



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Zmiany na polskim rynku przewozów lotniczych w latach 2007 – 2011

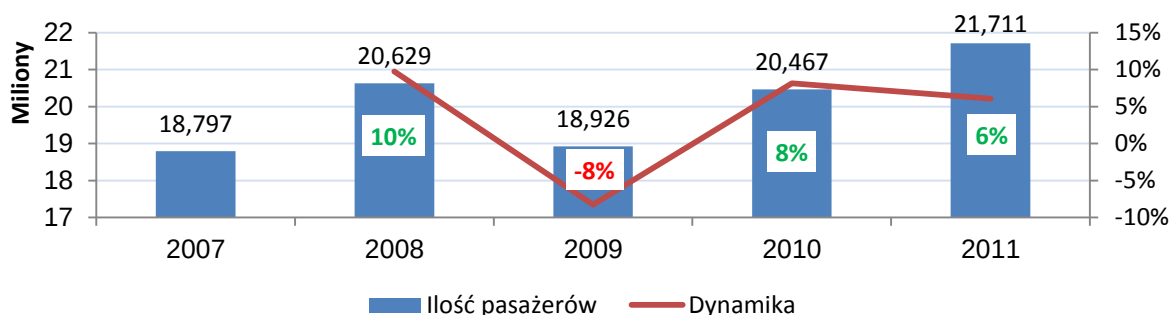
Spis treści

Wstęp	1
1. Przewozy lotnicze w polskich portach lotniczych.....	5
2. Przewozy pasażerskie przewoźników lotniczych na polskim rynku.....	15
3. Międzynarodowe przewozy pasażerskie z Polski według kierunków podróży	23
4. Rynek przewozów lotniczych na rynkach międzynarodowych	28
5. Przewozy dalekodystansowe.....	36
6. Analiza rynku krajowego.....	39

Wstęp

Kryzys lotniczy na rynku polskim spowodował zatrzymanie wysokiej dynamiki wzrostu ruchu lotniczego, czego efektem był 8% spadek ruchu lotniczego w 2009 roku. Rynek zdołał wrócić do wartości przedkryzysowych dopiero w 2011 roku, kiedy liczba obsłużonych pasażerów przez polskie porty osiągnęła wartość o 5% wyższą w porównaniu do rekordowego 2008 roku. Zakładając, że nie doszłoby do spadku ruchu lotniczego i utrzymałby się trend przedkryzysowy, w latach 2008 – 2011, polskie lotniska obsłużyłyby o 27,5 mln więcej niż to faktycznie miało miejsce i o 18,5 mln, jeśli wziąć pod uwagę prognozę przygotowaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w 2007 roku. Warto też zauważyć, że jeśli zrealizowałaby się prognoza ULC z 2007 roku w 2011 roku polskie porty obsłużyłyby przeszło 28 milionów pasażerów, czyli o 30% więcej niż faktyczna liczba podróżujących.

Rysunek 1. Liczba obsłużonych pasażerów oraz ich dynamika w polskich portach lotniczych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Kryzys na polskim rynku miał podobny przebieg do dekonjunkury, która miała miejsce na rynku europejskim, choć można zauważyć, że polskie porty lotnicze zanotowały silniejszy spadek ruchu w 2009 roku w porównaniu do rynku europejskiego, ale też zdołały silniej odbudować przewozy w roku 2010.

Pierwsze sygnały o nadchodzącym kryzysie na rynku polskim pojawiły się już w 2008 roku. Doszło wówczas do nieznacznego obniżenia współczynnika wypełnienia miejsc (seat factor).

Z okresem dekonjunkury lepiej poradziły sobie porty regionalne, niż lotnisko im. Chopina w Warszawie, a wśród nich najlepszy wynik zanotowały lotniska w Katowicach, Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu, które w zależności od portu zdołały w latach 2007 – 2011 zwiększyć ruch od przeszło 300 tys. do blisko 800 tys. pasażerów. W tym samym okresie port lotniczy w Warszawie zdołał obsłużyć zaledwie 130 tys. pasażerów więcej. Jeśli porównać przewozy z 2011 roku oraz przed kryzysem w 2007 roku, okazuje się, że lotnisko im. Chopina w Warszawie zdołało w 2011 roku przewieźć zaledwie o 1% pasażerów więcej, podczas gdy w portach regionalnych wzrost ten wyniósł łącznie 29%.

Bardziej odporne na skutki kryzysu okazały się przewozy czarterowe w porównaniu do ruchu regularnego. Liczba pasażerów podróżujących na wakacje w latach 2007 – 2011 wzrosła, w zależności od sposobu kalkulacji o wartość 71 do 93%. Ruch regularny w tym czasie wzrósł o około 8-9%.

Ze skutkami kryzysu najlepiej zdołali sobie poradzić przewoźnicy czarterowi. Na ich pokładach w 2011 roku podróżowało o 20% więcej pasażerów niż w 2008 roku. Bardzo dobre wyniki zanotowali również przewoźnicy sieciowi. Dzięki dynamicznemu wzrostowi ruchu w latach 2010-2011 przewoźnicy ci w roku 2011 zdołali przewieźć o 15% więcej pasażerów niż w roku 2008. Jako zaskakujące należy natomiast uznać wyniki przewoźników LCC. W 2011 roku przewozy tych linii były w Polsce o 7% niższe niż w 2008 roku. Warto jednak zauważyć, że spadek ich przewozów był przede wszystkim spowodowany zmniejszeniem oferowania, lub całkowitym wycofaniem się z rynku dużej części przewoźników LCC. Bardzo duże znaczenie dla wyników polskiego rynku miały bankructwa Sky Europe oraz Centralwings. W efekcie w 2011 roku dwóch największych przewoźników niskokosztowych w Polsce, Ryanair i Wizzair obsłużyło 89% pasażerów „niskokosztowych”. 4 lata wcześniej ich udział wynosił 58%. Warto również zauważyć, że średnio linie LCC w 2011 roku w Europie wykonywały ponad 5 lotów tam i z powrotem tygodniowo na danej trasie. W przypadku rynku polskiego przewoźnicy niskokosztowi latali ok. 3,5 razy tam i z powrotem tygodniowo. Oznacza to, że pasażerowie podróżujący na pokładach linii LCC z i do Polski mają mniejszy wybór odnośnie dat podróży w porównaniu do średniej na europejskim rynku.

Warto odnotować, że w ostatnich latach na rynku przewozów sieciowych wśród głównych przewoźników operujących na polskim rynku wyraźnie zmalał udział linii z Wielkiej Brytanii i Irlandii, czyli British Airways i Aer Lingus. Pozostali przewoźnicy zanotowali wzrosty. Na szczególną uwagę zasługuje dynamiczna ekspansja na rynku linii SAS, Aeroflot i Lufthansa. W efekcie ekspansji przewoźników z aliansu Star Alliance, udział tego porozumienia (z wyłączeniem PLL LOT) wzrósł z poziomu 47% w 2007 roku do 57% w 2011. Pozostałe alianse strategiczne, jak również przewoźnicy niezrzeszeni, straciły w tym czasie udział w rynku przewozów sieciowych.

Do prawdziwej rewolucji doszło na rynku przewozów czarterowych. Jedynymi przewoźnikami, którzy zdołali utrzymać swoją pozycję w latach 2007 – 2011 byli Air Cairo i Tunisair. W przypadku pozostałych linii doszło do radykalnych zmian udziału w rynku. Na szczególną uwagę zwraca ekspansja polskich przewoźników. W efekcie tych zmian udział polskich przewoźników w rynku czarterowym wzrósł z poziomu 15% w 2007 roku do 49% w 2011. Należy też odnotować, że w 2009 roku udział polskich przewoźników wynosił zaledwie 3%.

W przypadku rozkładowych przewozów międzynarodowych z Polski dominują przewozy na terytorium europejskim, gdzie podróżuje ponad 96% pasażerów. Blisko 90% podróżujących z i do Polski korzysta z lotnisk na terytorium Zachodniej Europy, około 5% Europy Wschodniej a około 3% Europy Centralnej. Poza Europą największym powodzeniem cieszy się Ameryka Północna, gdzie podróżuje około 3% pasażerów. W okresie kryzysu wzrósł udział przewozów do Europy Zachodniej, zmalał natomiast do Europy Środkowej. Warto zauważyć, że coraz więcej pasażerów podróżuje do Europy Wschodniej. Coraz mniej pasażerów korzysta natomiast z przelotów do Ameryki Północnej.

Na rynku czarterowym (według kodów operacji) dominują dwa kierunki: Północna Afryka oraz Europa Zachodnia. Drugi z wymienionych rynków nabiera w ostatnich latach coraz większego znaczenia.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat widać zmianę preferencji pasażerów lotów regularnych odnośnie kierunków w Europie Zachodniej. Coraz mniejszym powodzeniem cieszą się połączenia do Wielkiej Brytanii i Irlandii. Większym zainteresowaniem cieszą się natomiast połączenia do Niemiec, Włoch, Norwegii, Hiszpanii oraz Szwecji. Dominującym kierunkiem czarterowym na polskim rynku jest natomiast Egipt. Ten całoroczny kierunek znacząco zmniejszył jednak swój udział w rynku w 2011 roku. Był to wynik mniejszego zainteresowania tym rynkiem, spowodowanym niepokojami politycznymi w tym rejonie świata. Silną pozycję w latach 2007 – 2011 utrzymał rynek turecki. Można zauważyć również duże zainteresowanie rynkami greckim, hiszpańskim i bułgarskim.

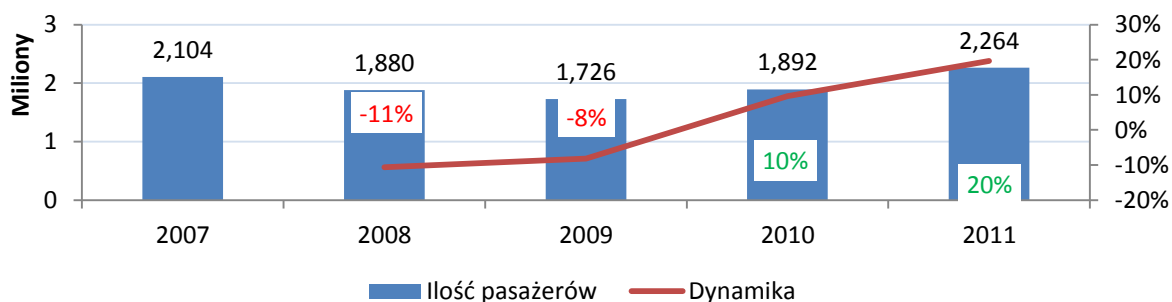
Charakterystyka zmian przewozów long-haul w Polsce w ostatnich latach odbiegała znacząco do przewozów na całym europejskim rynku. Przewoźnicy sieciowi AEA w 2011 roku obsłużyli 7% więcej pasażerów podróżujących w rejsach dalekodystansowych w porównaniu do roku 2007. W tym

samym okresie ten ruch w Polsce zmniejszył się o 17%. Warto również odnotować, że regularny ruch lotniczy long-haul w Polsce stanowi zaledwie 5% przewozów przewoźników sieciowych. Dla porównania na rynku europejskim (dane dla przewoźników AEA) tego typu pasażerowie stanowią 20% wszystkich przewozów. Rynek dalekodystansowych przewozów czarterowych w Polsce jest słabo rozwinięty. W 2011 roku tego typu rejsami podróżowało zaledwie 38,5 tys. pasażerów. Rynek ten cechuje się też bardzo dużą zmiennością.

