 (1)                              | 3                                  | 4 (4)                              | 3                                  | 4(4)                               | 6                                  | 5 (5)                              | 6                                  | 10 (9)                             | 6                                  | 11 (11)                            | 6                                  | 14 (12)                            |
| <b>Szczecin</b>     |                                      |                                    | 1                                  | 1 (1)                              | 2                                  | 2 (2)                              |                                    |                                    | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              |
| <b>Bydgoszcz</b>    |                                      |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              |
| <b>Zielona Góra</b> |                                      |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |
| <b>Rzeszów</b>      |                                      |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    |                                    | 1                                  | 2 (2)                              | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              |
| <b>Łódź</b>         |                                      |                                    |                                    |                                    | 2                                  | 2 (1)                              | 1                                  | 1 (1)                              | 1                                  | 2 (2)                              | 1                                  | 2 (2)                              | 1                                  | 3 (3)                              |

Źródło: opracowanie własne ULC

W przypadku przewoźników operujących do/z polskich portów lotniczych w ruchu nieregularnym również widoczny jest znaczny wzrost głównie liczby obsługiwanych przez nich połączeń, a także częstotliwości ich wykonywania. Szczegółowy wykaz operujących do/z Polski przewoźników wykonujących operacje w ruchu nieregularnym w podziale na porty i ze wskazaniem kierunków wykonywanych lotów prezentuje załącznik nr 5.



Źródło: opracowanie własne ULC

Na powyższym wykresie ukazana została liczba przewoźników wykonujących operacje w ruchu nieregularnym do/z polskich portów lotniczych przy uwzględnieniu podziału na sezony. W omawianym okresie sama liczba przewoźników operujących w ruchu nieregularnym do/z polskich portów lotniczych nie uległa zwiększeniu.

Wykonywane przez tych przewoźników połączenia są ściśle powiązane ze wzrostem zamożności społeczeństwa, a w konsekwencji tego ze wzrostem ruchu turystycznego. Wykonywane są one w większości do popularnych turystycznie miejscowości i odbywają się na podstawie umów pomiędzy biurami podróży a liniami lotniczymi. Z rekreacyjnego charakteru tych przewozów wynika sezonowość ich wykonywania – w sezonach letnich liczba przewoźników była znacznie wyższa niż w sezonach zimowych. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że w omawianym okresie krajowy rynek usług charterowych był stosunkowo słabo rozwinięty i większość generowanego w tym segmencie ruchu wykonywana była właśnie przez przewoźników zagranicznych.

Widać więc, że stale rosnący udział przewoźników zagranicznych w polskim rynku jest jego siłą napędową. Przewoźnicy zagraniczni odnotowują znaczący wzrost udziału w

rynku polskim i obsługują ponad połowę pasażerów odlatujących/przylatujących z/do polskich portów. Działalność ich na polskim rynku charakteryzuje się również większą dynamiką wzrostu liczby przewiezionych pasażerów niż w przypadku przewoźników krajowych, szczególnie w ruchu regularnym, gdzie stale zwiększa się udział przewoźników niskokosztowych. W omawianym okresie nastąpiła widoczna rozbudowa oferowanej z polskich portów siatki połączeń.

## IV. OBSŁUGA NAZIEMNA

### 1. Informacje ogólne

W chwili obecnej kwestie dotyczące usług obsługi naziemnej uregulowane są w *ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych* (Dz. U. Nr 128, poz. 1071), które to przepisy stanowią implementację do krajowego systemu prawnego postanowień *Dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty* (Dz. Urz. UE. L 1996 Nr 272). Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie obsługi naziemnej wymaga uzyskania zezwolenia. Zgodnie z w/w aktami obecnie wyróżnia się jedenaście kategorii usług obsługi naziemnej (szczegółowy wykaz istniejących kategorii znajduje się w załączniku nr 1).

Obsługa naziemna organizowana jest na zasadach równego traktowania przedsiębiorców świadczących tę obsługę oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy mają zapewnioną możliwość wyboru podmiotu świadczącego obsługę spośród uprawnionych przedsiębiorców.

Liczba zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej w danym porcie lotniczym może być ograniczona w odniesieniu do poszczególnych kategorii usług obsługi naziemnej. Zgodnie z w/w rozporządzeniem Ministra Infrastruktury tzw. „kategorie limitowane” dotyczą kategorii 3, 4, 5, i 7. Limitowanie tych kategorii usług obsługi naziemnej zależy od ilości obsługiwanych w tym porcie lotniczym w ciągu roku pasażerów i ładunków.

Do końca 2006 r. zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego posiadało 8 podmiotów oferujących usługi obsługi naziemnej. Podmioty te to:

- Warsaw Airport Services sp. z o.o., który zezwolenie uzyskał w dniu 5.07.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10. Wykonuje działalność na lotnisku Warszawa – Okęcie;
- GDN Airport Services sp. z o.o., który zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wykonuje działalność na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- LOT Ground Services sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 4.05.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;

- Petrolot sp. z o.o. zezwolenie nr ULC-LER1-4021/2/04/4 z dnia 22.09.2004 r. w kat. 7 na lotniskach Bydgoszcz-Szwederowo i Łódź – Lublinek oraz zezwolenie nr ULC-LER-1-MK-4021/1/04/2 z dnia 22.09.2004 r. w kat. 7 na lotniskach w Gdańsku im. Lecha Wałęsy, Katowicach-Pyrzowicach, Krakowie-Balicach, Poznaniu-Ławicy, Rzeszowie-Jasionce, Szczecinie-Goleniowie, Warszawie-Okęcie, Wrocławiu-Strachowicach i Zielonej Górze-Babimoście;
- POZ – LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wykonuje działalność na lotnisku Poznań – Ławica;
- P.P.H.U. POL TRANS CATERING zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 11. Wykonuje działalność na lotniskach Wrocław – Strachowice oraz Katowice – Pyrzowice;
- Feras Polska sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 19.12.2005 r. w kat. 1. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;
- Falenty Catering sp. z o.o. zezwolenie nr uzyskał w dniu 5.12.2006 r. w kat 11. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;

Kilka innych podmiotów starało się w omawianym okresie o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w portach lotniczych.

W tabeli na kolejnej stronie umieszczone zostały podmioty, które uzyskały do końca 2006 r. zezwolenia z wyszczególnieniem portów, w których działają i obsługiwanych kategorii.

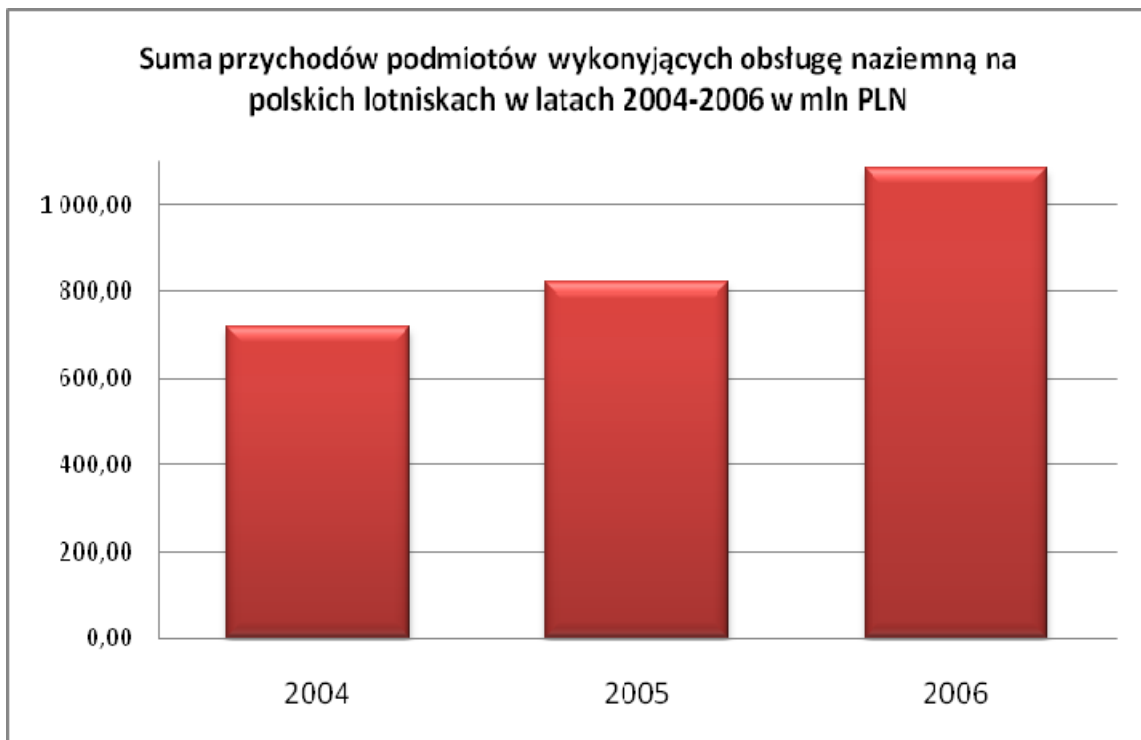


| Nazwa                                | Porty na działalność, w których wydano zezwolenie   | Rok wydania zezwolenia | Posiadana kategoria |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |
|--------------------------------------|---|------------------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
|                                      |   |                        | 1                   | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Warsaw Airport Services sp. z o.o.   | Warszawa  | 2004                   | •                   | • | • |   | • | • |   | • | • | •  |    |
| GDN Airport Services sp. z o.o.      | Gdańsk  | 2004                   | •                   | • | • | • | • | • |   | • | • | •  |    |
| LOT Ground Services sp. z o.o.       | Warszawa  | 2004                   | •                   | • | • | • | • | • |   | • | • |    |    |
| Petrolot sp. z o.o.                  | Bydgoszcz, Łódź, Gdańsk, Katowice, Kraków, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra | 2004                   |                     |   |   |   |   |   |   | • |   |    |    |
| POZ-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. | Poznań  | 2004                   | •                   | • | • | • | • | • |   | • | • | •  |    |
| P.P.H.U. Pol Trans Catering          | Wrocław, Katowice   | 2004                   |                     |   |   |   |   |   |   |   |   |    | •  |
| Feras Polska sp. z o.o.              | Warszawa  | 2005                   | •                   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |
| Falenty Catering sp. z o.o.          | Warszawa  | 2006                   |                     |   |   |   |   |   |   |   |   |    | •  |

Źródło: opracowanie własne ULC

## 2. Sytuacja finansowa podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na lotniskach w Polsce.

Wraz ze zwiększaniem się liczby podmiotów posiadających zezwolenia zwiększa się też wielkość osiąganych przez nie łącznie przychodów. Zwiększeniu ulegają również przychody osiągane przez poszczególne spółki zajmujące się wykonywaniem obsługi naziemnej.



Źródło: opracowanie własne ULC

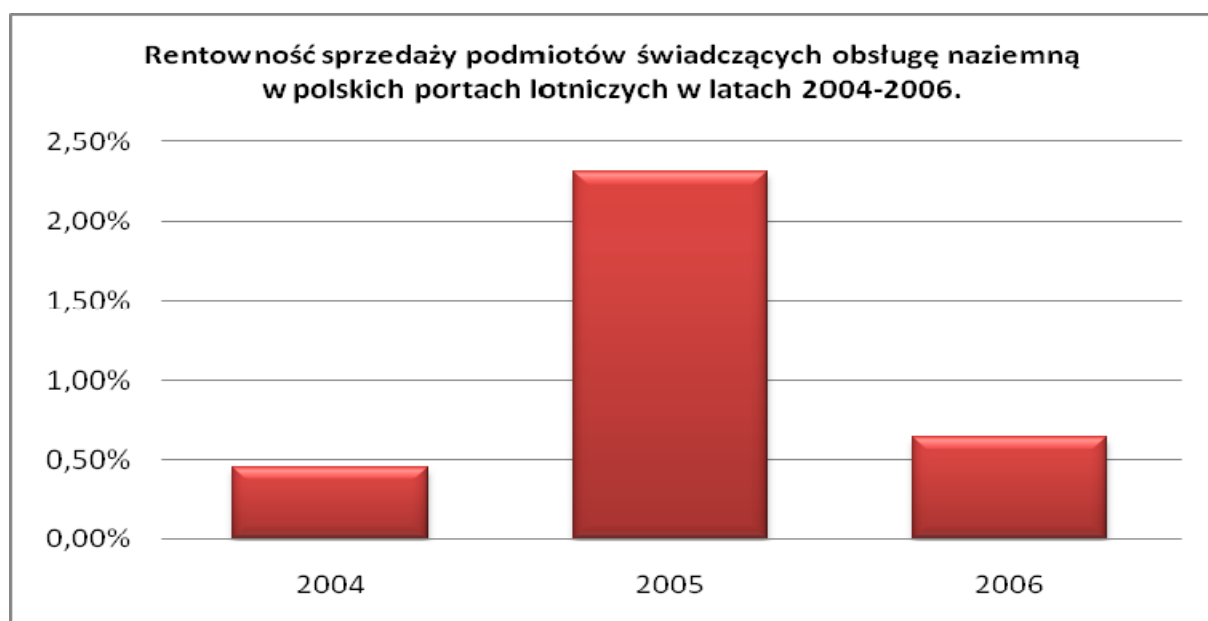
Podmioty posiadające zezwolenie na wykonywanie obsługi naziemnej działają w konkurencyjnym środowisku, nierzadko wykonując nie tylko obsługę w zakresie posiadanego zezwolenia dla podmiotów z branży lotniczej, lecz świadcząc swoje usługi dla podmiotów z innych branż i w związku z powyższym posiadają dużą swobodę działalności (dotyczy to w szczególności przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie dostarczania posiłków na pokład statku powietrznego). Wraz ze wzrostem liczby udzielonych zezwoleń na wykonywanie obsługi naziemnej zwiększa się również konkurencja pomiędzy podmiotami działającymi w ramach tej samej kategorii w tym samym porcie.