Rynek lotniczych połączeń krajowych jest najdynamiczniej zmieniającym się elementem przewozów lotniczych w Polsce. Przeciętny czas obsługiwania połączenia nie przekracza roku. Średnia długość połączenia pomiędzy dwoma polskimi portami lotniczymi z pominięciem połączeń z/do Warszawy, na przestrzeni lat 2006 – 2011, to około 4,7 miesiąca.

W 2011 roku polskie porty lotnicze obsłużyły ponad 2,26 miliona pasażerów w ruchu krajowym, o 20% więcej niż rok wcześniej. Przedstawione dane wskazują, że kryzys lotniczy miał odmienny przebieg na rynku krajowym, w porównaniu do rynku międzynarodowych przewozów lotniczych w Polsce. Spadek przewozów miał miejsce już w 2008 i był kontynuowany również w roku następnym. W 2010 roku nastąpiło natomiast silne odbicie, czego efektem był 10% wzrost. W 2011 krajowy ruch lotniczy przyrastał natomiast dwukrotnie szybciej niż w 2010 roku. W 2011 roku liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych wzrosła w porównaniu do 2009 roku o 31,2%, natomiast w porównaniu do 2007 o jedyne 7,6% (patrz rysunek 2).

Rysunek 2. Liczba obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym w latach 2007 – 2011

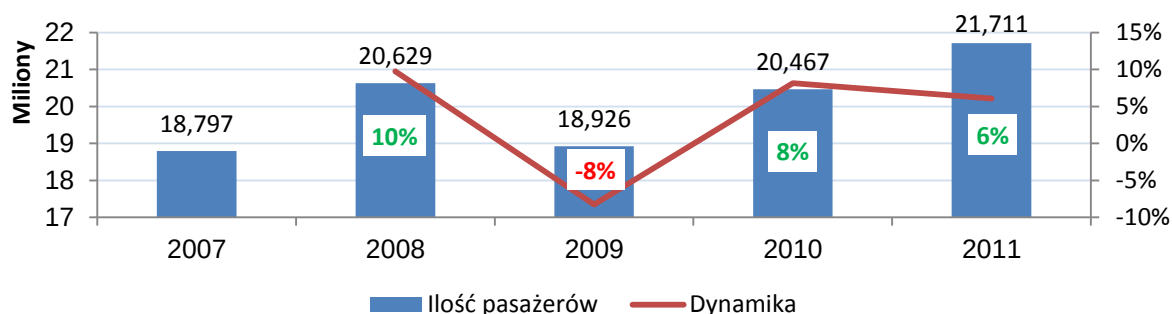


Źródło: dane ULC

1. Przewozy lotnicze w polskich portach lotniczych.

Rok 2011 dla polskich portów lotniczych okazał się rekordowy. Obsłużyły one 21,7 mln. pasażerów, o 6% więcej niż rok wcześniej, ale też tylko o 5% więcej w porównaniu do roku 2008. Relatywnie niewielki wzrost ruchu lotniczego na przestrzeni ostatnich trzech lat był spowodowany kryzysem lotniczym, który mimo wzrostu gospodarczego w naszym kraju, nie ominął również Polski. W efekcie dekonjunktury, w 2009 roku ruch lotniczy zmalał o 8%. W kolejnym 2010 roku, mimo 8% wzrostu, polskie porty nie zdołały wrócić do wartości przedkryzysowych. Wartości te przekroczyły, jak już wspomniano, dopiero w 2011 roku (patrz rys. 3).

Rysunek 3. Liczba pasażerów oraz ich dynamika w polskich portach lotniczych w latach 2007 – 2011

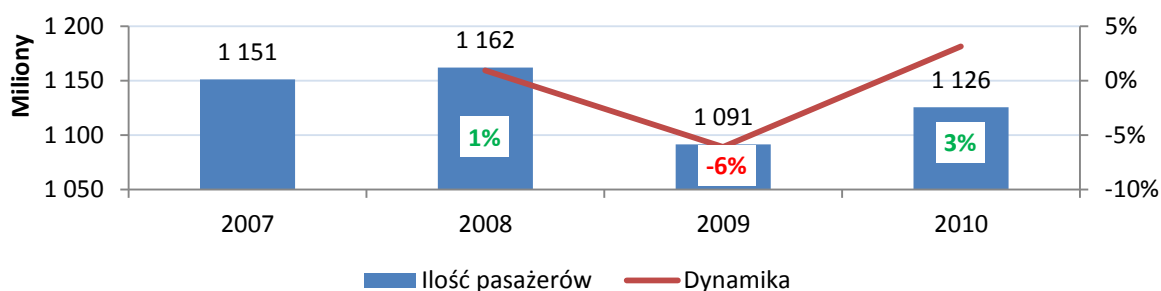


Źródło: dane ULC.

Kryzys na polskim rynku miał podobny przebieg do dekonjunktury, która miała miejsce na rynku europejskim. Dane przygotowane przez Eurostat wskazują, że w 2009 roku przewozy europejskie zmalały o 6%, po czym trend odwrócił się i europejskie lotniska, w kolejnym roku, obsłużyły o 3% pasażerów więcej¹. Można zauważyć, że polskie porty lotnicze zanotowały silniejszy spadek ruchu w 2009 roku w porównaniu do rynku europejskiego, ale też zdołały silniej odbudować przewozy w 2010 roku (patrz rys. 4).

¹ Dane zostały przygotowane 31 marca 2012 roku. Do tego momentu Eurostat nie udostępnił statystyk za 2011 rok.

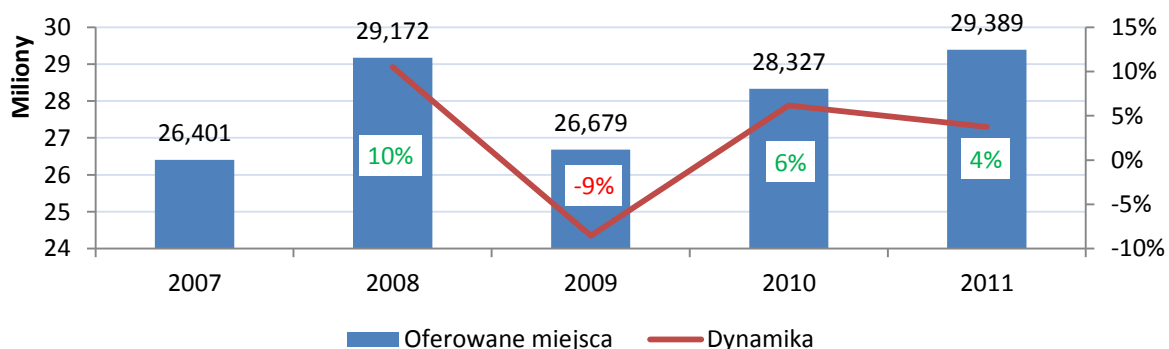
Rysunek 4. Liczba pasażerów oraz ich dynamika w europejskich portach lotniczych w latach 2007 – 2011



Źródło: Eurostat.

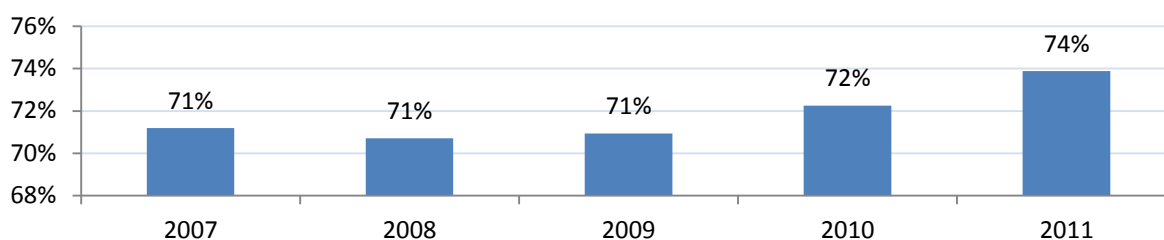
Pierwsze sygnały o nadchodzącym kryzysie na rynku polskim pojawiły się już w 2008 roku. Doszło wówczas do nieznacznego obniżenia współczynnika wypełnienia miejsc (seat factor). W kolejnym roku, w odpowiedzi na sytuację rynkową, linie lotnicze zdecydowały się znacząco obniżyć oferowaną liczbę miejsc pasażerskich. Zdołały też jednak zwiększyć współczynnik seat factor, dzięki czemu spadek liczby przewiezionych pasażerów był słabszy niż zmiana oferowania. W kolejnych latach nastąpił dynamiczny wzrost wypełnienia miejsc, dzięki czemu przewozy pasażerskie przyrastały szybciej niż wzrost liczby miejsc pasażerskich oferowanych przez linie lotnicze (patrz rys. 5 oraz rys. 6).

Rysunek 5. Oferowane miejsca oraz ich dynamika na polskim rynku w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Rysunek 6. Współczynnik wypełnienia miejsc (seat factor) na polskim rynku w latach 2007 – 2011

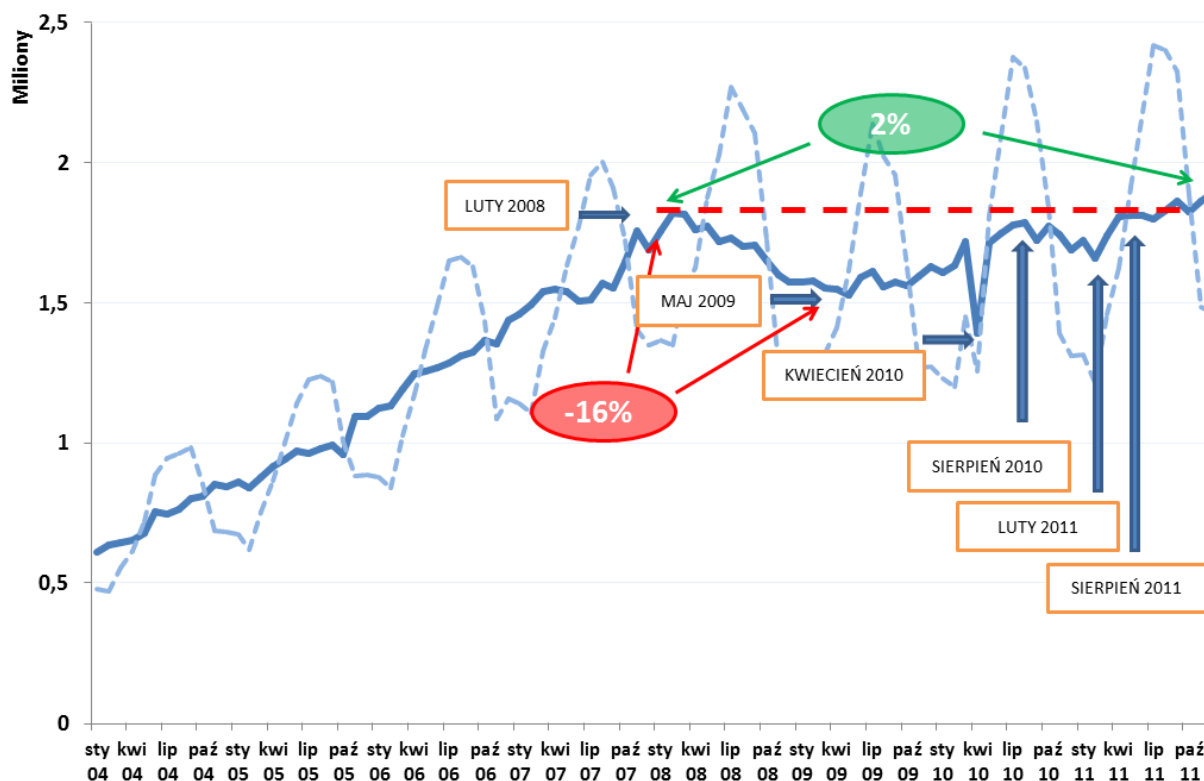


Źródło: dane ULC.

Analizując dane o wielkości ruchu pasażerskiego na polskim rynku, w układzie miesięcznym, z wyłączeniem czynnika sezonowego (ciągła niebieska linia na rysunku 7.), można zauważyć, że okres dobrej koniunktury na polskim rynku trwał do lutego 2008 roku. Następnie do maja 2009 roku ruch systematycznie malał i osiągnął wartość o 16% niższą, w porównaniu do wartości z lutego 2008 roku. Od wiosny 2010 roku nastąpiło ponowne odwrócenie trendu na rynku, które trwało do sierpnia 2010 roku. Po tym okresie nastąpił ponowny spadek, który trwał do lutego 2011 roku. Następnie rynek ponownie wszedł w fazę wzrostu. Dopiero jednak w sierpniu 2011 roku porty lotnicze w Polsce obsłużyły podobną liczbę pasażerów do wartości osiąganych przed kryzysem lotniczym. Pod koniec 2011 roku przewozy w Polsce były zaś o 2% wyższe niż w rekordowym lutym 2008 roku. Można zatem zauważyć, że kryzys lotniczy poważnie wyhamował dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w Polsce, który miał miejsce przed 2008 rokiem. Zakładając zatem, że jeśli utrzymałby się trend przedkryzysowy, w latach 2008-2011, polskie lotniska obsłużyłyby o 27,5 mln pasażerów więcej niż to faktycznie miało miejsce. Już przed kryzysem Urząd Lotnictwa Cywilnego przewidywał jednak, że dynamiczny wzrost ruchu lotniczego realizowany wówczas będzie trudny do utrzymania. Przygotowana w 2007 roku prognoza przewidywała zatem częściowe wyhamowanie dynamiki. Nadal jednak wartości prognozowane wówczas są dla lat 2008 – 2011 wyższe o 18,5 mln pasażerów niż liczba faktycznie zrealizowana. Warto też zauważyć, że jeśli zrealizowałaby się prognoza ULC z 2007 roku w 2011 polskie porty obsłużyłyby przeszło 28 mln pasażerów, czyli o 30% więcej niż faktyczna liczba podróżujących.

Obserwując miesięczne zmiany ruchu lotniczego w Polsce na przestrzeni ostatnich lat na uwagę zasługuje również bardzo silny spadek liczby pasażerów w kwietniu 2010 roku. Był to efekt erupcji wulkanu na Islandii. Rzeczywista wielkość obserwowanego spadku ruchu jest trudna do obliczenia, zwłaszcza, że część z pasażerów mających zrealizować podróż w feralnym okresie, odbyła ją w późniejszych terminach. Można jednak oszacować, że spadek ruchu lotniczego w kwietniu wobec wartości, które wynikają z obowiązującego wówczas trendu długookresowego, sięga 250 tys. pasażerów (patrz rys. 7).

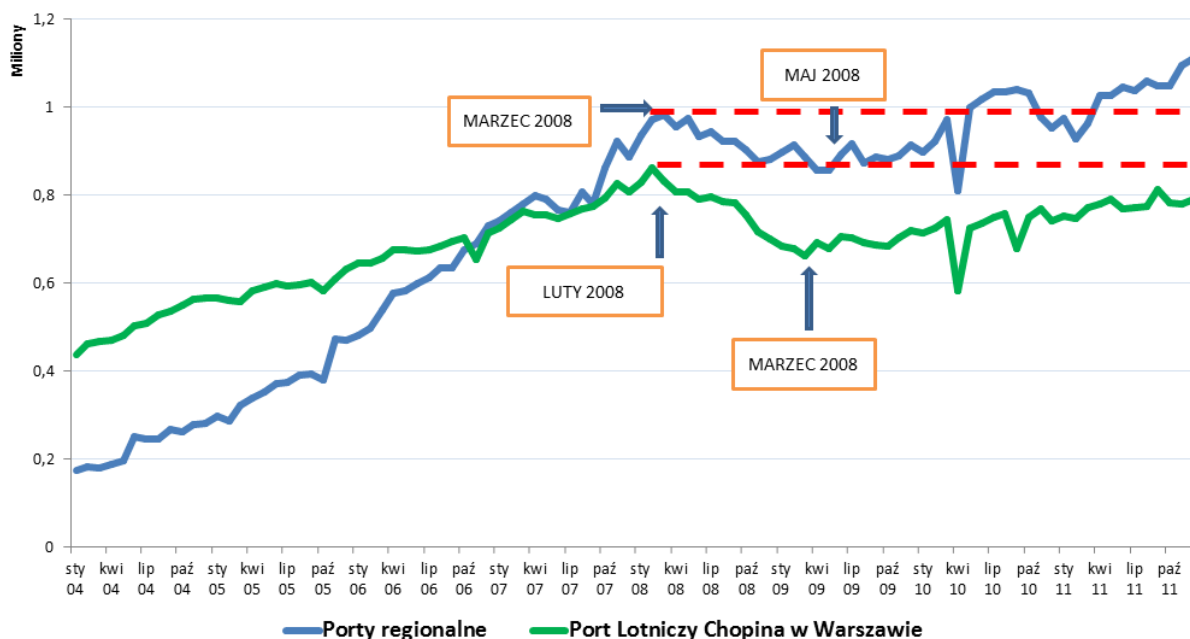
Rysunek 7. Przewozy pasażerskie na polskim rynku w układzie miesięcznym w latach 2004 – 2011 (dane z wyłączeniem czynnika sezonowego)



Źródło: dane ULC.

Kryzys miał miejsce w podobnym okresie zarówno w Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie jak i w portach regionalnych. Okres dekonjunktury wywarł jednak silniejszy, negatywny wpływ na lotnisko warszawskie, gdzie ruch w okresie kryzysu zmalał o 23%. Liczba pasażerów w portach regionalnych zmniejszyła się natomiast o 13%. Do końca 2011 roku ruch lotniczy w Warszawie nie zdołał również wrócić do wartości przedkryzysowych. W portach regionalnych ruch osiągnął tę wartość już w maju 2010 roku. Analiza danych dla lotniska w Warszawie oraz portów regionalnych ujawnia ponadto, że opisany wcześniej spadek wartości przewożonych pasażerów w okresie jesienno-zimowym 2010/2011 roku miał miejsce na lotniskach regionalnych (patrz rys. 8). Pogłębiona analiza tego zjawiska wskazuje, że należy to łączyć z czasowym zmniejszeniem oferowania przez linię Ryanair.

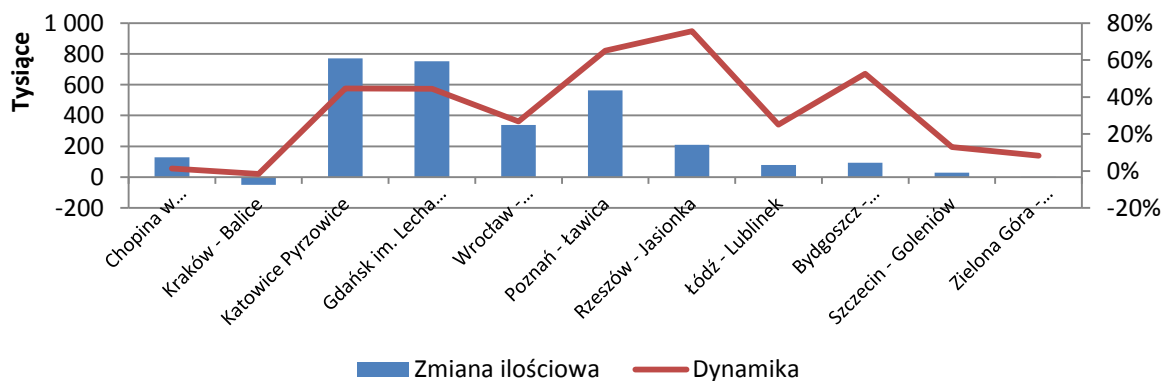
Rysunek 8. Przewozy pasażerskie na lotnisku Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych, w układzie miesięcznym w latach 2004 – 2011 (dane z wyłączeniem czynnika sezonowego)



Źródło: dane ULC.

Spośród portów regionalnych z okresem dekonjunktury najlepiej poradziły sobie lotniska w Katowicach, Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu, które w zależności od portu zdołały w latach 2007 – 2011 zwiększyć ruch od przeszło 300 tys. do blisko 800 tys. pasażerów. Największą dynamikę, 75% wzrost ruchu, zanotował natomiast Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka. Jedynym portem, który zanotował ujemną dynamikę przewozów w tym czasie było lotnisko w Krakowie (patrz rys. 9). Był to też jedyny port lotniczy w Polsce, który zanotował spadek ruchu lotniczego już w 2008 roku.