Nie dziwi więc fakt, że w związku z szybkim wzrostem ruchu w portach lotniczych, a w konsekwencji zwiększaniem się zapotrzebowania na wykonywane przez te podmioty usługi, ulegają zwiększeniu przychody podmiotów wykonujących obsługę naziemną.



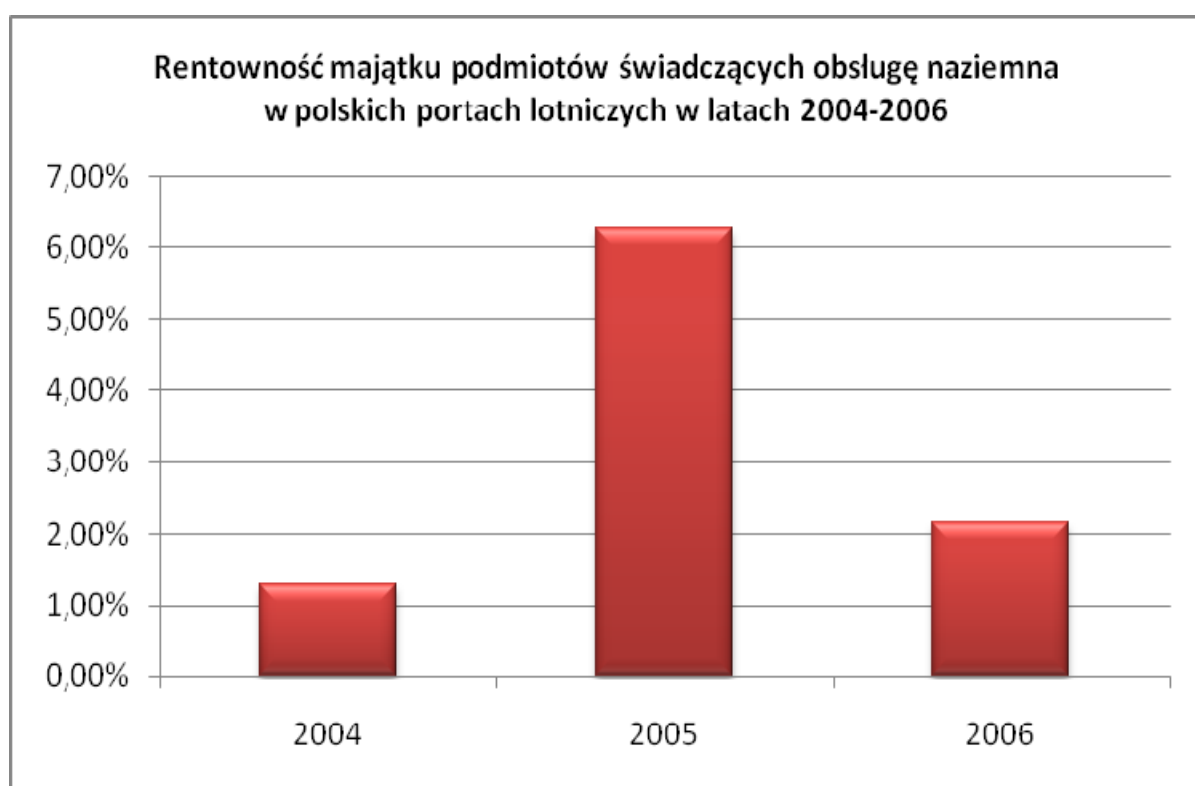
Źródło: opracowanie własne ULC

O rozwoju działających na rynku podmiotów świadczy również zwiększanie się sumy aktywów dla całej branży.



Źródło: opracowanie własne ULC

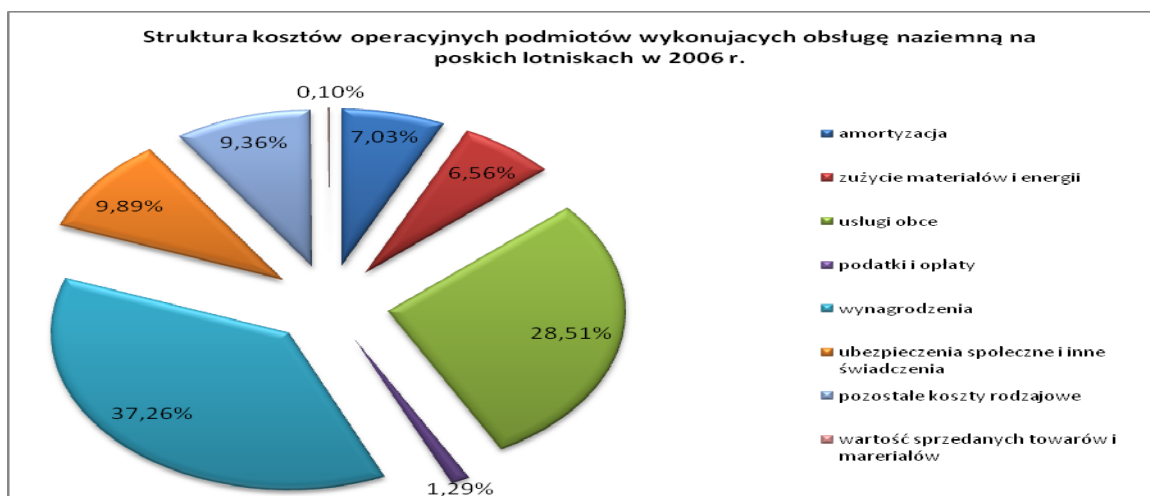
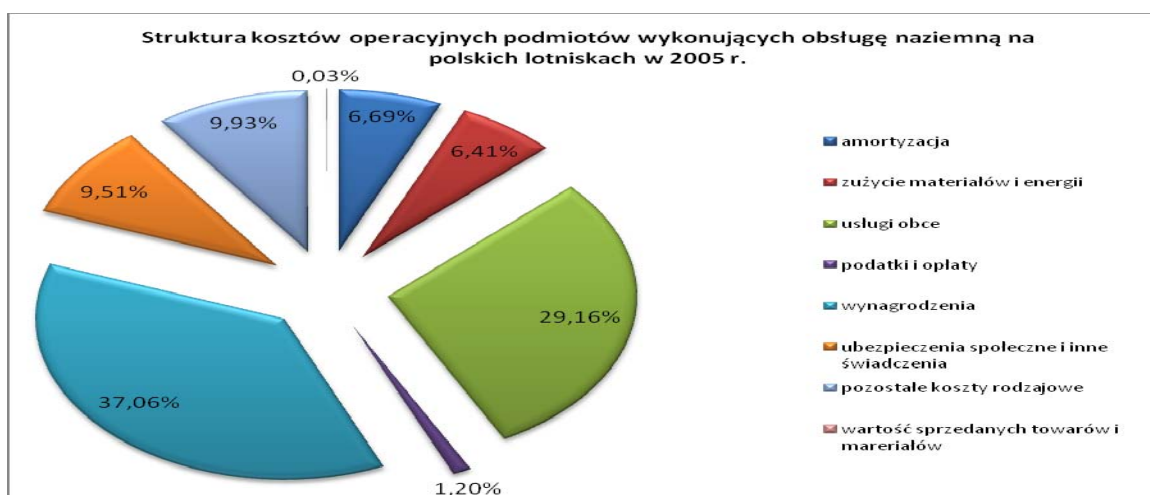
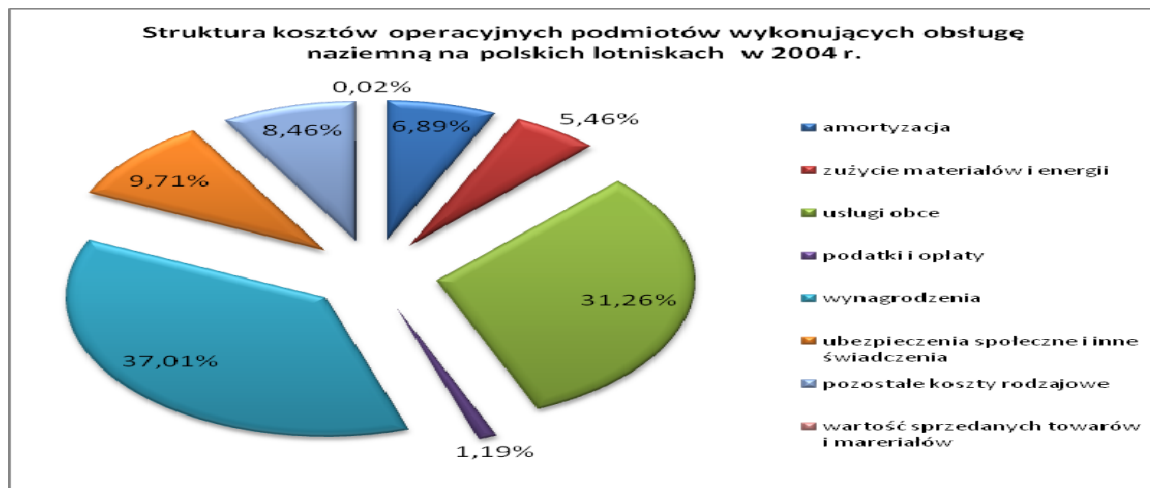
Przyglądając się zaprezentowanym na powyższym wykresie rentownościom sprzedaży osiąganym przez podmioty posiadające zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej, widoczne jest, że rok 2005 był najlepszy pod względem rentowności dla tej części rynku. Wydaje się, że sytuacja podmiotów wykonujących obsługę naziemną jest najbardziej stabilna. Nie można jednak zapominać, że z całą pewnością w najbliższym czasie, wraz z dalszym rozwojem rynku, wzrośnie również konkurencja w zakresie wykonywania obsługi naziemnej w zakresie kategorii bez ograniczenia liczby wykonujących je podmiotów, jak również wśród podmiotów startujących w konkursach na wykonywanie obsługi w kategoriach ograniczonych.



Źródło: opracowanie własne ULC

Dokonując analizy powyższego wykresu przedstawiającego rentowność majątku jaką osiągnęły spółki wykonujące obsługę naziemną w polskich portach lotniczych w kolejnych latach i porównując ją do rentowności sprzedaży, widać wyraźnie, że wartość bezwzględna rentowności majątku jest znacznie wyższa niż wartość bezwzględna rentowności sprzedaży, co wskazuje na to, że spółki te posiadają stosunkowo mały majątek trwały w porównaniu do wykonywanej produkcji i na stosunkowo duży udział pracy ludzkiej w wykonywaniu działalności produkcyjnej.

Zaprezentowane na kolejnej stronie wykresy ukazujące udział poszczególnych grup kosztów w kosztach działalności operacyjnej spółek wykonujących obsługę naziemną na lotniskach użytku publicznego w Polsce.



Źródło: opracowanie własne ULC

Do głównych kosztów działalności operacyjnej ponoszonych przez podmioty z tej grupy należą koszty wynagrodzeń i usług obcych. Wykonywane przez te podmioty usługi oparte są w dużej mierze na pracy ludzkiej, co znajduje potwierdzenie w udziale (ponad 37%), jaki ta grupa kosztów znajduje w ogólnej kwocie kosztów operacyjnych i wymagają korzystania z pomocy podmiotów zewnętrznych.

## V. PODSUMOWANIE

W latach 2004-2006 nastąpił dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce. Zwiększeniu uległa liczba obsługiwanych w polskich portach lotniczych pasażerów i wykonanych w nich operacji. Zwiększyła się liczba podmiotów posiadających koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego oraz posiadających zezwolenia na zarządzanie lotniskami użytku publicznego i wykonywanie obsługi naziemnej w portach lotniczych.

Zwiększenie się ilości pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych jest w dużej mierze wynikiem wejścia Polski do UE i otwarcia polskiego rynku dla przewoźników wspólnotowych, którzy w dynamiczny sposób zwiększają swój udział w polskim rynku, rozszerzają siatkę połączeń, tworzą nowe bazy w polskich portach i w znaczący sposób wpływają na zwiększenie przychodów osiąganych przez polskie porty lotnicze oraz agentów obsługi naziemnej.

Widoczny jest również rozwój polskich przewoźników, którzy zwiększają posiadane aktywa i kapitały własne oraz liczbę obsługiwanych pasażerów.

Jednocześnie widoczna jest charakterystyczna dla szybko rozwijających się rynków niestabilność. Te podmioty, które nie nadążają za szybko zmieniającą się rzeczywistością, ponoszą straty. Jest to szczególnie widoczne w przypadku linii lotniczych, jednakże dotyczy również portów lotniczych, które stale walczą o kolejnych przewoźników gotowych zaoferować nowe połączenia.

Dodatkowo biorąc pod uwagę szybki wzrost gospodarczy kraju, bogacenie się społeczeństwa i niską, ale z tendencją wzrostową mobilność ludności, można z całą pewnością stwierdzić, że polski rynek w kolejnych latach będzie rozwijał się dynamicznie i będzie rynkiem atrakcyjnym zarówno dla linii lotniczych jak i dla podmiotów inwestujących w rozwój portów lotniczych.

## **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

**Załącznik 1 – kategorie obsługi naziemnej**

**Załącznik 2 – ograniczenia w liczbie udzielanych zezwoleń.**

**Załącznik 3 - informacja nt. umów i uzgodnień międzynarodowych**

**Załącznik 4 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu regularnym do polskich portów lotniczych z podziałem na porty i z wyszczególnieniem tras.**

**Załącznik 5 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu nieregularnym do polskich portów lotniczych z podziałem na porty i z wyszczególnieniem tras.**



# ZAŁĄCZNIKI

## Załącznik 1 – kategorie obsługi naziemnej

### **1. Kategoria 1 - Ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników, obejmujące:**

- 1.1. reprezentację i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu użytkownika portu lotniczego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli;
- 1.2. kontrolę załadowania, przyjmowanie wiadomości i telekomunikację;
- 1.3. obsługę, przechowywanie i administrację urządzeń ładunkowych;
- 1.4. inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie użytkownika portu.

### **2. Kategoria 2 - Obsługa pasażerów, obejmująca:**

wszelką pomoc świadczoną pasażerom przylatującym, odlatującym, przesiadającym się, w tym sprawdzanie biletów i dokumentów podróży, rejestrowanie bagażu i przemieszczanie go do sortowni.

### **3. Kategoria 3 - Obsługa bagażu, obejmująca:**

obsługę naziemną bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.

### **4. Kategoria 4 - Obsługa ładunków (towarów i poczty), obejmująca:**

- 4.1. w zakresie ładunków: fizyczną obsługę wywozu, transferu i przywozu, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i

stosowania procedury bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności;

4.2. w zakresie poczty: fizyczną obsługę poczty przylatującej lub odlatującej, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie procedury w zakresie bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.

## **5. Kategoria 5 - Obsługa płytowa, obejmująca:**

5.1. prowadzenie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem<sup>14</sup>;

5.2. pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń;

5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego;

5.4. załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem;

5.5. dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników;

5.6. holowanie statku powietrznego przed startem i po lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu;

5.7. transport do statku powietrznego, załadowanie na statek powietrzny i wyładowanie ze statku powietrznego żywności i napojów.

## **6. Kategoria 6 - Obsługa statków powietrznych, obejmująca:**

6.1. mycie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, mycie toalet i zaopatrywanie w wodę;

---

<sup>14</sup> O ile usługi te nie są świadczone przez służbę ruchu lotniczego.

6.2. chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladanie statku powietrznego;

6.3. ponowne zaopatrzenie kabiny w odpowiednie wyposażenie, przechowywanie tego wyposażenia.

**7. Kategoria 7 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne, obejmująca:**

7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i roztankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;

7.2. uzupełnianie oleju i innych płynów.

**8. Kategoria 8 - Obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych, obejmująca:**

8.1. rutynowe czynności dokonywane przed lotem;

8.2. nierutynowe czynności wykonywane na żądanie użytkownika portu lotniczego;

8.3. obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu;

8.4. występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.

**9. Kategoria 9 - Obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych, obejmująca:**

9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;

9.2. pomoc podczas lotu, w tym przekazywanie nowych poleceń, jeżeli będzie to potrzebne;

9.3. czynności po wykonaniu lotu;

9.4. czynności administracyjne związane z załogą.

**10. Kategoria 10 - Transport naziemny, obejmujący:**

10.1. organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, jednak z wyłączeniem przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego;

10.2. każdy specjalny transport wykonywany na żądanie użytkownika portu lotniczego.

**11. Kategoria 11 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering), obejmująca:**

11.1. utrzymywanie kontaktów z dostawcami i zarządzanie administracyjne;

11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;

11.3. czyszczenie tego sprzętu;

11.4 przygotowanie i dostawę sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).

## **Załącznik 2 – ograniczenia w liczbie udzielanych zezwoleń.**

Ograniczenia w liczbie udzielanych zezwoleń dla agentów obsługi naziemnej występują w:

- w portach lotniczych, w których ruch roczny jest równy lub większy niż 2 mln. pasażerów lub 50 tys. ton ładunków - dla każdej kategorii do trzech, a w przypadku gdy usługi te świadczy zarządzający portem lotniczym - do czterech;
- w portach lotniczych, w których ruch roczny jest mniejszy niż 2 mln. pasażerów lub 50 tys. ton ładunków - dla każdej kategorii do dwóch, a w przypadku gdy usługi te świadczy zarządzający portem lotniczym - do trzech.

Jednocześnie przy wprowadzaniu ograniczeń liczby zezwoleń ze względu na szczególne przeszkody w zakresie dostępnej powierzchni lub przepustowości portu lotniczego Prezes Urzędu, biorąc pod uwagę w szczególności analizę przepustowości portu lotniczego przedstawioną przez zarządzającego portem lotniczym oraz stopień wykorzystania powierzchni portu, może na wniosek zarządzającego portem lotniczym:

- ograniczyć liczbę zezwoleń w porcie lotniczym lub jego części nie mniej niż do dwóch, dla agentów obsługi naziemnej dla kategorii usług innych niż 3, 4, 5 i 7;
- zastrzec dla jednego agenta obsługi naziemnej jedną lub więcej kategorii usług 3, 4, 5 i 7;
- ograniczyć liczbę zezwoleń dla użytkowników wykonujących obsługę własną dla kategorii usług innych niż 3, 4, 5 i 7, pod warunkiem, że będą wybierani na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów;
- wprowadzić zakaz obsługi własnej lub zastrzeżenie obsługi własnej dla jednego użytkownika w odniesieniu do kategorii 3, 4, 5 i 7.

W przypadku ograniczenia liczby udzielanych zezwoleń, o których mowa powyżej wyboru przedsiębiorcy dokonuje się w drodze konkursu organizowanego przez:

- zarządzającego portem lotniczym, jeżeli podobnej obsługi nie świadczy on sam lub podmiot, w którym posiada udziały, po konsultacji z komitetem przewoźników lotniczych;

- Prezesa Urzędu po konsultacji z zarządzającym portem lotniczym i komitetem przewoźników lotniczych

Jednakże istnieje możliwość uzyskania zezwolenia na świadczenie usług w porcie lotniczym w zakresie kategorii ograniczonych bez przeprowadzania procedury konkursowej. Zezwolenie może uzyskać zarządzający portem lotniczym lub podmiot, który spełnia następujące warunki:

- posiada upoważnienie zarządzającego portem lotniczym do świadczenia usług obsługi naziemnej w zakresie w/w kategorii;
- spełnia warunek efektywnej kontroli.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady 2407/92 efektywna kontrola oznacza związek, który stanowią prawa, umowy lub wszystkie inne środki, które zarówno oddzielnie, jak i wspólnie, uwzględniając poszanowanie stanu faktycznego lub związanego z tym obszarem prawa, dają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

- prawa użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa; praw lub umów, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w innym wypadku mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo.

### **Załącznik 3 - informacja nt. umów i uzgodnień międzynarodowych**

W omawianym okresie zostały podpisane następujące umowy i uzgodnienia dwustronne oraz umowy wspólnotowe:

#### **2004**

Umowy i uzgodnienia dwustronne

1. Podpisanie umowy o komunikacji lotniczej z Australią.

Umowy wspólnotowe

1. Paraflowanie wspólnotowej umowy horyzontalnej z Azerbejdżanem.

#### **2005**

Umowy i uzgodnienia dwustronne

1. Liberalizacja warunków dla eksploatacji linii lotniczych między RP a Chinami
2. Uzgodnienie zmiany do umowy z Białorusią (*code-share*) – uzgodnienie wymaga potwierdzenia wymianą not dyplomatycznych.
3. Uzgodnienie zmiany do umowy z Republiką Korei (*code-share*, bezpieczeństwo, taryfy).
4. Uzgodnienie zmian do umów z Mongolią, KRLD, Syrii (klauzule rozliczeniowe).

Umowy wspólnotowe

1. Paraflowanie wspólnotowych umów horyzontalnych z: Australią; Kirgistanem (paraflowana tylko przez WE); Malezją; Maledywami; Marokiem oraz Urugwajem.
2. Podpisanie wspólnotowej umowy horyzontalnej z Ukrainą i Chile.
3. Uzgodnienie tekstu umowy o transporcie lotniczym UE-USA.

#### **2006**

Umowy i uzgodnienia dwustronne

1. Częściowa liberalizacja umów o komunikacji lotniczej z Indiami i Egiptem.
2. Zliberalizowanie umowy o komunikacji lotniczej z Bułgarią.

3. Uzgodnienie *ad referendum* tekstu nowej umowy o komunikacji lotniczej z Algierią.

#### Umowy wspólnotowe

1. Podpisanie wspólnotowych umów horyzontalnych z: Albanią, Bośnią i Hercegowiną, Bułgarią, Chorwacją, Macedonią, Gruzją, Libanem, Mołdawią, Nową Zelandią, Rumunią, Serbią i Czarnogórą, Singapurem.
2. Parafowanie wspólnotowych umów horyzontalnych z: Paragwajem i Wietnamem.
3. Parafowanie tekstu uzgodnionych zasad modernizacji systemu opłat za przeloty trasami transsyberyjskimi stanowiących załącznik do przygotowywanego porozumienia w tym zakresie pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a Federacją Rosyjską.
4. Podpisanie *Eurośródziemnomorskiej Umowy dotyczącej usług lotniczych między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony.*
5. Podpisanie wielostronnej umowy w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego – WEOL



**Załącznik 4 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu regularnym do polskich portów lotniczych z podziałem na porty i z wyszczególnieniem tras.**

(\* przewoźnik marketingowy)

**Warszawa**

| Przewoźnik                     | Zima<br>2003/2004                    | Zima<br>2004/2005   | Zima<br>2005/2006                    | Zima<br>2006/2007                    |
|--------------------------------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Cyprus Airways                 | Larnaca                              | Larnaca   | Larnaca                              |                                      |
| Tunisair                       | Tunis                                | Tunis   | Tunis                                |                                      |
| Turkish Airlines               | Istambuł                             | Istambuł  | Istambuł                             | Istambuł                             |
| El Al                          | Tel Aviv                             | Tel Aviv  | Tel Aviv                             | Tel Aviv                             |
| Malev Hungarian<br>Airlines    | Budapeszt                            | Budapeszt   | Budapeszt                            | Budapeszt                            |
| Swiss International<br>Airways | Zurych                               | Zurych  | Zurych                               | Zurych                               |
| Lithuanian Airways*            | Wilno                                |   |                                      |                                      |
| Thai Airways*                  | Bangkok                              | Bangkok   | Bangkok                              | Bangkok                              |
| Air France                     | Paryż                                | Paryż   | Paryż                                | Paryż                                |
| Aeroflot                       | Moskwa                               | Moskwa  | Moskwa                               | Moskwa                               |
| Aerosvit                       | Kijów                                | Kijów   | Kijów                                | Kijów                                |
| CSA                            | Praga                                | Praga   | Praga                                | Praga                                |
| American Airlines*             | USA                                  | USA   | USA                                  | USA                                  |
| Lufthansa                      | Frankfurt<br>Dusseldorf<br>Monachium | Frankfurt<br>Dusseldorf<br>Monachium<br>Berlin<br>Hamburg | Frankfurt<br>Monachium<br>Dusseldorf | Frankfurt<br>Monachium<br>Dusseldorf |
| Alitalia                       | Rzym<br>Mediolan                     | Rzym<br>Mediolan  | Rzym<br>Mediolan                     | Rzym<br>Mediolan                     |
| Finnair                        | Helsinki                             | Helsinki  | Helsinki                             | Helsinki                             |
| Belavia                        | Mińsk                                | Mińsk   | Mińsk                                | Mińsk                                |

|                                 |                        |                      |  |   |
|---------------------------------|------------------------|----------------------|--|---|
| Air Baltic                      | Ryga                   | Ryga                 | Ryga <sup>15</sup>   |   |
| Pulkovo Airlines <sup>16</sup>  | St. Petersburg         | St. Petersburg       | St. Petersburg   | St. Petersburg  |
| British Airways                 | Londyn                 | Londyn<br>Manchester | Londyn   | Londyn  |
| Scandinavian Airlines<br>System | Sztokholm<br>Kopenhaga | Kopenhaga            | Kopenhaga  | Kopenhaga<br>Helsinki   |
| Qantas Airways*                 | Australia              | Australia            | Australia  | Australia   |
| Northwest Airlines*             | USA                    | USA                  |  | USA   |
| Austrian Airlines               | Wiedeń                 | Wiedeń               | Wiedeń<br>Innsbruk   | Wiedeń  |
| SN Brussels Airlines            | Bruksela               | Bruksela             | Bruksela   | Bruksela  |
| KLM                             | Amsterdam              | Amsterdam            | Amsterdam  | Amsterdam   |
| Air Berlin                      |                        | Dusseldorf<br>Berlin |  |   |
| NL LUFTFAHRT<br>GMBH            |                        | Wiedeń               |  |   |
| WIZZ AIR                        |                        | Liverpool            | Kowno<br>Londyn<br>Liverpool<br>Paryż<br>Bruksela<br>Sztokholm<br>Malmoe<br>Frankfurt<br>Dortmund<br>Budapeszt | Sztokholm<br>Budapeszt<br>Goeteborg<br>Londyn<br>Liverpool<br>Glasgow<br>Paryż<br>Dortmund<br>Bruksela<br>Malmoe<br>Frankfurt<br>Grenoble<br>Agadir |
| Germanwings                     |                        | Kolonia              | Kolonia  | Kolonia   |