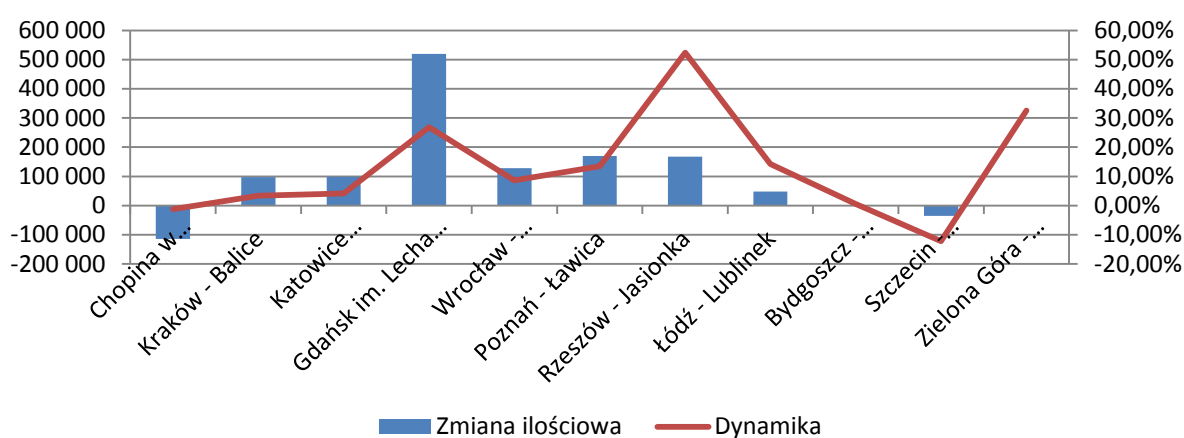
Rysunek 9. Zmiany ilościowe oraz dynamika przewozów pasażerskich w latach 2007 – 2011 w polskich portach lotniczych



Źródło: dane ULC.

Analizując zmiany ruchu w portach w porównaniu do rekordowego 2008 roku, widać że najsilniej ruch zdołał odbudować port lotniczy w Gdańsku. Był to efekt dynamicznego rozwoju tego lotniska w latach 2010 i 2011. Wyróżniający się wzrost ruchu w tym okresie zanotowały również lotniska w Poznaniu i Rzeszowie. Warto zaznaczyć, że rzeszowskie lotnisko, jako jedyne w kraju, w latach 2008 – 2011 odnotowywało coroczny wzrost ruchu lotniczego. Port ten, podobnie jak dla lat 2007 – 2011, może pochwalić się też najwyższą dynamiką wzrostu ruchu lotniczego, przekraczającą 50%. W latach 2008 – 2011 ujemną dynamikę ruchu zanotowały natomiast dwa lotniska: lotnisko Chopina w Warszawie oraz Szczecin – Goleniów (patrz rys. 10).

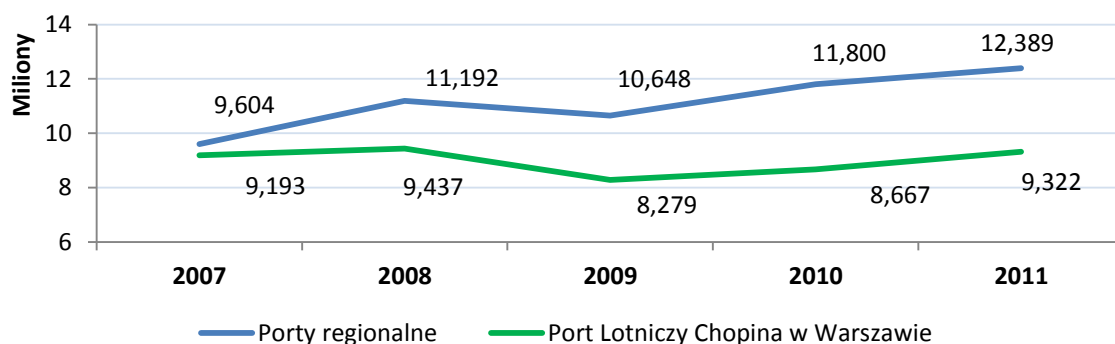
Rysunek 10. Zmiany ilościowe oraz dynamika przewozów pasażerskich w latach 2008 – 2011 w polskich portach lotniczych



Źródło: dane ULC.

Analiza danych z podziałem na ruch na lotnisku warszawskich i w portach regionalnych wskazuje, że w 2011 roku w portach regionalnych obsłużono o 11% więcej pasażerów, w porównaniu do rekordowego, 2008 roku. W Warszawie ruch był jednak wciąż o 1% niższy. Jeśli porównać przewozy z 2011 roku oraz przed kryzysem w 2007 roku, okazuje się, że Port Lotniczy im. Chopina w Warszawie zdołał w 2011 roku przewieźć zaledwie o 1% pasażerów więcej, podczas gdy w portach regionalnych wzrost ten wyniósł 29% (patrz rys. 11).

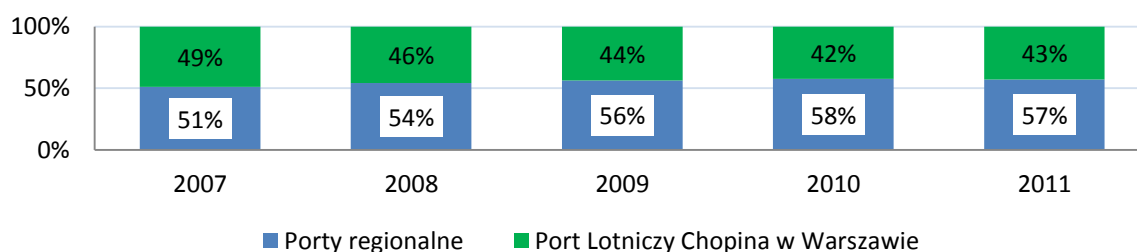
Rysunek 11. Przewozy pasażerskie na lotnisku Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych, w układzie rocznym, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Warto również odnotować, że mimo silniejszego wpływu kryzysu na lotnisko w Warszawie, w 2011 roku, po raz pierwszy od kilku lat, przestał rosnąć udział portów regionalnych w całości przewozów w Polsce (patrz rys. 12).

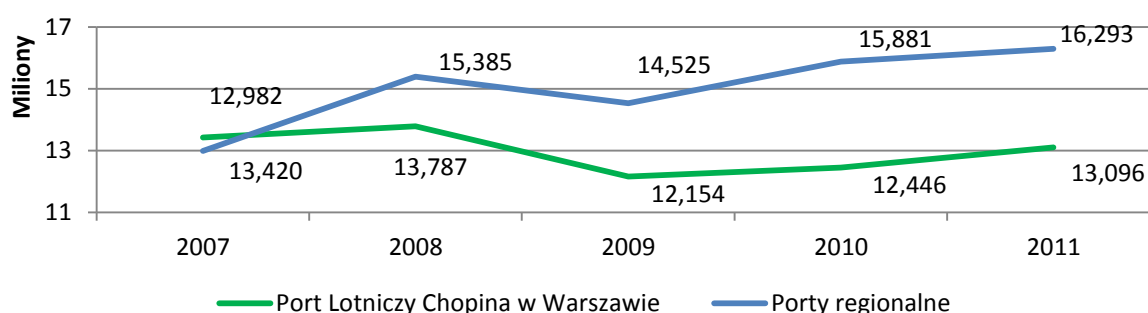
Rysunek 12. Udział w przewozach pasażerskich lotniska Chopina w Warszawie oraz portów regionalnych, w układzie rocznym, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

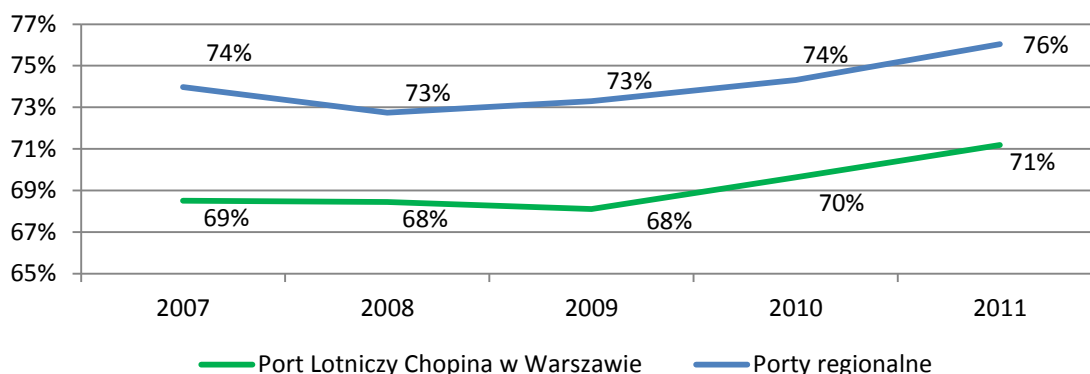
W 2009 roku liczba obsługanych pasażerów zarówno na lotnisku warszawskim jak i w portach regionalnych zmniejszyła się proporcjonalnie do spadków oferowania. W kolejnych latach wyraźnie już jednak widać, że dzięki dynamicznemu wzrostowi współczynnika wypełnienia miejsc, przewozy pasażerskie wzrastały szybciej niż liczba oferowanych miejsc na pokładach (patrz rys. 13 oraz rys. 14). Warto też odnotować, że w portach regionalnych współczynnik wypełnienia miejsc uległ zmniejszeniu już w 2008 roku.

Rysunek 13. Liczba oferowanych miejsc na lotnisku Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych, w układzie rocznym, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

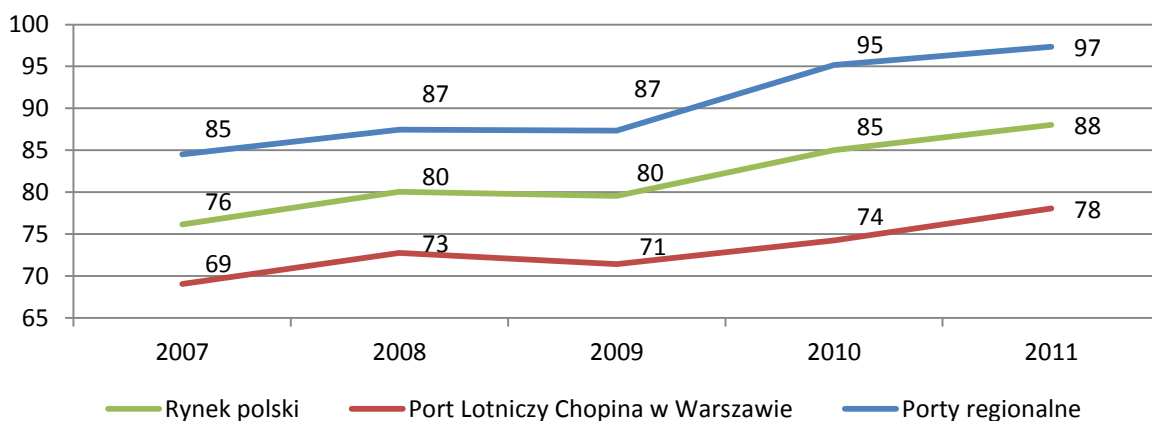
Rysunek 14. Współczynnik wypełnienia miejsc (seat factor) na lotnisku Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych, w układzie rocznym, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