<sup>16</sup> od sezonu zima 2004/2005 jako przewoźnik marketingowy

|                                    |  |  |   |                      |
|------------------------------------|--|--|---|----------------------|
|                                    |  | Stuttgart  | Stuttgart<br>Hamburg  | Stuttgart<br>Hamburg |
| Volare Airlines                    |  | Rzym<br>Wenecja  |   |                      |
| Spanair*                           |  | Madryt<br>Barcelona  | Madryt<br>Barcelona   | Madryt<br>Barcelona  |
| Luxair                             |  | Luksemburg   |   |                      |
| Romanian Air Transport<br>(TAROM)* |  | Bukareszt  | Bukareszt   | Bukareszt            |
| Sky Europe Hungary                 |  | Budapeszt  |   |                      |
| Sky Europe Slovakia                |  | Bratysława<br>Londyn<br>Paryż<br>Amsterdam<br>Rzym<br>Mediolan | Bratysława<br>Londyn<br>Paryż<br>Rzym<br>Mediolan<br>Salzburg | Paryż                |
| Air Europa                         |  | Madryt   | Madryt<br>Las Palmas-<br>Teneryfe                             | Madryt               |
| Maersk Air A/S                     |  | Kopenhaga  |   |                      |
| Iberia*                            |  | Madryt<br>Barcelona  | Madryt<br>Barcelona   | Madryt               |
| Helios Airlines                    |  | Larnaca  | Larnaca   | Larnaca              |
| TAP Air Portugal                   |  | Lizbona  | Lizbona   | Lizbona              |
| AER LINGUS                         |  | Dublin   | Dublin<br>Cork  | Dublin<br>Cork       |
| CROATIA AIRWAYS*                   |  | Zagrzeb  | Zagrzeb   |                      |
| BRITISH MIDLAND<br>AIRWAYS*        |  | Aberdeen<br>Belfast<br>Glasgow<br>Londyn<br>Manchester         | Londyn<br>Manchester<br>Dublin                                | Londyn<br>Manchester |

|                                  |                     |                      |                     |   |
|----------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---|
|                                  |                     | Iverness<br>Edynburg |                     |   |
| Adria Airways                    |                     |                      | Ljubljana           | Ljubljana   |
| Air Canada*                      | Kanada              | Kanada               | Kanada              | Kanada  |
| ALL NIPPON<br>AIRWAYS*           |                     |                      | Tokio               | Tokio   |
| BLUE1                            |                     |                      |                     | Helsinki  |
| BULGARIA AIR*                    |                     |                      | Sofia               | Sofia   |
| Continental Airlines*            | USA                 | USA                  | USA                 | USA   |
| RYANAIR                          |                     |                      |                     | Dublin  |
| EASYJET AIRLINES                 |                     |                      | Londyn              | Londyn  |
| JAPAN AIRLINES<br>INTERNATIONAL* |                     |                      | Tokio via<br>Paryż  | Tokio via<br>Paryż  |
| JET2.com                         |                     |                      |                     | Manchester  |
| KOREAN AIR*                      |                     |                      |                     | Seul  |
| NORWEGIAN AIR<br>SHUTTLE         |                     |                      | Oslo                | Oslo<br>Bergen<br>Kopenhaga<br>Londyn<br>Dublin<br>Alicante<br>Malaga<br>Rzym<br>Ateny<br>Sztokholm |
| SINGAPORE<br>AIRLINES*           |                     |                      | Singapur            | Singapur  |
| United Airlines*                 | USA                 | USA                  | USA                 | Chicago<br>New York<br>USA  |
| UPS CO.*                         | USA via<br>Kolumbia | USA via<br>Kolumbia  | USA via<br>Kolumbia | Kolumbia  |

|                          |     |     |         |           |
|--------------------------|-----|-----|---------|-----------|
| Dauair Vervaltunges AG   |     |     | Berlin  |           |
| PGA Portugalia Airlines* |     |     | Lizbona |           |
| Northwest Airlines*      | USA | USA | USA     | USA       |
| US AIRWAYS*              |     |     | USA     | Frankfurt |

| Przewoźnik                  | Lato 2004   | Lato 2005                            | Lato 2006                            |
|-----------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Cyprus Airways              | Larnaca   | Larnaca                              |                                      |
| Tunisair                    | Tunis   | Tunis                                | Tunis                                |
| Turkish Airlines            | Istambuł  | Istambuł                             | Istambuł                             |
| El Al                       | Tel Aviv  | Tel Aviv                             | Tel Aviv                             |
| Malev                       | Budapeszt   | Budapeszt                            | Budapeszt                            |
| Swiss International Airways | Zurych  | Zurych                               | Zurych                               |
| Lithuanian Airways*         | Wilno   |                                      |                                      |
| Thai Airways*               | Bangkok   | Bangkok                              | Bangkok                              |
| Air France                  | Paryż   | Paryż                                | Paryż                                |
| Aeroflot                    | Moskwa  | Moskwa                               | Moskwa                               |
| Aerosvit                    | Kijów   | Kijów                                | Kijów                                |
| CSA                         | Praga   | Praga                                | Praga                                |
| American Airlines*          | USA   | USA                                  | USA                                  |
| Lufthansa                   | Frankfurt<br>Dusseldorf<br>Monachium<br>Berlin<br>Hamburg | Frankfurt<br>Monachium<br>Dusseldorf | Frankfurt<br>Monachium<br>Dusseldorf |
| Alitalia                    | Rzym<br>Mediolan  | Rzym<br>Mediolan                     | Rzym<br>Mediolan                     |
| Finnair                     | Helsinki  | Helsinki                             | Helsinki                             |
| Belavia                     | Mińsk   | Mińsk                                | Mińsk                                |
| Air Baltic                  | Wilno   | Ryga via                             | Ryga                                 |

|                      |                             |   |  |
|----------------------|-----------------------------|---|--|
|                      | Ryga                        | Kopenhaga   |  |
| Pulkovo Airlines*    | St. Petersburg              | St. Petersburg  | St.<br>Petersburg  |
| British Airways      | Londyn                      | Londyn  | Londyn   |
| SAS                  | Kopenhaga                   | Kopenhaga   | Kopenhaga  |
| Qantas Airways*      | Australia                   | Australia   | Australia  |
| Northwest Airlines*  | USA                         | USA   | USA  |
| Austrian Airlines    | Wiedeń                      | Wiedeń  | Wiedeń   |
| SN Brussels Airlines | Bruksela                    | Bruksela  | Bruksela   |
| KLM                  | Amsterdam                   | Amsterdam   | Amsterdam  |
| Air Berlin           | Wiedeń                      |   |  |
| WIZZ AIR             | Londyn<br>Gdańsk            | Barcelona<br>Bruksela<br>Frankfurt<br>Liverpool<br>Londyn<br>Malmoe<br>Paryż<br>Sztokholm | Sztokholm<br>Budapeszt<br>Londyn<br>Liverpool<br>Kanas<br>Glasgow<br>Paryż<br>Dortmund<br>Bruksela<br>Malmoe<br>Goeteborg<br>Frankfurt |
| Germanwings          | Kolonia                     | Kolonia<br>Stuttgart  | Kolonia<br>Stuttgart<br>Hamburg  |
| Volare Airlines      | Mediolan<br>Rzym<br>Wenecja |   |  |
| Spanair*             | Barcelona                   | Barcelona   | Barcelona  |

|                                  |  |                         |  |
|----------------------------------|--|-------------------------|--|
|                                  | Madryt                                     | Madryt                  | Madryt   |
| Aer Lingus                       | Dublin                                     | Dublin                  | Dublin<br>Cork   |
| Luxair                           | Luksemburg                                 | Luksemburg              |  |
| Sky Europe Hungary               | Budapeszt                                  |                         |  |
| Sky Europe Slovakia              | Londyn<br>Paryż<br>Amsterdam<br>Bratysława | Londyn<br>Paryż<br>Rzym | Paryż<br>Rzym  |
| Air Europa                       |  | Madryt                  | Madryt<br>Teneryfa   |
| Maersk Air A/S                   |  | Kopenhaga               |  |
| Iberia*                          | Barcelona<br>Madryt                        | Barcelona<br>Madryt     | Barcelona<br>Madryt  |
| Helios Airlines                  |  | Larnaca                 | Larnaca  |
| TAP Air Portugal*                |  | Lizbona                 | Lizbona  |
| Easy Jet                         |  |                         | Londyn   |
| CROATIA AIRWAYS*                 |  | Zagrzeb                 |  |
| Adria*                           | Wiedeń<br>Ljubliana                        | Ljubliana               | Ljubliana  |
| JAPAN AIRLINES<br>INTERNATIONAL* |  | Tokio                   | Tokio  |
| NORWEGIAN AIR<br>SHUTTLE         |  | Oslo                    | Sztokholm<br>Lille<br>Alicante<br>Malaga<br>Rzym<br>Girona<br>Dublin<br>Ateny<br>Nicea |
| UPS CO.                          |  | Philadelphia            |  |

|                           |  |                                |                                |
|---------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| United Airlines*          |  | USA                            |                                |
| Bulgaria Air*             |  | Sofia                          |                                |
| TAROM*                    |  | Bukareszt                      | Bukareszt                      |
| AIR CANADA*               |  | Kanada                         |                                |
| British Midland (BMI)*    |  | Londyn<br>Manchester<br>Dublin | Londyn<br>Manchester<br>Dublin |
| Dauair Verwaltungs AG     |  | Berlin                         |                                |
| All Nippon Airways<br>CO* |  | Japem                          |                                |
| US Airways*               |  | USA                            | USA                            |

### Katowice

| PRZEWOŹNIK | ZIMA<br>2003/2004       | ZIMA<br>2004/2005  | ZIMA<br>2005/2006  | ZIMA<br>2006/2007  |
|------------|-------------------------|--|--|--|
| LUFTHANSA  | Dusseldorf<br>Frankfurt | Dusseldorf<br>Frankfurt  | Dusseldorf<br>Frankfurt  | Dusseldorf<br>Frankfurt  |
| WIZZ AIR   |                         | Liverpool<br>Ateny<br>Barcelona<br>Dortmund<br>Londyn<br>Mediolan<br>Paryż<br>Rzym<br>Sztokholm<br>Wenecja | Liverpool<br>Londyn<br>Paryż<br>Frankfurt<br>Dortmund<br>Mediolan<br>Rzym<br>Sztokholm | Liverpool<br>Londyn<br>Dortmund<br>Sztokholm<br>Beauvais<br>Cork<br>RobinHood<br>Bergamo<br>Torp<br>Rzym<br>Hahn<br>Kolonja<br>Egilsstadir |
| AIR FRANCE |                         |  |  | Paryż  |

| PRZEWOŹNIK | LATO 2004               | LATO 2005               | LATO 2006 |
|------------|-------------------------|-------------------------|-----------|
| LUFTHANSA  | Frankfurt<br>Dusseldorf | Frankfurt<br>Dusseldorf |           |
| WIZZ AIR   | Ateny                   | Gdańsk                  | Kolonja   |



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | Barcelona<br>Budapeszt<br>Dortmund<br>Londyn<br>Mediolan<br>Monachium<br>Paryż<br>Rzym<br>Sztokholm<br>Wenecja | Barcelona<br>Budapeszt<br>Dortmund<br>Frankfurt<br>Londyn<br>Liverpool<br>Mediolan<br>Palma de Mallorca<br>Paryż<br>Rzym<br>Sztokholm<br>Ateny | Londyn<br>Liverpool<br>Paryż<br>Sztokholm<br>Werona<br>Mediolan<br>Rzym<br>Ateny<br>Dortmund<br>Frankfurt<br>Cork<br>Oslo |
|--|--|--|---|

## Kraków

| Przewoźnik                     | Zima<br>2003/2004 | Zima<br>2004/2005                                | Zima<br>2005/2006  | Zima 2006/2007   |
|--------------------------------|-------------------|--|--|--|
| MALEV                          | Budapeszt         | Budapeszt  | Budapeszt  | Budapeszt  |
| BRITISH AIRWAYS                | Londyn            | Londyn   | Londyn   | Londyn   |
| AUSTRIAN AIRLINES              | Wiedeń            | Wiedeń   | Wiedeń   | Wiedeń   |
| GERMANWINGS                    |                   | Kolonia<br>Stuttgart                             | Kolonia<br>Stuttgart<br>Hamburg  | Kolonia<br>Stuttgart   |
| VOLARE AIRLINES                |                   | Rzym   |  |  |
| SWISS INTERNATIONAL<br>AIRWAYS |                   | Zurych   | Zurych via<br>Monachium  |  |
| LUFTHANSA                      |                   | Frankfurt  | Monachium  | Monachium  |
| SAS                            |                   | Kopenhaga  | Kopenhaga  |  |
| SKY EUROPE SLOVAKIA            |                   | Londyn<br>Paryż<br>Amsterdam<br>Rzym<br>Mediolan | Londyn<br>Paryż<br>Amsterdam<br>Rzym<br>Mediolan<br>Manchester<br>Dublin | Paryż<br>Londyn<br>Manchester<br>Birmingham<br>Dublin<br>Amsterdam<br>Bruksela<br>Mian<br>Rzym<br>Torino<br>Barcelona<br>Ateny |
| JET2.com Ltd                   |                   |  |  | Leeds and Bradford<br>Newcastle  |
| STYRIAN AIRWAYS                |                   | Zurych   | Zurych   |  |
| EL AL                          |                   | Tel Aviv   | Tel Aviv   | Tel Aviv   |
| CSA                            |                   | Praga  | Praga  | Praga  |

|                           |  |        |                              |  |
|---------------------------|--|--------|------------------------------|--|
| BRITISH MIDLAND AIRWAYS   |  | Londyn |                              |  |
| ALITALIA                  |  |        | Mediolan                     | Mediolan   |
| RYANAIR                   |  |        | Londyn<br>Glasgow            | Shannon<br>Nottingham<br>Frankfurt<br>Dublin<br>Londyn<br>Glasgow<br>Liverpool |
| NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA |  |        | Oslo                         | Oslo<br>Sztokholm  |
| AER LINGUS                |  |        | Dublin                       | Dublin   |
| EASYJET AIRLINES          |  |        | Dortmund<br>Berlin<br>Londyn | Londyn<br>Dortmund<br>Bristol<br>Liverpool                                     |
| STERLING AIRLINES         |  |        |                              | Kopenhaga  |
| UNITED AIRLINES           |  |        |                              | Chicago<br>New York  |

| PRZEWOŹNIK                  | LATO 2004 | LATO 2005                            | LATO 2006                                   |
|-----------------------------|-----------|--------------------------------------|---|
| AUSTRIAN AIRWAYS            | Wiedeń    | Wiedeń                               | Wiedeń                                      |
| BRITISH AIRWAYS             | Londyn    | Londyn                               | Londyn                                      |
| MALEV                       | Budapeszt | Budapeszt                            | Budapeszt                                   |
| CSA                         | Praga     | Praga                                | Praga                                       |
| EL AL                       | Tel Aviv  | Tel Aviv                             | Tel Aviv                                    |
| SWISS INTERNATIONAL AIRWAYS | Zurych    | Zurych                               | Zurych                                      |
| SAS                         | Kopenhaga | Kopenhaga                            | Kopenhaga                                   |
| LUFTHANSA                   | Frankfurt | Monachium                            | Monachium                                   |
| STYRIAN AIRWAYS             | Zurych    | Zurych                               | Zurych                                      |
| GERMANWINGS                 | Kolonia   | Kolonia<br>Stuttgart                 | Kolonia<br>Stuttgart<br>Hamburg             |
| VOLARE AIRLINES             | Rzym      |                                      |   |
| EASY JET AIRLINES           | Londyn    | Londyn<br>Dortmund<br>Berlin         | Londyn<br>Dortmund<br>Berlin<br>Liverpool   |
| ALITALIA                    |           | Mediolan                             | Mediolan                                    |
| SKY EUROPE SLOVAKIA         |           | Londyn<br>Paryż<br>Amsterdam<br>Rzym | Paryż<br>Londyn<br>Manchester<br>Birmingham |

|                        |  |   |   |
|------------------------|--|---|---|
|                        |  | Mediolan<br>Manchester<br>Barcelona<br>Dublin | Edynburg<br>Dublin<br>Amsterdam<br>Bruksela<br>Milan<br>Rzym<br>Turyn<br>Naples<br>Barcelona<br>Ateny<br>Split<br>Dubrownik |
| NORWEGIAN AIR SHUTTLE  |  | Oslo  | Oslo  |
| FINNAIR OYJ            |  |   | Helsinki  |
| RYANAIR                |  |   | Dublik<br>Londyn<br>Glasgow   |
| Interstate Airlines BV |  |   | Reggio  |

### Gdańsk

| PRZEWOŹNIK                      | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005           | ZIMA<br>2005/2006                          | ZIMA<br>2006/2007   |
|---------------------------------|-------------------|-----------------------------|--|---|
| SAS                             | Kopenhaga         | Kopenhaga                   | Kopenhaga                                  | Kopenhaga   |
| WIZZ AIR                        |                   | Dortmund<br>Londyn<br>Malmo | Dortmund<br>Londyn<br>Sztokholm<br>Luebeck | Londyn<br>Liverpool<br>Glasgow<br>Cork<br>Sztokholm<br>Lubeck<br>Dortmund<br>Kolumbia |
| LUFTHANSA                       |                   | Frankfurt<br>Hamburg        | Monachium                                  | Monachium   |
| RYANAIR                         |                   |                             | Londyn<br>Frankfurt                        | Londyn<br>Frankfurt<br>Sztokholm  |
| NORWEGIAN<br>AIR SHUTTLE<br>ASA |                   |                             | Oslo                                       | Oslo  |
| AUSTRIAN<br>AIRLINES            |                   |                             |  | Warszawa  |
| Swiss                           |                   |                             | Zurich                                     |   |

| PRZEWOŹNIK                   | LATO 2004            | LATO 2005                       | LATO 2006  |
|------------------------------|----------------------|---------------------------------|--|
| SAS                          | Kopenhaga            | Kopenhaga                       | Kopenhaga  |
| Lufthansa                    | Frankfurt<br>Hamburg | Monachium                       |  |
| WIZZ AIR                     | Warszawa<br>Londyn   | Dortmund<br>Londyn<br>Sztokholm | Londyn<br>Liverpool<br>Prestwick<br>Sztokholm<br>Hamburg<br>Dortmund<br>Kolumbia<br>Cork |
| AIR LITHUANIA                |                      | Oslo                            |  |
| DENIM AIR B.V.               |                      | Berlin                          |  |
| AUSTRIAN<br>AIRLINES         |                      | Wiedeń                          |  |
| GERMANWINGS                  |                      |                                 | Kolumbia   |
| NORWEGIAN AIR<br>SHUTTLE ASA |                      |                                 | Oslo   |

### Wrocław

| PRZEWOŹNIK               | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005 | ZIMA<br>2005/2006    | ZIMA<br>2006/2007   |
|--------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|---|
| EUROPEAN<br>AIR EXPRESS  | Kolumbia          |                   |                      |   |
| CIMBER AIR               | Kopenhaga         | Kopenhaga         | Kopenhaga            | Kopenhaga   |
| LUFTHANSA                | Monachium         | Monachium         | Monachium            | Monachium   |
| RYANAIR                  |                   | Londyn            | Londyn<br>Nottingham | Glasgow<br>Londyn<br>Liverpool<br>Bergamo<br>Dublin<br>Frankfurt<br>Nottingham<br>Shannon |
| AUSTRIAN<br>AIRLINES     |                   |                   |                      | Wiedeń  |
| NORWEGIAN<br>AIR SHUTTLE |                   |                   |                      | Sztokholm   |
| WIZZ AIR                 |                   |                   | Dortmund             | Dortmund  |

| PRZEWOŹNIK | ZIMA | ZIMA | ZIMA | ZIMA |
|------------|------|------|------|------|
|------------|------|------|------|------|

|                       | 2003/2004 | 2004/2005 | 2005/2006            | 2006/2007   |
|-----------------------|-----------|-----------|----------------------|---|
| EUROPEAN AIR EXPRESS  | Kolonia   |           |                      |   |
| CIMBER AIR            | Kopenhaga | Kopenhaga | Kopenhaga            | Kopenhaga   |
| LUFTHANSA             | Monachium | Monachium | Monachium            | Monachium   |
| RYANAIR               |           | Londyn    | Londyn<br>Nottingham | Glasgow<br>Londyn<br>Liverpool<br>Bergamo<br>Dublin<br>Frankfurt<br>Nottingham<br>Shannon |
| AUSTRIAN AIRLINES     |           |           |                      | Wiedeń  |
| NORWEGIAN AIR SHUTTLE |           |           |                      | Sztokholm   |
| WIZZ AIR              |           |           | Dortmund             | Dortmund  |

### Poznań

| PRZEWOŹNIK            | ZIMA 2003/2004 | ZIMA 2004/2005         | ZIMA 2005/2006      | ZIMA 2006/2007                |
|-----------------------|----------------|------------------------|---------------------|-------------------------------|
| EUROPEAN AIR EXPRESS  | Kolonia        | Kolonia                | Kolonia             |                               |
| SAS                   | Kopenhaga      | Kopenhaga              | Kopenhaga           | Kopenhaga                     |
| AUSTRIAN AIRWAYS      | Wiedeń         | Wiedeń                 |                     |                               |
| LUFTHANSA             |                | Monachium<br>Frankfurt | Monachium           | Monachium                     |
| WIZZ AIR              |                |                        | Londyn              |                               |
| RYANAIR               |                |                        | Londyn              | Dublin<br>Londyn<br>Liverpool |
| AER LINGUS            |                |                        |                     | Dublin                        |
| Dauair Verwaltungs AG |                |                        | Dortmund<br>Hanover |                               |

| PRZEWOŹNIK        | LATO 2004 | LATO 2005 | LATO 2006 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|
| AUSTRIAN AIRLINES | Wiedeń    | Wiedeń    |           |
| EUROPEAN AIR      | Kolonia   | Kolonia   |           |

|                             |                        |                    |                               |
|-----------------------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| EXPRESS                     |                        |                    |                               |
| SAS                         | Kopenhaga              | Kopenhaga          | Kopenhaga                     |
| LUFTHANSA                   | Monachium<br>Frankfurt | Monachium          | Monachium<br>Frankfurt        |
| WIZZ AIR                    |                        | Londyn             |                               |
| DAUAIR<br>VERVALTUNGS<br>AG |                        | Dortmund<br>Berlin | Dortmund                      |
| RYANAIR                     |                        |                    | Dublin<br>Liverpool<br>Londyn |

|            |                   |                   |                      |                                |
|------------|-------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------|
| PRZEWOŹNIK | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005 | ZIMA<br>2005/2006    | ZIMA<br>2006/2007              |
| CIMBER AIR |                   | Kopenhaga         |                      |                                |
| SAS        |                   | Kopenhaga         |                      |                                |
| RYANAIR    |                   |                   | Londyn<br>Nottingham | Londyn<br>Nottingham<br>Dublin |

|            |  |  |        |
|------------|--|--|--------|
| AER LINGUS |  |  | Dublin |
|------------|--|--|--------|

|            |           |           |                                |
|------------|-----------|-----------|--------------------------------|
| PRZEWOŹNIK | LATO 2004 | LATO 2005 | LATO 2006                      |
| CIMBER AIR |           | Kopenhaga |                                |
| RYANAIR    |           |           | Londyn<br>Nottingham<br>Dublin |

### Łódź

|            |                   |                   |                     |                   |
|------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| PRZEWOŹNIK | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005 | ZIMA<br>2005/2006   | ZIMA<br>2006/2007 |
| RYANAIR    |                   |                   | Londyn<br>Frankfurt | Londyn            |

### Rzeszów

|            |           |           |           |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| PRZEWOŹNIK | LATO 2004 | LATO 2005 | LATO 2006 |
|------------|-----------|-----------|-----------|

|            |                   |                   |                   |                   |
|------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| RYANAIR    |                   |                   |                   | Londyn            |
| PRZEWOŹNIK | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005 | ZIMA<br>2005/2006 | ZIMA<br>2006/2007 |
| RYANAIR    |                   |                   | Londyn            | Londyn            |

### Bydgoszcz

|            |           |           |           |
|------------|-----------|-----------|-----------|
| PRZEWOŹNIK | LATO 2004 | LATO 2005 | LATO 2006 |
| RYANAIR    |           |           | Londyn    |

### Szczecin - regularne

|                             |                   |                   |                   |                   |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| PRZEWOŹNIK                  | ZIMA<br>2003/2004 | ZIMA<br>2004/2005 | ZIMA<br>2005/2006 | ZIMA<br>2006/2007 |
| SAS                         |                   | Kopenhaga         |                   |                   |
| SVENSKA<br>DIREKTFLYG<br>AB |                   | Malmoe            |                   |                   |
| RYANAIR                     |                   |                   | Londyn            | Londyn            |

|                          |           |           |           |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|
| PRZEWOŹNIK               | LATO 2004 | LATO 2005 | LATO 2006 |
| SVENSKA<br>DIREKTFLYG AB | Malmoe    |           |           |
| RYANAIR                  |           |           | Londyn    |

**Załącznik 5 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu nieregularnym do polskich portów lotniczych z podziałem na porty i z wyszczególnieniem tras.**

**Warszawa**

| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b> | <b>ZIMA 2003/2004</b>  | <b>ZIMA 2004/2005</b>   | <b>ZIMA 2005/2006</b> | <b>ZIMA 2006/2007</b>   |
|-----------------------|--|---|-----------------------|---|
| <b>SKY AIRLINES</b>   | Antalya -Warszawa-<br>Antalya  |   |                       | Antalya -Warszawa-<br>Antalya   |
| <b>LUXOR AIR</b>      | Sharm el Sheik-Warszawa-<br>Sharm el Sheik                                       |   |                       |   |
| <b>AMC AIRLINES</b>   | Hurgada-Sharm-Warszawa-<br>Sharm-Hurgada;<br><br>Hurgada-Warszawa-<br>Hurhada    | Sharm el Sheik-Warszawa-<br>Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Warszawa-Hurgada |                       | Sharm el Sheik-<br>Warszawa-Sharm el<br>Sheik;<br><br>2x Hurgada-Warszawa-<br>Hurgada |
| <b>LOTUS AIR</b>      | Hurgada-Warszawa-Luxor;<br><br>Sharm el Sheik-Kraków-<br>Warszawa-Sharm el Sheik |   |                       |   |
| <b>VISIG</b>          | Warszawa-Teneryfa-<br>Warszawa;<br><br>Las Palmas-Warszawa-<br>Wilno-Las Palmas  |   |                       |   |
| <b>FLASH AIRLINES</b> | Sharm el Sheik-Warszawa-<br>Hurgada-Warszawa                                     |   |                       |   |



|                                      |  |   |  |   |
|--------------------------------------|--|---|--|---|
| <b>AIR EUROPA</b>                    | Las Palmas- Fuentaventure-<br>Warszawa- Fuentaventure-<br>Las Palmas | Warszawa-Las Palmas-<br>Teneryfa Sur-Warszawa   |  |   |
| <b>LTE INTERNATIONAL<br/>AIRWAYS</b> |  | Teneryfa-Warszawa-<br>Teneryfa;<br><br>Las Palmas-Warszawa-Las<br>Palmas  | 2x Teneryfa-Warszawa-<br>Teneryfa;<br><br>Teneryfa-Warszawa-Las<br>Palmas-Teneryfa                 |   |
| <b>NOUVELAIR TUNISE</b>              |  | Monastyr-Djerba-Warszawa-<br>Djerba-Monastyr;<br><br>2x Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Djerba-Warszawa-Djerba | 2x Monastyr-Warszawa-<br>Katowice-Monastyr;<br><br>2x Monastyr-Djerba-<br>Warszawa-Monastyr-Djerba | Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Djerba-Warszawa-<br>Djerba |
| <b>TUNISAIR</b>                      |  | Monastyr-Djerba-Warszawa-<br>Djerba-Monastyr;<br><br>Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Djerba-Warszawa-Djerba    | Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Djerba-Warszawa-Djerba                                      | Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Djerba-Warszawa-<br>Djerba |
| <b>WIZZ AIR</b>                      |  | Turyń-Warszawa-Turyń  |  |   |
| <b>EUROCYPRIA</b>                    |  | Patos-Warszawa-Patos  |  |   |

|                            |  |   |  |     |
|----------------------------|--|---|--|-----|
| <b>SUNEXPRESS</b>          |  | Mugla Dalaman-Warszawa-<br>Mugla Dalaman;<br><br>3x Antalya -Warszawa-<br>Antalya |  |     |
| <b>AIR CAIRO</b>           |  | Sharm el Sheik-Warszawa-<br>Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Warszawa-Hurgada       |  |     |
| <b>ICELANDAIR</b>          |  |   |  | EOG |
| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b>      | <b>LATO 2004</b>   | <b>LATO 2005</b>  | <b>LATO 2006</b>   |     |
| <b>THAP JET INTERGROUP</b> | Bangkok-Sharjah-<br>Warszawa-Sharjah-<br>Bangkok               | Djerba-Warszawa-Djerba  |  |     |
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b>   | 2x Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Tunis-Warszawa-Tunis |   | 4x Monastyr-Warszawa-<br>Monastyr;<br><br>Tunis-Warszawa-Tunis |     |