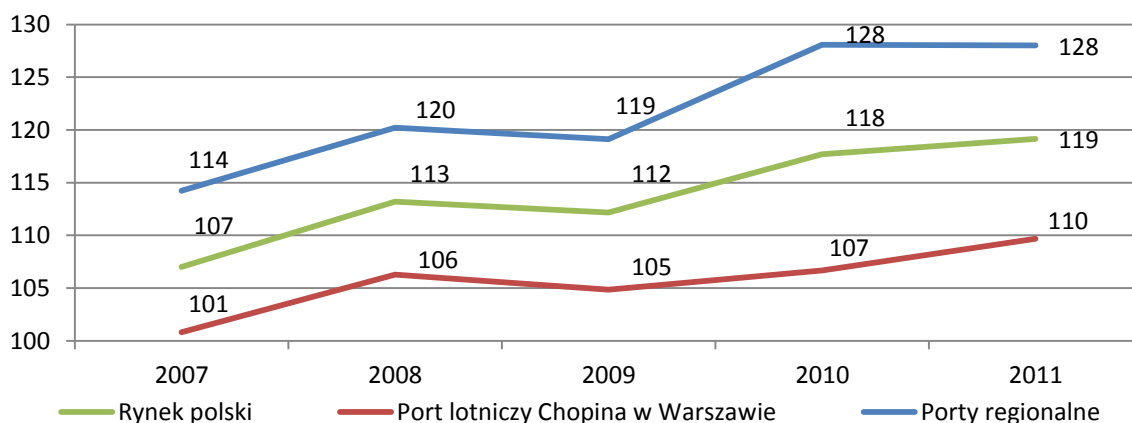
W latach 2007 – 2011 wzrosła znacząco średnia liczba pasażerów przypadających na jedną operację. Zjawisko to było silniejsze w przypadku lotnisk regionalnych w porównaniu do Portu Lotniczego im. Chopina w Warszawie. Zmiany te były częściowo spowodowane wspomnianym wcześniej wzrostem współczynnika wypełnienia miejsc. W dużej mierze było to też efekt zwiększenia średniej pojemności samolotów operujących na rynku polskim (patrz rys. 15 oraz 16).

Rysunek 15. Średnia liczba pasażerów przypadających na jedną operację na polskim rynku, w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych



Źródło: dane ULC (liczba miejsc na pokładzie została oszacowana na podstawie typowego dla danego modelu układu foteli w samolocie).

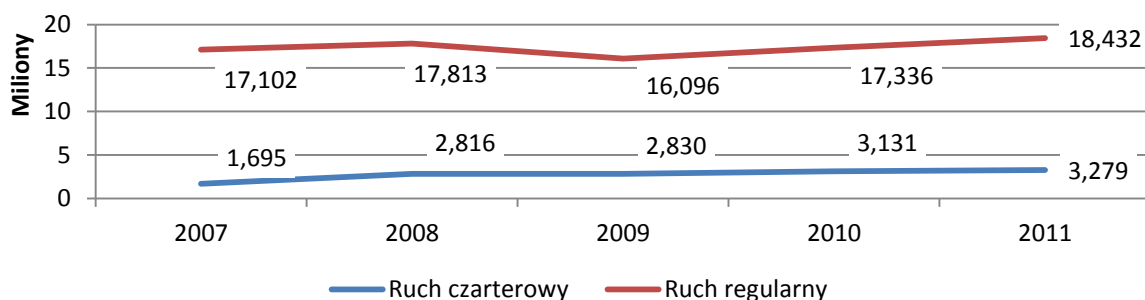
Rysunek 16. Średnia pojemność samolotu operującego na polskim rynku, w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych



Źródło: dane ULC (liczba miejsc na pokładzie została oszacowana na podstawie typowego dla danego modelu układu foteli w samolocie).

Analizując ruch pasażerski na polskim rynku w rozróżnieniu na przewozy regularne i czarterowe, które są identyfikowane na podstawie kodów operacji zgłoszonych przez przewoźników lotniczych, można zauważyć, że w latach 2007 – 2011 nie doszło do spadku ruchu czarterowego, choć w 2009 można zidentyfikować poważne spowolnienie jego wzrostu. Kryzys wpłynął wyraźnie natomiast na wyniki ruchu regularnego, który w 2009 roku odnotował 10% spadek. W efekcie zmian na rynku przewozów regularnych ruch ten w latach 2007 – 2011 zwiększył się o 8%, natomiast ruch czarterowy o 93%.

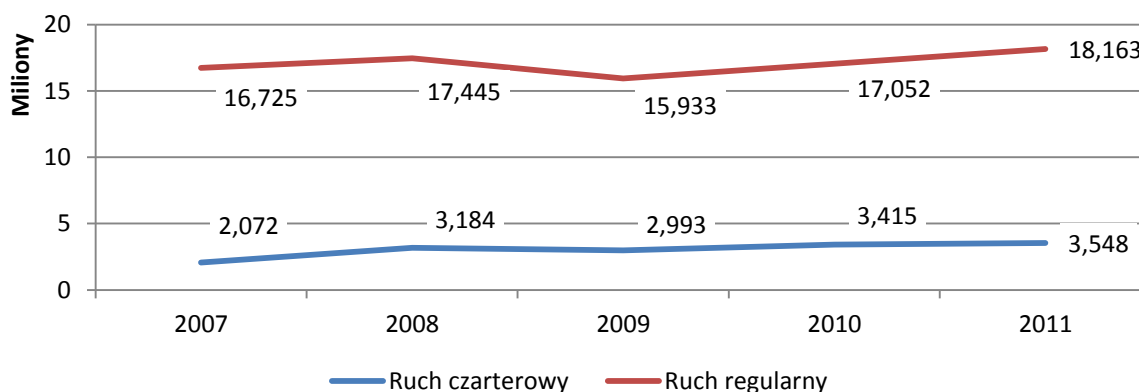
Rysunek 17. Przewozy pasażerskie w ruchu regularnym i czarterowym z Polski (według zgłoszonego kodu operacji lotniczej)



Źródło: dane ULC.

Dane o ruchu czarterowym, identyfikowanym na podstawie kodów operacji zgłoszonych przez przewoźników lotniczych, nie w pełni oddają rzeczywiste przewozy polskich turystów na kierunkach wakacyjnych. Część przewoźników, na rynkach gdzie umożliwiają to prawa przewozowe, deklaruje jako rejsy regularne, operacje wykonywane w całości lub w części dla biur podróży. Dlatego w celu przedstawienia pełnego obrazu rynku czarterowego w Polsce cenna jest analiza przewozów do kierunków wakacyjnych, również tych, które przez przewoźników zostały oznaczone jako rejsy regularne. Jest to szczególnie ważne dla właściwego rozpoznania rynków czarterowych na terytorium Unii Europejskiej, np. Grecji i Hiszpanii, choć i to nie daje podstaw do pełnego i precyzyjnego wnioskowania o rynku czarterowym. Jeśli przyjmie się takie kryterium można zaobserwować, że ruch czarterowy podobnie jak regularny, w 2009 roku odnotował spadek. Nadal był on silniejszy w przypadku ruchu regularnego (-9%). Ruch czarterowy obniżył się w tym czasie o 6%. W efekcie zmian na rynku w latach 2007 – 2011 doszło do 9% zwiększenia ruchu regularnego i 71% wzrostu przewozów czarterowych. Porównując zatem otrzymane wyniki do danych dla rynku czarterowego identyfikowanego po kodzie operacji można zauważyć znaczącą różnicę w dynamice przyrostu pasażerów czarterowych. Jako bliższy prawdzie należy uznać jednak wzrost na poziomie 71%. Wyższa dynamika zanotowana dla ruchu czarterowego identyfikowanego po kodzie operacji przewoźnika, wynika w dużym stopniu z faktu, że operacje na części rynków wakacyjnych w 2007 i 2008 roku były oznaczane jako regularne. Wyższy wzrost można zatem uznać za pozorny.

Rysunek 18. Przewozy pasażerskie w ruchu regularnym i czarterowym z Polski (według typu kierunku, na którym odbywała się operacja)

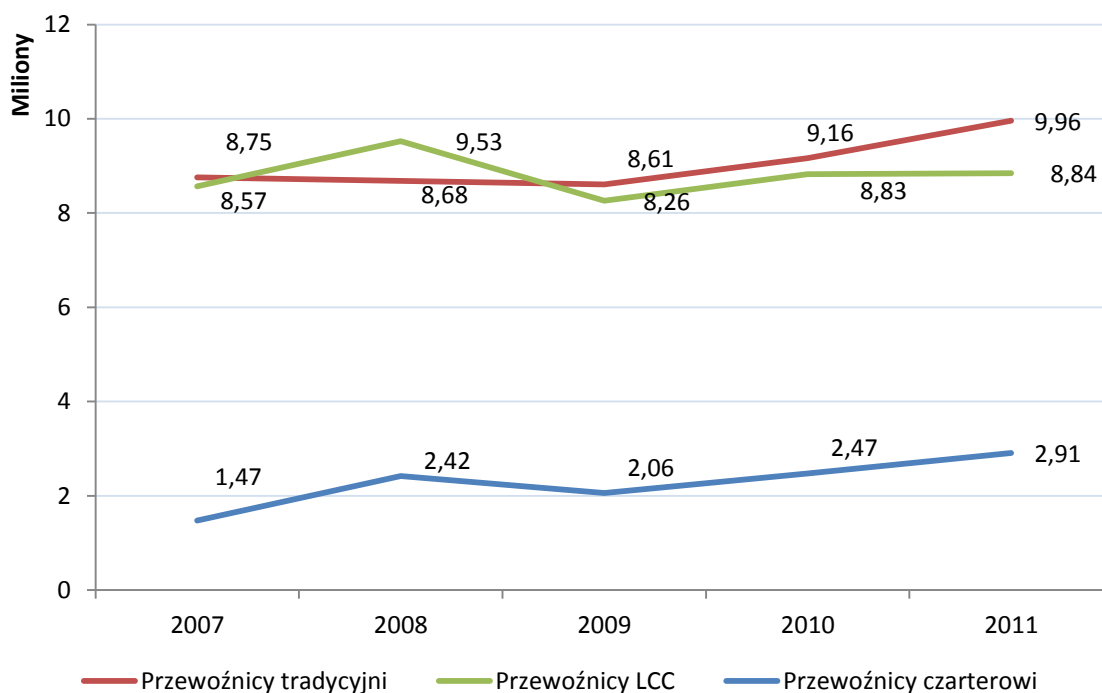


Źródło: dane ULC.