|                         |                                |  |  |
|-------------------------|--------------------------------|--|--|
| <b>NOUVELAIR TUNISE</b> | 2x Monastyr-Warszawa-Monastyr; | 3x Monastyr-Warszawa-Monastyr;<br>2x Tunis-Warszawa-Tunis;<br>Djerba-Warszawa-Djerba   | 2x Monastyr-Warszawa-Monastyr;<br>2x Tunis-Warszawa-Tunis;<br>Djerba-Warszawa-Djerba;<br>Monastyr-Warszawa-Katowice-Monastyr;<br>Tunis-Warszawa-Katowice-Tunis |
| <b>TUNISAIR</b>         | 3x Monastyr-Warszawa-Monastyr  | 7x Monastyr-Warszawa-Monastyr;<br>2x Djerba-Warszawa-Djerba;<br>2x Tunis-Warszawa-Tunis;<br>Djerba-Monastyr-Warszawa-Monastyr-Djerba | 6x Monastyr-Warszawa-Monastyr;<br>2x Djerba-Warszawa-Djerba;<br>Tunis-Warszawa-Tunis   |
| <b>AIR CAIRO</b>        |                                | Sharm el Sheik – Warszawa-Sharm el Sheik   |  |

|                                  |   |   |  |
|----------------------------------|---|---|--|
| <b>LTE INTERNATIONAL AIRWAYS</b> | <p>Palma-Warszawa-Palma;</p> <p>Teneryfa Sur-Warszawa-Teneryfa Sur;</p> <p>Teneryfa-Las Palmas-Warszawa-Las Palmas-Teneryfa</p> | <p>2x Teneryfa-Las Palmas-Warszawa-Las Palmas-Teneryfa;</p> <p>Las Palmas-Warszawa-Las Palmas;</p> <p>Teneryfa-Warszawa-Teneryfa;</p> <p>Palma de Mauorka-Warszawa-Palma de Mauorka;</p> <p>Warszawa-Malaga-Faro-Warszawa</p> | Zezwolenie otwarte   |
| <b>SUNEXPRESS</b>                | <p>Antalya -Warszawa-Antalya;</p> <p>Dalaman-Warszawa-Dalaman</p>   | <p>Dalaman-Warszawa-Dalaman;</p> <p>3x Antyla-Warszawa-Antyla</p>   | <p>3x Antalya -Warszawa-Antalya;</p> <p>Dalaman-Warszawa-Dalaman</p> |
| <b>SPANAIR</b>                   |   |   | Zezwolenie otwarte   |
| <b>MNG</b>                       | <p>Antalya -Warszawa-Antalya;</p> <p>Dalaman-Warszawa-Dalaman</p>   | <p>Bordum Milas-Warszawa-Bordum Milas;</p> <p>2x Antyla-Warszawa-Antyla;</p> <p>Mugla Dalaman-Warszawa-Mugla Dalaman</p>  |  |

|                       |   |  |   |
|-----------------------|---|--|---|
| <b>LOTUS AIR</b>      | Hurgada-Warszawa-Luxor;<br><br>2x Sharm el Sheik-<br>Kraków-Warszawa-Sharm<br>el Sheik;<br><br>3x Hurgada-Warszawa-<br>Hurgada;<br><br>Sharm el Sheik-Warszawa-<br>Sharm el Sheik | Bordum Milas-Warszawa-<br>Bordum Milas;<br><br>2x Antalya -Warszawa-<br>Antalya;<br><br>Mugla Dalaman-Warszawa-<br>Mugla Dalaman   |   |
| <b>UNIVERSAL AVIA</b> | Kijów-Warszawa-Kijów  |  |   |
| <b>BULGARIA AIR</b>   | Burgas-Warszawa-<br>Katowice-Burgas;<br><br>Warna-Warszawa-Warna  | Burgas-Warszawa-Katowice-<br>Burgas;<br><br>Warna-Warszawa-Warna;<br><br>Burgas-Warszawa-Wrocław-<br>Burgas;<br><br>Warna-Warszawa-Poznań-<br>Warna,<br><br>Warna-Warszawa- Katowice-<br>Warna | Warna-Warszawa-Warna;<br>Burgas-Warszawa-Burgas |

|                              |   |  |  |
|------------------------------|---|--|--|
| <b>AMC AIRLINES</b>          | 5x Hurgada-Warszawa-Hurgada;<br>2x Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik | 8x Hurgada-Warszawa-Hurgada;<br>2x Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik                | 5x Hurgada-Warszawa-Hurgada;<br>4x Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik;<br>Hurgada-Katowice-Warszawa-Hurgada;<br>Sharm el Sheik-Katowice-Warszawa-Sharm el Sheik;<br>Sharm el Sheik-Bydgoszcz-Warszawa-Sharm el Sheik |
| <b>BULGARIAN AIR CHARTER</b> | Warna-Warszawa-Warna  | 2x Warna-Warszawa-Warna;<br>2x Burgas-Warszawa-Burgas;<br>Burgas-Warszawa-Wrocław-Burgas | 2x Warna-Warszawa-Warna;<br>2x Burgas-Warszawa-Burgas  |
| <b>AIR MEMPHIS</b>           | Hurgada-Warszawa Hurgada;<br>Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik       | Hurgada-Warszawa Hurgada;<br>Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik                      | Hurgada-Warszawa-Hurgada   |
| <b>LUXOR AIR</b>             | Hurgada-Warszawa Hurgada;<br>Sharm el Sheik-Warszawa-Sharm el Sheik       |  |  |

|   |                          |   |   |
|---|--------------------------|---|---|
| <b>FLY AIR</b>                          |                          | Bordum Milas-Warszawa-<br>Bordum Milas  | Bordum Milas-Warszawa-<br>Bordum Milas;<br><br>Antalya -Warszawa- Antalya |
| <b>SKY AIRLINES</b>                     | Antalya-Warszawa-Antalya | 2x Antalya -Warszawa-<br>Antalya  | 2x Antalya -Warszawa-<br>Antalya  |
| <b>WORLD FOCUS AIRLINES</b>             |                          | Antalya -Warszawa- Antalya  |   |
| <b>WIZZ AIR</b>                         |                          | Warszawa-Palma de<br>Mallorca-Warszawa;<br><br>Warszawa-Merohlion-<br>Warszawa                      | Zezwolenie otwarte na EOG   |
| <b>EUROCYPRIA</b>                       |                          | Larnaca-Warszawa-Drezno-<br>Larnaca;<br><br>Larnaca-Warszawa-Larnaca;<br><br>Khania-Warszawa-Khania | Zezwolenie otwarte na EOG   |
| <b>UKRAINIAN<br/>MEDITERRNIAIRLINES</b> |                          | Simferopol-Warszawa-<br>Simferopol  | Simferopol-Warszawa-<br>Simferopol  |
| <b>AEGEAN AIRLINES</b>                  |                          | Heraklion-Warszawa-<br>Heraklion  |   |
| <b>ARKIA ISRAELI AIRLINES</b>           |                          | 2x Warszawa-Tel Aviv-<br>Warszawa;  |   |
| <b>ALEXANDAIR SA</b>                    |                          |   | Zezwolenie otwarte na EOG   |

|                               |  |   |  |                       |
|-------------------------------|--|---|--|-----------------------|
| <b>SUN D'OR</b>               |  |   | Tel Aviv-Warszawa-Glasgow;<br>2x Tel Aviv-Warszawa-Tel Aviv;<br>Tel Aviv-Warszawa-Katowice-Tel Aviv;<br>Tel Aviv-Rzeszów-Warszawa-Tel Aviv |                       |
| <b>STAR AIRLINES</b>          |  |   | Zezwolenie otwarte na EOG  |                       |
| <b>TRAVEL SERVICE</b>         |  |   | Zezwolenie otwarte na EOG  |                       |
| <b>FREEBIRD AIRLINES</b>      |  |   | 3x Antalya -Warszawa-Antalya;<br>Mugla Dalaman-Warszawa-Mugla Dalaman  |                       |
| <b>UM AIR</b>                 |  |   | Simferipol-Warszawa-Simferipol   |                       |
|                               |  |   |  |                       |
| <b>PRZEWOŹNIK CARGO</b>       | <b>ZIMA 2003/2004</b>                    | <b>ZIMA 2004/2005</b>                             | <b>ZIMA 2005/2006</b>  | <b>ZIMA 2006/2007</b> |
| <b>APATAS</b>                 | Kowno-Warszawa-Kowno                     | Kowno-Warszawa-Kowno                              |  |                       |
| <b>EUROPEAN AIR TRANSPORT</b> | Bruksela-Berlin-Warszawa-Berlin-Bruksela | Bruksela-Warszawa-Berlin-Bruksela-Berlin-Warszawa | Bruksela-Warszawa-Lipsk-Bruksela   |                       |



|                            |  |   |  |  |
|----------------------------|--|---|--|--|
| <b>TNT AIRWAYS</b>         | Liege-Warszawa-Berlin-Frankfurt-Liege;<br>Liege-Berlin-Warszawa-Monachium-Liege;<br>Liege-Berlin-Warszawa-Berlin-Liege | Lige-Warszawa-Berlin-Frankfurt-Liege;<br>Liege-Berlin-Warszawa-Berlin-Liege;                      | Liege-Berlin-Warszawa;<br>Warszawa-Berlin-Erfurt-Liege;<br>Liege-Warszawa; Warszawa-Berlin-Liege |  |
| <b>EAT</b>                 |  | Bruksela-Warszawa-Berlin-Bruksela-Berlin-Warszawa;<br>2x Bruksela-Berlin-Warszawa-Berlin-Bruksela | Bruksela-Warszawa-Lipsk-Bruksela;<br>Bruksela-Lipsk-Warszawa-Bruksela                            |  |
| <b>UNIVERSAL AVIA</b>      |  | Kijów-Warszawa-Kijów;<br>2x Warszawa-Kijów-Kowno-Warszawa   |  |  |
| <b>AIR CONTRACTORS</b>     |  | Warszawa-Paryż-Warszawa   | Warszawa-Paryż-Warszawa  |  |
| <b>FARNAIR SWITZERLAND</b> |  |   | Zezwolenie otwarte na EOG  |  |

| <b>PRZEWOŹNIK CARGO</b>       | <b>LATO 2004</b>   | <b>LATO 2005</b>                                    | <b>LATO 2006</b>          |
|-------------------------------|--|---|---------------------------|
| <b>EUROPEAN AIR TRANSPORT</b> | Brubjek-Warszawa-Berlin-Bruksela   | Bruksela-Berlin-Warszawa-Berlin-Bruksela vv.        | Zezwolenie otwarte na EOG |
| <b>APATAS</b>                 | Kowno-Warszawa-Kowno   |   |                           |
| <b>TNT AIRWAYS</b>            | Liege-Warszawa-Berlin-Frankfurt-Liege;<br>Liege-Berlin-Warszawa-Berlin-Liege | Liege-Warszawa-Berlin;<br>Berlin-Warszawa-Berlin    | Zezwolenie otwarte na EOG |
| <b>AVANTI AIR</b>             |  | Paryż-Warszawa_Paryż;<br>2x Warszawa-Paryż-Warszawa |                           |
| <b>UNIVERSAL AVIA</b>         |  | 3x Kijów-Warszawa-Kijów;                            |                           |
| <b>AIR CONTRACTORS</b>        | Paryż-Warszawa-Paryż   | Paryż-Warszawa-Paryż                                |                           |
| <b>FARNAIR SWITZERLAND</b>    |  |   | Zezwolenie otwarte na EOG |

### Katowice

| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b> | <b>ZIMA 2003/2004</b>           | <b>ZIMA 2004/2005</b> | <b>ZIMA 2005/2006</b> | <b>ZIMA 2006/2007</b> |
|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>LOTUS AIR</b>      | Hurgada-Katowice-Gdańsk-Hurgada |                       |                       |                       |

|                     |  |   |   |  |
|---------------------|--|---|---|--|
| <b>ARKIA</b>        |  | 14 x Tel Aviv-Katowice-<br>Tel Aviv;  | Tel Aviv-Katowice-Tel Aviv                  | Tel Aviv-Katowice-Tel<br>Aviv  |
| <b>SUNEXPRESS</b>   |  | Antalya -Katowice-<br>Antalya   |   |  |
| <b>AIR CAIRO</b>    |  | Sharm el Sheik-Katowice-<br>Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Katowice-<br>Hurgada |   |  |
| <b>NOUVELAIR</b>    |  |   | 2 x Monastyr-Warszawa-<br>Katowice-Monastyr |  |
| <b>AMC AIRLINES</b> |  |   |   | Hurgada-Katowice-<br>Hurgada;<br>Sharm el Sheik-Katowice<br>Sharm el Sheik |
| <b>AIR MEMPHIS</b>  |  |   |   | Hurgada-Katowice-<br>Poznań-Hurgada  |
| <b>ISRAIR</b>       |  |   | Tel Aviv-Katowice-Tel Aviv                  |  |
| <b>SUND'OR</b>      |  |   | Tel Aviv-Katowice-Tel Aviv                  |  |

| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b>    | <b>LATO 2004</b>  | <b>LATO 2005</b>               | <b>LATO 2006</b>  |
|--------------------------|---|--------------------------------|---|
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b> | Monastyr-Katowice-<br>Monastyr;<br><br>Tunis-Katowice-Tunis | Monastyr-Katowice-<br>Monastyr | 2 x Monastyr-Katowice-<br>Monastyr;<br><br>Tunis-Katowice-Tunis |