2. Przewozy pasażerskie przewoźników lotniczych na polskim rynku.

Analizując rynek przewoźników w Polsce można zauważyć, że linie sieciowe wcześniej odczuły skutki kryzysu lotniczego w porównaniu do pozostałych przewoźników. W ich przypadku spadek ruchu lotniczego nastąpił już w 2008 roku i był kontynuowany rok później. Spadki te jednak były niewielkie i nie przekroczyły 1%. Dzięki dynamicznemu wzrostowi ruchu w latach 2010 – 2011 przewoźnicy ci w 2011 zdołali przewieźć o 15% więcej pasażerów niż w roku 2008. Silniej skutki kryzysu odczuli natomiast przewoźnicy LCC. W 2011 roku przewozy tych linii były w Polsce o 7% niższe niż w 2008 roku. Ze skutkami kryzysu najlepiej zdołali sobie poradzić przewoźnicy czarterowi. Na ich pokładach w 2011 roku podróżowało o 20% więcej pasażerów niż w 2008 roku (patrz rys. 19). Warto odnotować, że przedstawione tu wyniki linii czarterowych nie są tożsame z wielkością przewozów czarterowych, opisanych we wcześniejszej części opracowania, wykonywanych przez wszystkie typy przewoźników lotniczych. Wynika to z faktu, że operacje czarterowe mogą być realizowane zarówno przez przewoźników czarterowych, jak i przewoźników o profilu sieciowym i niskokosztowym.

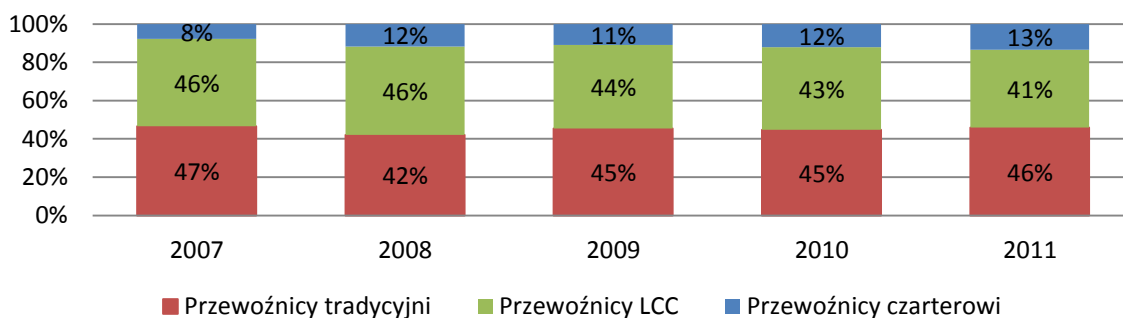
Rysunek 19. Przewozy pasażerskie wg modeli biznesowych przewoźników lotniczych w Polsce, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Odmierna dynamika rozwoju przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe w ostatnich latach spowodowała zmianę udziału tych linii w przewozach na rynku polskim. W latach 2007 – 2011 nieznacznie zmalał udział przewoźników sieciowych w polskim rynku. Przewoźnicy LCC zmniejszyli natomiast udział z poziomu 46% do 41%. Równolegle przewoźnicy czarterowi zwiększyli swój udział o 5 punktów procentowych (patrz rys. 20).

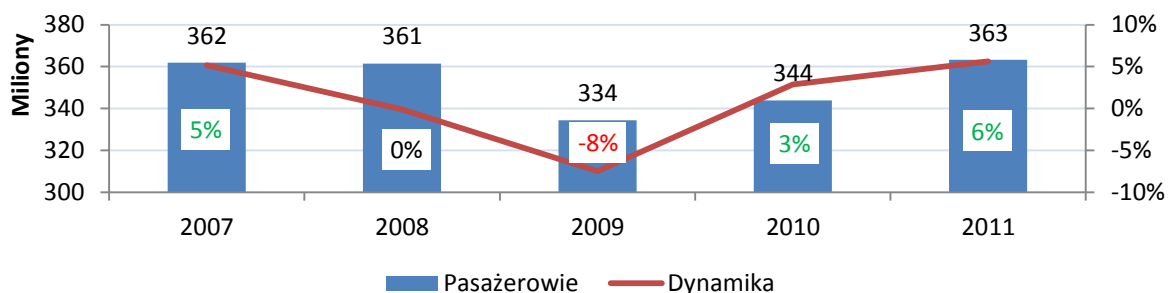
Rysunek 20. Udział przewoźników w przewozach pasażerskich na rynku polskim ze względu na model biznesowy



Źródło: dane ULC.

Dane zrzeszenia AEA wskazują, że polski rynek przewozów sieciowych znacznie lepiej poradził sobie z kryzysem lotniczym niż rynek europejski. W przypadku przewozów linii AEA w 2009 roku ruch lotniczy zmalał aż o 8% i mimo odbudowy w kolejnych latach w 2011 roku był zaledwie 0,5% wyższy niż w 2008 roku (patrz rys. 21).

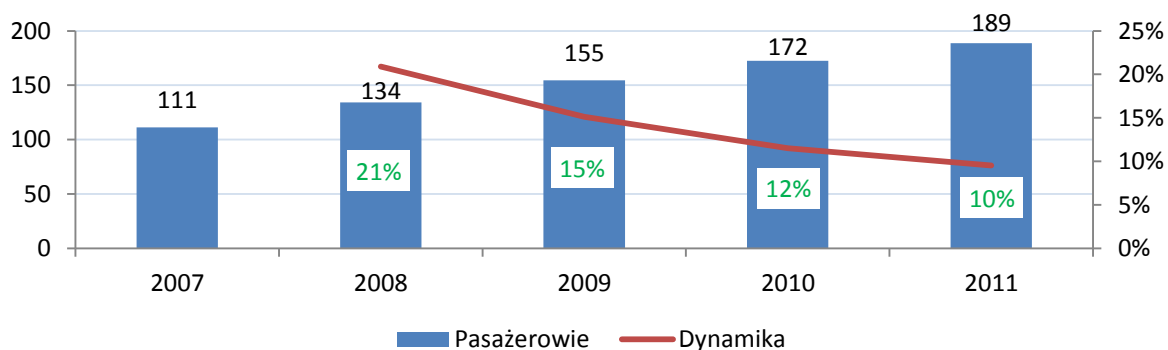
Rysunek 21. Przewozy pasażerskie oraz ich dynamika przewoźników AEA w latach 2007 – 2011 w ujęciu rocznym



Źródło: dane AEA.

Odmierna sytuacja do przewozów sieciowych przedstawia się na rynku obsługiwanym przez linie niskokosztowe, co potwierdzają dane ELFAA. Widać wprawdzie, że w ostatnich latach dynamika przewozów LCC w Europie słabnie, była ona jednak w trakcie kryzysu stale na dodatnim poziomie (patrz rys. 22). Polski rynek przewozów niskokosztowych wyraźnie silniej odczuł zatem skutki kryzysu w porównaniu do przewozów LCC na terytorium całej Europy.

Rysunek 22. Przewozy pasażerskie oraz ich dynamika przewoźników ELFAA w latach 2007 – 2011 w ujęciu rocznym



Źródło: dane ELFAA.

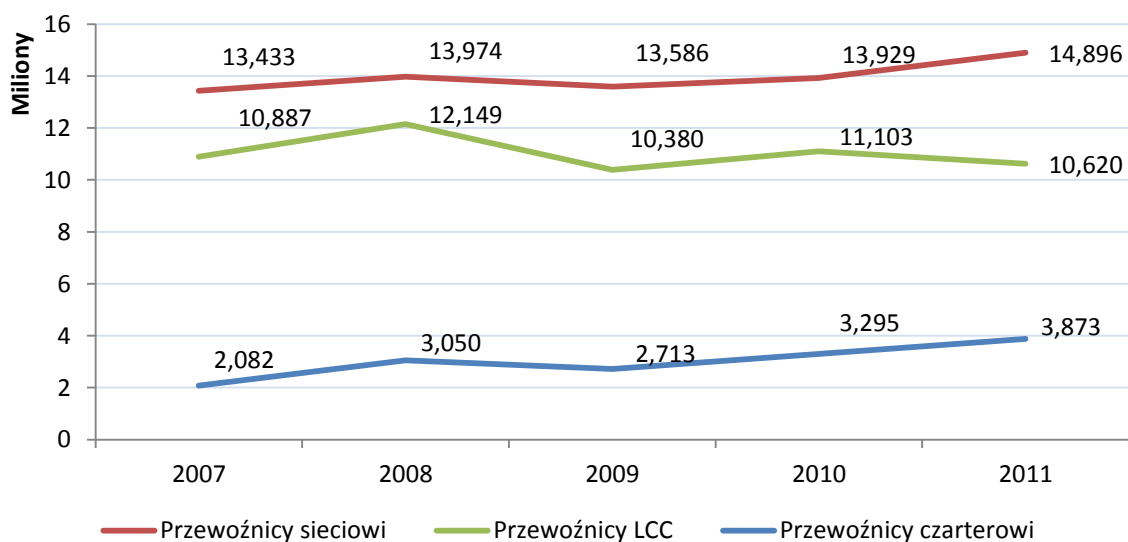
Jak już wcześniej wspomniano, kryzys najwcześniej wywarł wpływ na wyniki przewoźników sieciowych. Już w 2008 roku zanotowali oni w Polsce 1% spadek ruchu. Warto jednak podkreślić,

że równolegle oferowanie tych przewoźników wzrosło o 4%. W efekcie współczynnik wypełnienia miejsc linii sieciowych w 2008 zmalał do poziomu 62%, co było znaczącym spadkiem w stosunku do poziomu 65%, zanotowanego rok wcześniej. W kolejnych latach przewoźnicy ci zdołali już jednak zwiększać wypełnienie samolotów. W efekcie, w 2011 roku współczynnik SF linii tradycyjnych osiągnął w Polsce poziom 67%.

Warto odnotować, że również w przypadku przewoźników LCC w 2008 roku doszło do nierównego rozwoju przewozów pasażerskich i oferowania linii lotniczych. Przewoźnicy ci zdołali przewieźć nieznacznie mniej pasażerów w porównaniu do zmiany liczby dostępnych miejsc pasażerskich, czego efektem był spadek współczynnika SF z poziomu 79% do 78%. W kolejnych latach współczynnik ten najpierw wzrósł i utrzymywał się na poziomie 80%, po czym, w 2011 roku osiągnął poziom 83%.

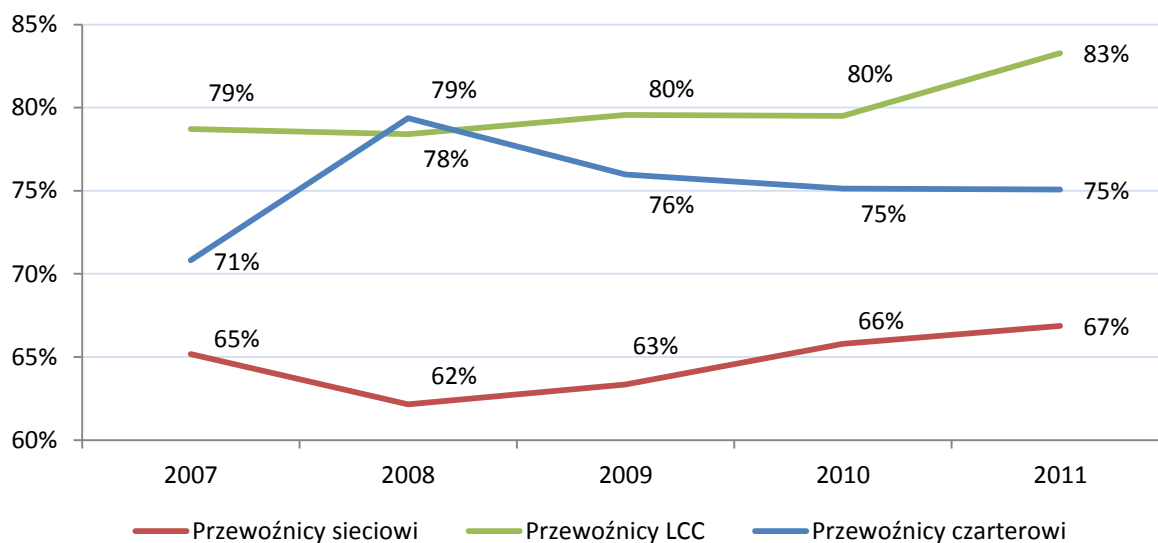
2008 rok był okresem silnej koniunktury dla przewoźników czarterowych. Nie tylko znacząco zwiększyli oni liczbę oferowanych miejsc na pokładach samolotów, ale jeszcze bardziej dynamicznie przyrosła liczba ich pasażerów. W efekcie wypełnienie miejsc na pokładach samolotów linii czarterowych wzrosło z poziomu 71% do 79%. W kolejnych latach oferowanie miejsc pasażerskich nie nadążało już jednak za zmianami liczby pasażerów, w efekcie czego współczynnik wypełnienia miejsc zmalał do poziomu 76-75%.

Rysunek 23. Oferowanie (liczba miejsc pasażerskich) przewoźników na rynku polskim ze względu na model biznesowy



Źródło: dane szacunkowe ULC na podstawie informacji o typach samolotów operujących na polskim rynku.

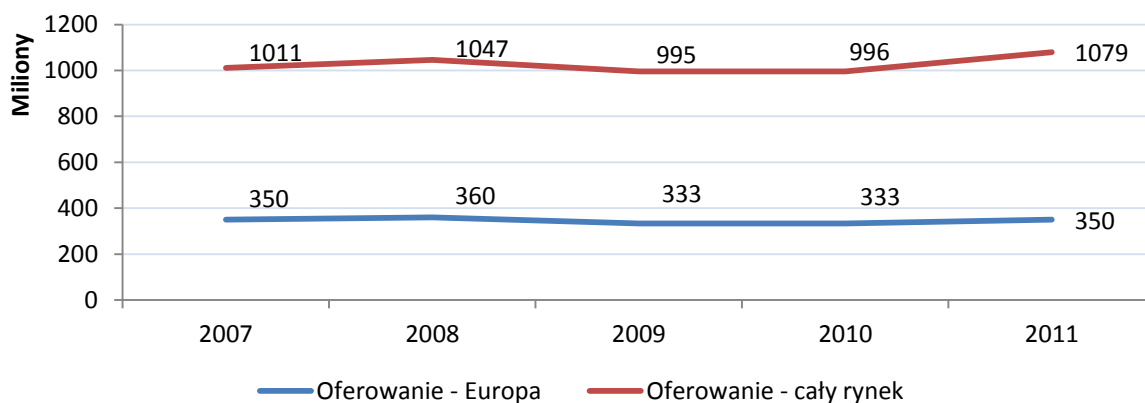
Rysunek 24. Współczynnik wypełnienia miejsc (seat factor) przewoźników na rynku polskim ze względu na ich model biznesowy



Źródło: dane ULC.

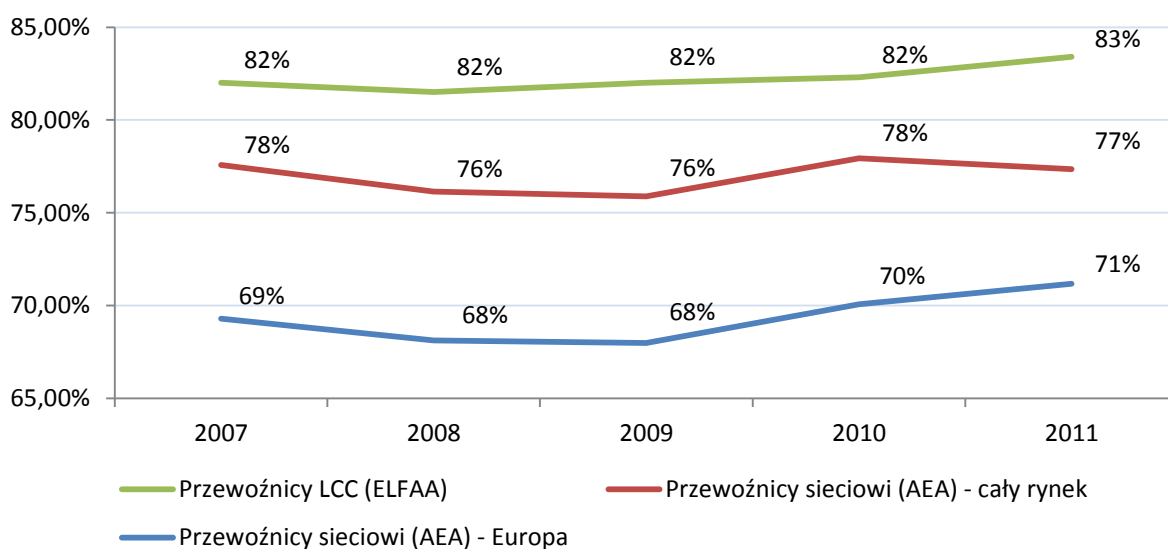
Obserwując jak zmieniało się oferowanie linii sieciowych (dane dla AEA) w Europie i na całym świecie można stwierdzić, że w 2009 silniej zmniejszyły one liczbę dostępnych miejsc w porównaniu do rynku polskiego. Rynek w przypadku tych przewoźników odbudowywał się już jednak w porównywalnym tempie do oferowania na rynku polskim. Niestety organizacja ELFAA nie udostępnia danych o oferowaniu przewoźników LCC, dlatego porównaniu zjawisk do jakich doszło na rynku tego typu przewozów nie jest możliwe. Obie organizacje publikują natomiast dane odnośnie współczynników wypełnienia miejsc. Zmiany tego współczynnika realizowane przez przewoźników LCC na terytorium europejskim latach 2008 – 2010 były podobne do zmian SF na rynku polskim. Dopiero w 2011 widać wyraźną różnicę. Na rynku polskim doszło wówczas do wyraźnie silniejszego wzrostu SF w porównaniu do rynku europejskiego. W przypadku współczynnika SF realizowanego przez przewoźników sieciowych można zaobserwować podobne zmiany realizowane zarówno na rynku europejskim jak i światowym, z wyjątkiem roku 2011, gdzie widać istotną różnicę. Podczas, gdy w Europie przewoźnicy ci zdołali zwiększyć współczynnik wypełnienia miejsc, to dla całego rynku wskaźnik ten uległ zmniejszeniu. W przypadku rynku polskiego widać, że współczynnik wypełnienia miejsc realizowany przez przewoźników sieciowych wyraźnie silniej zmniejszył się w 2008 roku w porównaniu do współczynnika realizowanego na terytorium europejskim. Mimo, że w 2009 roku przewoźnicy AEA zanotowali kolejny spadek tego wskaźnika to i tak w perspektywie omawianych dwóch lat 2007 – 2009 do silniejszego spadku doszło na rynku polskim. W kolejnych latach zmiany na rynku polskim były podobne do tych zrealizowanych na rynku europejskim.

Rysunek 25. Oferowanie (liczba ASKM) przewoźników zrzeszonych w organizacji AEA na rynku światowym oraz europejskim



Źródło: dane AEA.

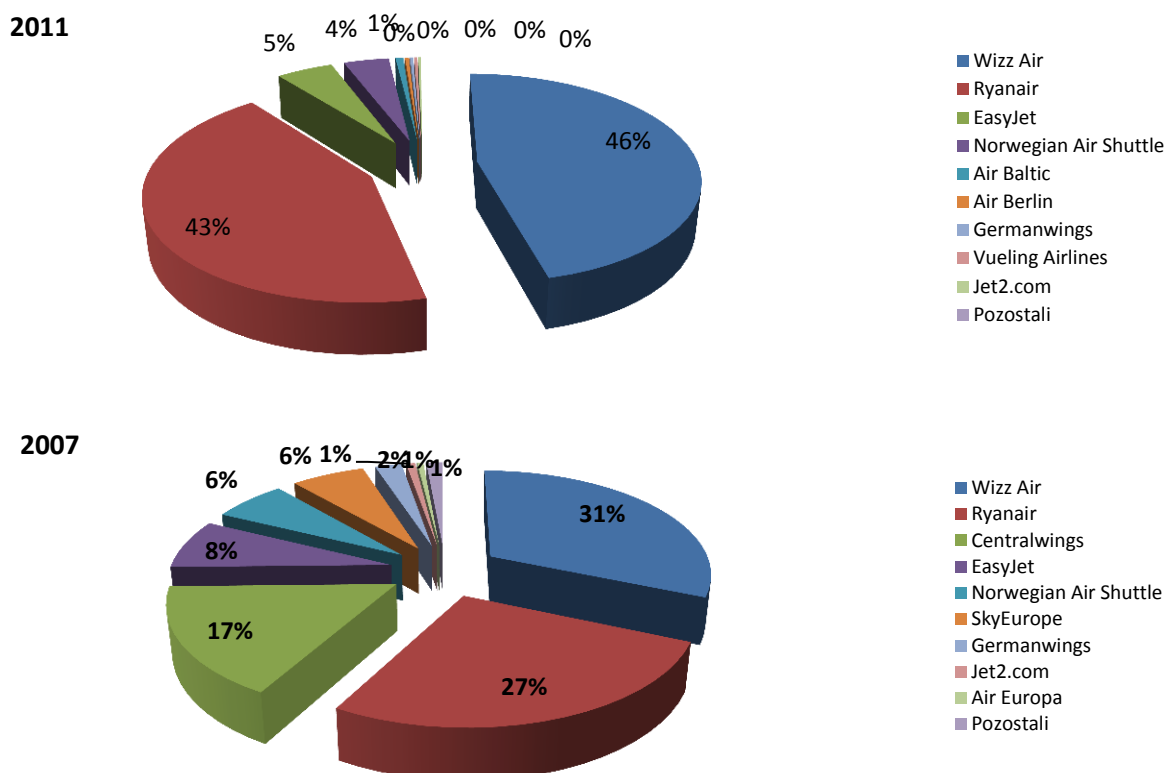
Rysunek 26. Współczynnik wypełnienia miejsc (seat factor) przewoźników sieciowych (AEA) na rynku polskim oraz przewoźników LCC (ELFAA) na rynku europejskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ULC.