|                  |  |  |   |
|------------------|--|--|---|
| <b>NOUVELAIR</b> | 5x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>Tunis-Katowice-Tunis               | 4 x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>2 x Tunis-Katowice-Tunis                            | 3 x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>3 x Tunis-Katowice-Tunis;<br>Tunis-Warszawa-Katowice-Tunis;<br>Monastyr-Warszawa-Katowice-Monastyr |
| <b>TUNISAIR</b>  | 4 x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>Monastyr-Katowice-Poznań-Monastyr | 8 x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>4 x Tunis-Katowice-Tunis;<br>Gjerba-Katowice-Djerba | 5 x Monastyr-Katowice-Monastyr;<br>2 x Tunis-Katowice-Tunis;<br>Djerba-Katowice-Djerba;<br>Tunis-Rzeszów-Katowice-Tunis               |
| <b>MNG</b>       | Antalya -Katowice- Antalya   | 2 x Antalya-Katowice-Antalya   |   |

|                                  |   |   |   |
|----------------------------------|---|---|---|
| <b>AMC AIRLINES</b>              | Sharm el Sheik-Katowice-Kraków-Sharm el Sheik;<br><br>2x Hurgada-Katowice-Hurgada | 4 x Hurgada-Katowice-Hurgada;<br><br>Hurgada-Katowice-Gdańsk-Hurgada;<br><br>Hurgada-Katowice-Poznań-Hurgada; | Sharm el Sheik-Katowice-Poznań-Sharm el Sheik;<br><br>2 x Sharm el Sheik-Katowice Sharm el Sheik;<br><br>Sharm el Sheik-Katowice-Warszawa-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Katowice-Warszawa-Hurgada;<br><br>Hurgada-Katowice-Hurgada |
| <b>ABA AIR</b>                   | Praga-Katowice-Praga  |   |   |
| <b>AIR MEMPHIS</b>               | Sharm el Sheik-Katowice-Sharm el Sheik  | Sharm el Sheik-Poznań-Katowice-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Katowice-Hurgada                                | Hurgada-Poznań-Katowice-Hurgada;<br><br>Hurgada-Katowice-Hurgada  |
| <b>LTE INTERNATIONAL AIRWAYS</b> |   | Palma-Katowice-Poznań-Palma   |   |
| <b>SKY AIRLINES</b>              | Antalya-Katowice-Antalya  | Antalya -Katowice-Antalya   | Antalya -Katowice- Antalya  |

|                                   |                               |   |  |
|-----------------------------------|-------------------------------|---|--|
| <b>BULGARIA AIR</b>               |                               | Warna-Katowice-Poznań-<br>Warna;<br>Burgas-Poznań-Katowice-<br>Burgas;<br>Warna-Warszawa-<br>Katowice-Warna | 3 x Warna-Katowice-Warna;<br>Burgas-KatowiceBurgas   |
| <b>BULGARIAN AIR<br/>CHARTER</b>  |                               |   | Warna-Katowice-Warna   |
| <b>UM AIR</b>                     |                               | Simferopol-Katowice<br>Simferopol   | Simferopol-Katowice<br>Simferopol  |
| <b>ARKIA ISRAELI<br/>AIRLINES</b> | Tel Aviv-Katowice-Tel<br>Aviv | 6 x Tel Aviv-Katowice-<br>Tel Aviv  | 12x Tel Aviv-Katowice-Tel<br>Aviv  |
| <b>ISRAIR</b>                     |                               |   | 10 x Tel Aviv-Katowice-Tel<br>Aviv;<br>Tel Aviv-Berlin-Katowice-Tel<br>Aviv;<br>Tel Aviv-Katowice-Wenecja-<br>Tel Aviv |
| <b>WIZZ AIR</b>                   |                               |   | Katowice-Egillstadtr-Katowice  |

|                          |                                     |  |   |
|--------------------------|-------------------------------------|--|---|
| <b>SUND'OR</b>           |                                     |  | Tel Aviv-Katowice- Tel Aviv;<br>Tel Aviv-Warszawa-Katowice-<br>Tel Aviv;<br>5x Tel Aviv-Katowice-Tel<br>Aviv;<br>Odessa-Katowice-Tel Aviv |
| <b>SUNEXPRESS</b>        |                                     | Antalya-Katowice-Antalya                   | Mugla Dalaman-Katowice-<br>Mugla Dalaman;<br>3 x Antalya -Katowice-<br>Antalya  |
| <b>AIR CAIRO</b>         |                                     | Sharm el Sheik-Katowice-<br>Sharm el Sheik | 2 x Hurgada-Katowice-Poznań-<br>Hurgada;<br>Hurgada-Katowice-Hurgada  |
| <b>FREEBIRD AIRLINES</b> |                                     |  | Antalya -Katowice- Antalya  |
| <b>HEMUS AIR</b>         |                                     |  | Burgas-Katowice-Burgas  |
| <b>LOTUS AIR</b>         | Antalya-Katowice-Gdańsk-<br>Antalya |  |   |

| <b>PRZEWOŹNIK CARGO</b> | <b>ZIMA 2003/2004/</b>   | <b>ZIMA 2004/2005</b>   | <b>ZIMA 2005/2006</b>   | <b>ZIMA 2006/2007</b> |
|-------------------------|--|---|---|-----------------------|
|                         |  |   |   |                       |
| <b>TNT AIRWAYS</b>      |  | Liege-Katowice-Monachium-Liege;<br>Liege-Frankfurt-Katowice-Praga-Liege;<br>Liege-Katowice-Monachium;<br>Frankfurt-Katowice-Praga | Liege-Frankfurt-Katowice;<br>Katowice-Monachium-Liege;<br>Liege-Katowice;<br>Katowice-Praga-Liege |                       |
| <b>FARNAIR</b>          |  | Kolonia-Praga-Katowice-Praga-Kolonia  | Kolonia-Praga-Katowice-Praga-Kolonia  |                       |
|                         |  |   |   |                       |
| <b>PRZEWOŹNIK CARGO</b> | <b>LATO 2004</b>   | <b>LATO 2005</b>  | <b>LATO 2006</b>  |                       |
| <b>TNT AIRWAYS</b>      | Liege-Katowice-Wiedeń-Liege;<br>Liege-Wiedeń-Katowice-Wiedeń-Liege | Katowice-Monachium;<br>Katowice-Praga   |   |                       |
| <b>AIR CONTRACTORS</b>  | Paryż-Warszawa-Paryż   | Warszawa-Paryż-Warszawa   |   |                       |
| <b>FARNAIR</b>          |  | Kolonia-Praga-Katowice-Praga-Katowice   |   |                       |



**Kraków**

| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b>   | <b>ZIMA 2003/2004</b>                             | <b>ZIMA 2004/2005</b>  | <b>ZIMA 2005/2006</b>  | <b>ZIMA 2006/2007</b> |
|-------------------------|---|--|--|-----------------------|
| <b>LOTUS AIR</b>        | Sharm el Sheik-Kraków-<br>Warszawa-Sharm el Sheik |  |  |                       |
| <b>AIR MEDITERRANEE</b> | Nicea-Kraków-Nicea                                |  |  |                       |
| <b>SUNEXPRESS</b>       |   | Antalya -Kraków-<br>Antalya;<br><br>Mugla Dalaman-Kraków-<br>Mugla Dalaman |  |                       |
| <b>AIR HORIZONS</b>     |   |  | Lille-Kraków-Lille;<br><br>5x Paryż-Kraków-Paryż;<br><br>2x Renue St Jaques-<br>Kraków-Renue St Jaques;<br><br>Limages-Kraków-<br>Limages;<br><br>Lyon-Kraków-Lyon;<br><br>Grenoble-Kraków-<br>Grenoble;<br><br>2x Montpellier-Kraków- |                       |

|                  |  |  |  |  |
|------------------|--|--|--|--|
|                  |  |  | <p>Montpellier;</p> <p>2x Pointiers-Kraków-Pointiers;</p> <p>2x Tuluza-Kraków-Tuluza;</p> <p>2x Bordeaux-Kraków-Bordeaux;</p> <p>2x Tours-Kraków-Tours;</p> <p>2x Nantes-Kraków-Nantes</p>                                       |  |
| <b>BLUE LINE</b> |  |  | <p>Paryż-Kraków-Londyn-Stansted;</p> <p>Rennes-Kraków-Rennes;</p> <p>Liege-Kraków-Liege;</p> <p>Paryż-Kraków-Paryż;</p> <p>Grenoble-Kraków-Grenoble;</p> <p>Montpellier-Kraków-Montpellier;</p> <p>Poitiers-Kraków-Poitiers;</p> |  |

|                          |                                  |   |   |  |
|--------------------------|----------------------------------|---|---|--|
|                          |                                  |   | Tuluza-Kraków-Tuluza;<br>Agen-Kraków-Agen;<br>Bordeaux-Kraków-Bordeaux;<br>Tours-Kraków-Tours,<br>Nikozja-Kraków-Nikozja;<br>Nantes-Kraków-Nantes |  |
|                          |                                  |   |   |  |
| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b>    | <b>LATO 2004</b>                 | <b>LATO 2005</b>  | <b>LATO 2006</b>  |  |
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b> | Monastyr-Wrocław-Kraków-Monastyr |   | Monastyr-Kraków-Monastyr  |  |
| <b>HEMUS AIR</b>         | Burgas-Kraków-Burgas             |   |   |  |
| <b>TUNISAIR</b>          | Monastyr-Kraków-Wrocław-Monastyr | 3x Monastyr-Kraków-Monastyr;<br>Tunis-Kraków-Tunis            | 2x Monastyr-Kraków-Monastyr   |  |
| <b>SUNEXPRESS</b>        | Antalya -Kraków- Antalya         | Mugla Dalaman-Kraków-Mugla Dalaman;<br>Antalya-Kraków-Antalya | Antalya -Kraków-Antalya;<br>Mugla Dalaman-Kraków-Mugla Dalaman  |  |

|                                  |  |                                      |   |
|----------------------------------|--|--------------------------------------|---|
| <b>AIR MEDITERRANEE</b>          | Nicea-Kraków-Nicea                               |                                      |   |
| <b>LOTUS AIR</b>                 | 2x Sharm el Sheik-Kraków-Warszawa-Sharm el Sheik |                                      |   |
| <b>AMC AIRLINES</b>              | Sharm el Sheik-Katowice-Kraków-Sharm el Sheik    | Sharm el Sheik-Kraków-Sharm el Sheik | Sharm el Sheik-Kraków-Sharm el Sheik;<br>Hurgada-Kraków-Hurgada |
| <b>FLY AIR</b>                   |  | Bordum Milas-Warszawa-Bordum Milas   | Bordum Milas-Warszawa-Bordum Milas                              |
| <b>LTE INTERNATIONAL AIRWAYS</b> |  | Palma-Kraków-Wrocław-Palma           |   |
| <b>MNG AIRLINES</b>              |  | 2x Antalya -Kraków-Antalya           |   |
| <b>SKY AIRLINES</b>              |  | Antalya -Kraków-Antalya              | Antalya -Kraków- Antalya  |
| <b>EUROCYPRIA</b>                |  | Khania-Kraków-Khania                 |   |
| <b>NOUVELAIR</b>                 |  |                                      | 2x Monastyr-Kraków-Monastyr                                     |
| <b>FREEBIRD AIRLINES</b>         |  |                                      | Antalya -Kraków-Antalya;  |
| <b>BULGARIAN AIR CHARTER</b>     |  |                                      | Burgas-Kraków-Burgas  |

|                     |                    |  |  |
|---------------------|--------------------|--|--|
|                     |                    |  |  |
| <b>BULGARIA AIR</b> | Warna-Kraków Warna |  |  |

Wrocław

| <b>PRZEWOŹNIK<br/>PAX</b> | <b>ZIMA 2003/2004</b>              | <b>ZIMA 2004/2005</b>                           | <b>ZIMA 2005/2006</b>                           | <b>ZIMA 2006/2007</b>  |
|---------------------------|------------------------------------|---|---|--|
| <b>LOTUS AIR</b>          | Hurgada-Poznań-Wrocław-<br>Hurgada |   |   |  |
| <b>AIR MEMPHIS</b>        |                                    | Sharm el Sheik-Wrocaw-<br>Gdańsk-Sharm el Sheik | Sharm el Sheik-Wrocaw-<br>Gdańsk-Sharm el Sheik | Sharm el Sheik-Wrocaw-<br>Gdańsk-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Wrocław-<br>Szczecin-Hurgada |
| <b>AMC AIRLINES</b>       |                                    |   |   | Sharm el Sheik-Wrocław-<br>Poznań-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Wrocław-<br>Poznań-Hurgada  |

| <b>PRZEWOŹNIK</b>        | <b>LATO 2004</b>   | <b>LATO 2005</b>              | <b>LATO 2006</b>  |
|--------------------------|--|-------------------------------|---|
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b> | Monastyr-Wrocław-Kraków-Monastyr                               |                               |   |
| <b>NOUVELAIR</b>         | Monastyr-Wrocław-Monastyr                                      | 2 x Monastyr-Wrocław-Monastyr | Tunis-Wrocław-Tunis;<br>Monastyr-Wrocław-Monastyr         |
| <b>HEMUS AIR</b>         | Burgas-Wrocław-Burgas  | Burgas-Wrocław-Burgas         | Burgas-Wrocław-Burgas                                     |
| <b>TUNISAIR</b>          | Monastyr-Kraków-Wrocław-Monastyr;<br>Monastyr-Wrocław-Monastyr | Monastyr-Wrocław-Monastyr     | 2 x Monastyr-Wrocław-Monastyr;<br>2 x Tunis-Wrocław-Tunis |
| <b>LOTUS AIR</b>         | Hurgada-Poznań-Wrocław-Hurgada;<br>Hurgada-Wrocław-Hurgada     |                               |   |
| <b>SKY AIRLINES</b>      | Antalya -Wrocław- Antalya                                      | Antalya -Wrocław- Antalya     | Antalya -Wrocław- Antalya                                 |

|                                  |  |  |   |
|----------------------------------|--|--|---|
| <b>AIR MEMPHIS</b>               | 2 x Hurgada-Wrocław-Hurgada  | Sharm el Sheik-Wrocław-Gdańsk-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Wrocław-Hurgada;<br><br>Sharm el Sheik-Wrocław-Sharm el Sheik;<br><br>Sharm el Sheik Wrocław-Szczecin-Hurgada | Sharm el Sheik-Wrocław-Gdańsk-Sharm el Sheik                          |
| <b>LUXUR AIR</b>                 | Hurgada-Wrocław-Hurgada  |  |   |
| <b>AMC AIRLINES</b>              | Hurgada-Wrocław-Hurgada;<br><br>Sharm el Sheik-Wrocław/Poznań-Sharm el Sheik | Sharm el Sheik-Wrocław-Sharm el Sheik;<br><br>Hurgada-Wrocław-Hurgada  | Hurgada-Wrocław-Hurgada   |
| <b>MNG AIRLINES</b>              | Antalya -Poznań-Wrocław-Antalya  | 2 x Antalya -Wrocław-Antalya   |   |
| <b>LTE INTERNATIONAL AIRWAYS</b> |  | Palma-Kraków-Wrocław-Palma   |   |
| <b>EUROCYPRIA</b>                |  | Khania-Wrocław-Khania  |   |
| <b>SUNEXPRESS</b>                | Antalya -Wrocław- Antalya  |  | Mugla Dalaman-Wrocław-Mugla Dalaman;<br><br>Antalya -Wrocław- Antalya |

|                      |                       |  |                       |
|----------------------|-----------------------|--|-----------------------|
| <b>BULGARIAN AIR</b> | Burgas-Wrocław-Burgas |  | Burgas-Wrocław-Burgas |
|----------------------|-----------------------|--|-----------------------|

Poznań

| <b>PRZEWOŹNIK PAX</b>             | <b>ZIMA 2003/2004</b>              | <b>ZIMA 2004/2005</b>          | <b>ZIMA 2005/2006</b>          | <b>ZIMA 2006/2007</b>   |
|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| <b>PRIVATE WINGS</b>              | Barmschweig-Poznań<br>Bramsche     | Barmschweig-Poznań<br>Bramsche | Barmschweig-Poznań<br>Bramsche |   |
| <b>LOTUS AIR</b>                  | Hurgada-Poznań-<br>Wrocław-Hurgada |                                |                                |   |
| <b>SKY GATE INT.<br/>BISHKEKI</b> |                                    |                                | Poznań-Monte Bay-<br>Poznań    |   |
| <b>AMC AIRLINES</b>               |                                    |                                |                                | Sharm el Sheik-Wrocław-<br>Poznań-Sharm el Sheik;<br>Hurgada-Wrocław-<br>Poznań-Hurgada |
| <b>AIR MEMPHIS</b>                |                                    |                                |                                | Hurgada-Katowice-<br>Poznań-Hurgada   |
| <b>AIR CAIRO</b>                  |                                    |                                |                                | Hurgada-Katowice-<br>Poznań-Hurgada;  |



|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  | Sharm el Sheik-Katowice-<br>Poznań-Sharm el Sheik; |
|--|--|--|--|--|

| <b>PRZEWOŹNIK</b>        | <b>LATO 2004</b>   | <b>LATO 2005</b>   | <b>LATO 2006</b>  |
|--------------------------|--|--|---|
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b> | Monastyr-Gdańsk-Poznań-<br>Monastyr                                |  |   |
| <b>NOUVELAIR TUNISE</b>  | Monastyr-Poznań-Monastyr   | Monastyr-Poznań-Monastyr   | Monastyr-Poznań-Monastyr  |
| <b>TUNISAIR</b>          | Monastyr-Poznań-Monastyr;<br>Monastyr-Katowice-Poznań-<br>Monastyr | Monastyr-Poznań-Monastyr;<br>2x Tunis-Poznań-Tunis;<br>Djerba-Poznań-Djerba  | 2xMonastyr-Poznań-Monastyr;<br>2x Tunis-Poznań-Tunis                |
| <b>SUNEXPRESS</b>        | Antalya-Gdańsk-Poznań-Antalya;<br>Antalya-Poznań-Antalya           | Mugla Dalaman-Poznań-Mugla<br>Dalaman;<br>Bordum Milas-Poznań-Bordum<br>Milas;<br>Antalya-Poznań-Antalya;<br>Antalya-Gdańsk-Poznań-Antalya | Mugla Dalaman-Poznań-Mugla<br>Dalaman;<br>2xAntalya-Poznań-Antalya; |
| <b>MNG AIRLINES</b>      | Antalya-Poznań-Antalya;<br>Antalya-Poznań/Wrocław-                 | Antalya-Poznań-Antalya;<br>Mugla Dalaman-Poznań-Mugla  | Antalya-Poznań-Antalya  |

|                     |   |  |  |
|---------------------|---|--|--|
|                     | Antalya   | Dalaman  |  |
| <b>SKY AIRLINES</b> | Antalya-Poznań-Antalya  | 2x Antalyya-Poznań-Antalya   |  |
| <b>BULGARIA AIR</b> | Varna-Poznań-Varna  | Varna-Katowice-Poznań-Varna;<br>Burgas-Poznań-Katowice-Burgas;<br>Varna-Warszawa-Poznań-Varna                | Varna-Poznań-Varna   |
| <b>LOTUS AIR</b>    | Hurgada-Poznań-Wrocław-<br>Hurgada;<br>Hurgada-Poznań-Hurgada                                   |  |  |
| <b>AMC AIRLINES</b> | Hurgada-Poznań-Hurgada  | Hurgada-Poznań-Hurgada;<br>2xSharm el Sheik-Poznań-Sharm<br>el Sheik;<br>Hurgada-Katowice-Poznań-<br>Hurgada | Sharm el Sheik-Poznań-Sharm el<br>Sheik;<br>Sharm el Sheik-Katowice-<br>Poznań-Sharm el Sheik;<br>Hurgada-Poznań-Hurgada |
| <b>AIR MEMPHIS</b>  | Sharm el Sheik-Poznań-Sharm el<br>Sheik   | Sharm el Sheik-Poznań-<br>Katowice-Sharm el Sheik  | Hurgada-Katowice-Poznań-<br>Hurgada  |
| <b>LUXOUR AIR</b>   | 2x Sharm el Sheik-Poznań-Sharm<br>el Sheik;<br>Sharm el Sheik-Wrocław/Poznań-<br>Sharm el Sheik |  |  |
| <b>FLY AIR</b>      |   | Bordum Milas-Poznań-Bordum   | Bordum Milas-Poznań-Bordum   |

|                                   |                                |                                |   |
|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
|                                   |                                | Milas                          | Milas   |
| <b>LTE INTERNATIONAL AIRLINES</b> |                                | Palma-Katowice-Poznań-Palma    |   |
| <b>PRIVATE WINGS</b>              | Barmschweig-Poznań<br>Bramsche | Barmschweig-Poznań<br>Bramsche | Obszar EOG i Szwajcaria                                       |
| <b>WORLD FOCUS AIRLINES</b>       |                                | Antalya-Poznań-Antalya         |   |
| <b>EUROCYPRIA</b>                 |                                | Khania-Poznań-Khania           |   |
| <b>SUND'OR</b>                    |                                |                                | 2x Tel Aviv-Poznań-Tel Aviv                                   |
| <b>AIR CAIRO</b>                  |                                |                                | 2xHurgada-Katowice-Poznań-Hurgada                             |
| <b>FREEBIRD AIRLINES</b>          |                                |                                | Mugla Dalaman-Poznań-Mugla Dalaman;<br>Antalya-Poznań-Antalya |

### Gdańsk

| <b>PRZEWOŹNIK</b>  | <b>ZIMA 2003/2004</b>           | <b>ZIMA 2004/2005</b>   | <b>ZIMA 2005/2006</b> | <b>ZIMA 2006/2007</b>   |
|--------------------|---------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| <b>LOTUS AIR</b>   | Hurgada-Katowice-Gdańsk-Hurgada |                         |                       |                         |
| <b>AIR MEMPHIS</b> |                                 | Sharm el Sheik-Wrocław- |                       | Sharm el Sheik-Wrocław- |

|                          |  |                       |  |                               |
|--------------------------|--|-----------------------|--|-------------------------------|
|                          |  | Gdańsk-Sharm el Sheik |  | Gdańsk-Sharm el Sheik         |
| <b>KATHARGO AIRLINES</b> |  |                       |  | Monastyr-Gdańsk-Łódź-Monastyr |
| <b>SKY AIRLINES</b>      |  |                       |  | Gdańsk-Antalya-Gdańsk         |

| <b>PRZEWOŹNIK</b>        | <b>LATO 2004</b>  | <b>LATO 2005</b>   | <b>LATO 2006</b>         |
|--------------------------|---|--|--------------------------|
| <b>KATHARGO AIRLINES</b> | Monastyr-Gdańsk-Poznań-Monastyr                                     |  |                          |
| <b>TUNISAIR</b>          | Monastyr-Gdańsk-Monastyr  | Monastyr-Gdańsk-Monastyr                                 | Monastyr-Gdańsk-Monastyr |
| <b>SUN EXPRESS</b>       | Antalya-Gdańsk-Poznań-Antalya;<br>Antalya-Gdańsk-Antalya            | Antalya-Gdańsk-Poznań-Antalya;<br>Antalya-Gdańsk-Antalya | Antalya-Gdańsk-Antalya   |
| <b>LOTUS AIR</b>         | Hurgada-Katowice-Gdańsk-Hurgada,<br>Hurgada-Szczecin-Gdańsk-Hurgada |  |                          |
| <b>SKY AIRLINES</b>      | Antalya-Gdańsk-Antalya  | Antalya-Gdańsk-Antalya                                   | Antalya-Gdańsk-Antalya   |
| <b>BULGARIA AIR</b>      | Varna-Gdańsk-Varna  |  |                          |

|                             |                          |  |  |
|-----------------------------|--------------------------|--|--|
| <b>NOUVELAIR TUNISE</b>     | Monastyr-Gdańsk-Monastyr |  | Monastyr-Gdańsk-Monastyr                         |
| <b>AIR MEMPHIS</b>          |                          | Sharm el Sheik-Wrocław-Gdańsk-<br>Sharm el Sheik | Sharm el Sheik-Wrocław-Gdańsk-<br>Sharm el Sheik |
| <b>WORLD FOCUS AIRLINES</b> |                          | Antalya-Gdańsk-Antalya                           |  |
| <b>AMC AIRLINES</b>         |                          | Hurgada-Katowice-Gdańsk-<br>Hurgada              | Hurgada-Gdańsk-Hurgada                           |
| <b>UAB APATAS</b>           |                          | Gdańsk-Malmoe-Gdańsk                             |  |

**Szczecin**

| <b>PRZEWOŹNIK</b>  | <b>ZIMA 2003/2004</b> | <b>ZIMA 2004/2005</b> | <b>ZIMA 2005/2006</b> | <b>ZIMA 2006/2007</b>                |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| <b>AIR MEMPHIS</b> |                       |                       |                       | Hurgada-Wrocław-<br>Szczecin-Hurgada |

| <b>PRZEWOŹNIK</b> | <b>LATO 2004</b>                    | <b>LATO 2005</b>         | <b>LATO 2006</b>         |
|-------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>LOTUS AIR</b>  | Hurgada-Szczecin-Gdańsk-<br>Hurgada |                          |                          |
| <b>SUNEXPRESS</b> |                                     | Antalya-Szczecin-Antalya | Antalya-Szczecin-Antalya |

|                             |  |                          |                               |
|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------------|
| <b>WORLD FOCUS AIRLINES</b> |  | Antalya-Szczecin-Antalya |                               |
| <b>TUNISAIR</b>             |  |                          | Monastyr-Szczecin-Monastyr    |
| <b>AIR MEMPHIS</b>          |  |                          | Hurgada-Łódź-Szczecin-Hurgada |

### Bydgoszcz

| <b>PRZEWOŹNIK</b>   | <b>LATO 2004</b> | <b>LATO 2005</b>      | <b>LATO 2006</b>                                     |
|---------------------|------------------|-----------------------|--|
| <b>TUNISAIR</b>     |                  | Tunis-Bydgoszcz-Tunis | Monastyr-Bydgoszcz-Monastyr                          |
| <b>AMC AIRLINES</b> |                  |                       | Sharm el Sheik-Bydgoszcz-<br>Warszawa-Sharm el Sheik |

### Rzeszów

| <b>PRZEWOŹNIK</b> | <b>ZIMA 2003/2004</b> | <b>ZIMA 2004/2005</b> | <b>ZIMA 2005/2006</b> | <b>ZIMA 2006/2007</b>        |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|
| <b>ARKIA</b>      |                       |                       |                       | Tel Aviv-Rzeszów-Tel<br>Aviv |

| <b>PRZEWOŹNIK</b> | <b>LATO 2004</b> | <b>LATO 2005</b> | <b>LATO 2006</b>                                     |
|-------------------|------------------|------------------|--|
| <b>ARKIA</b>      |                  |                  | 3x Tel Aviv-Rzeszów-Tel Aviv                         |
| <b>SUND'OR</b>    |                  |                  | 5xTel Aviv-Rzeszów-Tel Aviv                          |
| <b>TUNISAIR</b>   |                  |                  | Tunis-Rzeszów-Katowice-Tunis;<br>Tunis-Rzeszów-Tunis |

### **Łódź**

| <b>PRZEWOŹNIK</b>        | <b>LATO 2004</b> | <b>LATO 2005</b> | <b>LATO 2006</b>              |
|--------------------------|------------------|------------------|-------------------------------|
| <b>AIR MEMPHIS</b>       |                  |                  | Hurgada-Łódź-Szczecin-Hurgada |
| <b>KARTHAGO AIRLINES</b> |                  |                  | Monastyr-Gdańsk-Łódź-Monastyr |
| <b>TUNISAIR</b>          |                  |                  | Tunis-Łódź-Tunis              |