Wyniki przewoźników LCC pod względem przewiezionych pasażerów, na polskim rynku, należy uznać za zaskakujące. Warto jednak zauważyć, że spadek ich przewozów był przede wszystkim spowodowany zmniejszeniem oferowania, lub całkowitym wycofaniem się z rynku dużej części przewoźników LCC. W efekcie w 2011 roku dwóch największych przewoźników niskokosztowych w Polsce, Ryanair i Wizzair obsłużyło 89% pasażerów LCC. 4 lata wcześniej ich udział wynosił 58% (patrz rys. 27).

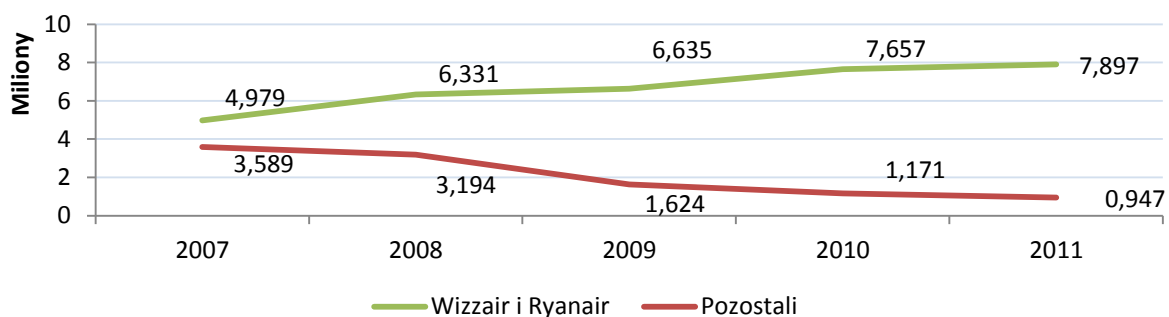
Rysunek 27. Udział w przewozach pasażerskich LCC linii niskokosztowych w Polsce w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Zmiana udziału w rynku LCC wynika z dynamicznego rozwoju Wizzair i Ryanair, którzy w latach 2007 – 2011 powiększyli liczbę przewożonych pasażerów w Polsce o 59%. Pozostali przewoźnicy niskokosztowi obsłużyli w 2011 roku o 74% pasażerów mniej niż w 2007 roku (patrz rys. 28).

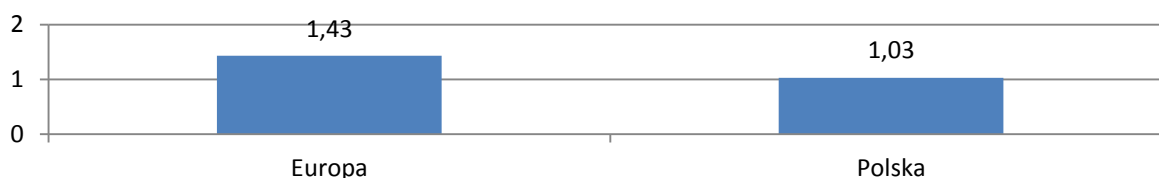
Rysunek 28. Przewozy pasażerskie linii Wizzair i Ryanair oraz pozostałych przewoźników LCC na polskim rynku



Źródło: dane ULC.

Obaj dominujący przewoźnicy LCC na rynku polskim reprezentują najbardziej klasyczne podejście w Europie do realizacji modelu niskokosztowego. Charakterystyczną cechą tych linii jest to, że operują średnio w oparciu o niską częstotliwość lotów. Takie podejście widać również w przypadku rynku polskiego. Dane przewoźników niskokosztowych zrzeszonych w organizacji ELFAA wskazują, że linie LCC w 2011 roku wykonywały w ramach połączenia średnio 1,5 operacji dziennie, czyli oferowały nieco ponad 5 lotów tam i z powrotem tygodniowo na danej trasie. W przypadku rynku polskiego przewoźnicy niskokosztowi wykonywali średnio jedną operację dziennie w ramach trasy, a zatem latali ok. 3,5 razy tam i z powrotem tygodniowo (patrz rys. 29). Oznacza to, że pasażerowie podróżujący na pokładach linii LCC z i do Polski mają mniejszy wybór odnośnie dat podróży w porównaniu do średniej na europejskim rynku.

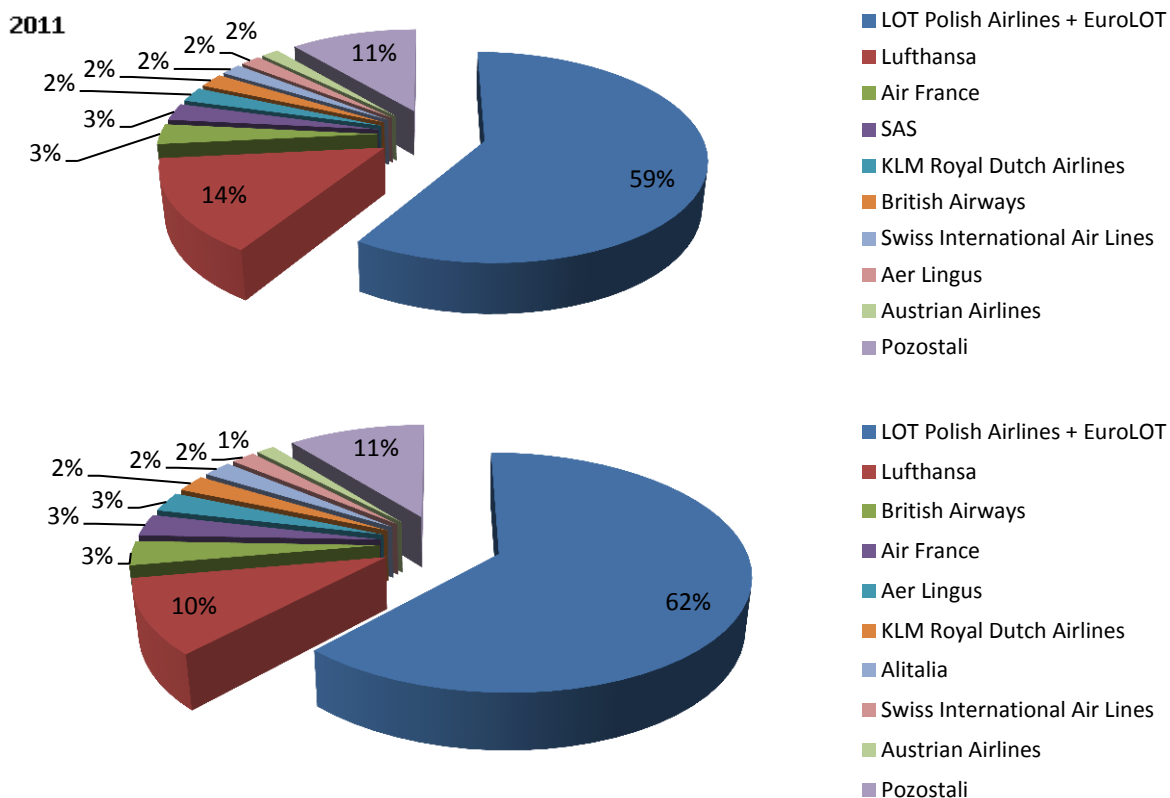
Rysunek 29. Średnia liczba operacji realizowanych dziennie przez przewoźników LCC w ramach jednej trasy w Europie oraz Polsce w 2011 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ELFAA oraz ULC dla grudnia 2011 roku.

Na rynku przewozów sieciowych w Polsce widać wyraźną dominację Polskich Linii Lotniczych LOT SA. W latach 2007 – 2011 PLL LOT zmniejszył jednak nieznacznie swój udział w przewozach. W tym okresie zauważalnie wzrósł natomiast udział niemieckich linii Lufthansa. Warto również odnotować wzrost udziału linii SAS. Istotnie zmalał natomiast udział Alitalii, co należy wiązać z rynkowymi i finansowymi perturbacjami tego przewoźnika.

Rysunek 30. Udział w pasażerskich przewozach sieciowych linii tradycyjnych w Polsce, w latach 2007 – 2011

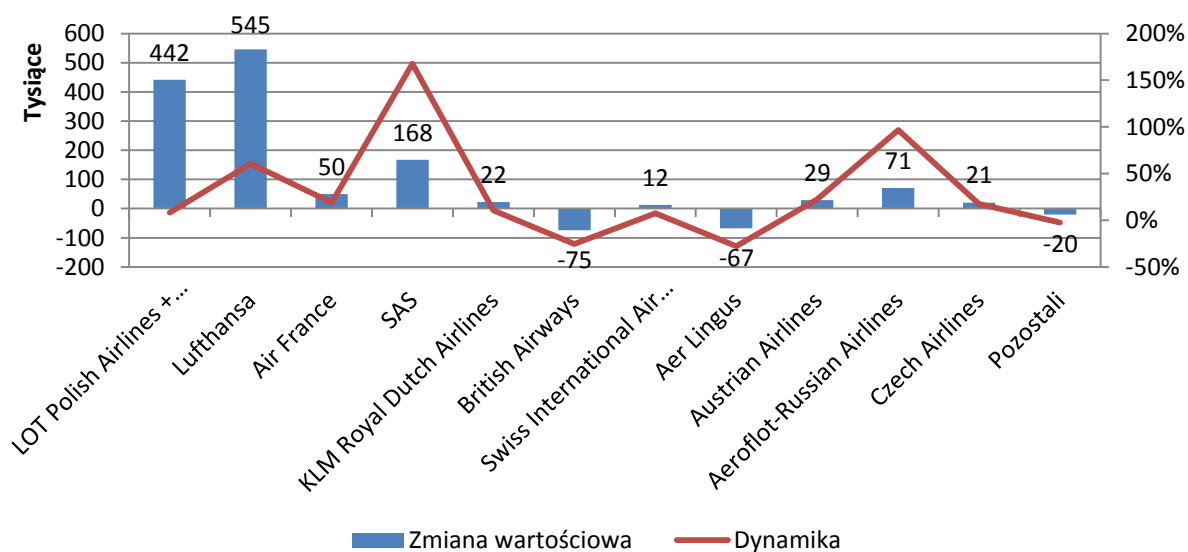


Źródło: dane ULC.

3. Międzynarodowe przewozy pasażerskie z Polski według kierunków podróży

Warto odnotować, że w ostatnich latach na rynku przewozów sieciowych wśród głównych przewoźników operujących na polskim rynku wyraźnie zmalał udział linii z Wielkiej Brytanii i Irlandii, czyli British Airways i Aer Lingus. Pozostali przewoźnicy zanotowali wzrosty. Na szczególną uwagę zasługuje dynamiczna ekspansja na rynku linii SAS, Aeroflot i Lufthansa (patrz rys. 31).

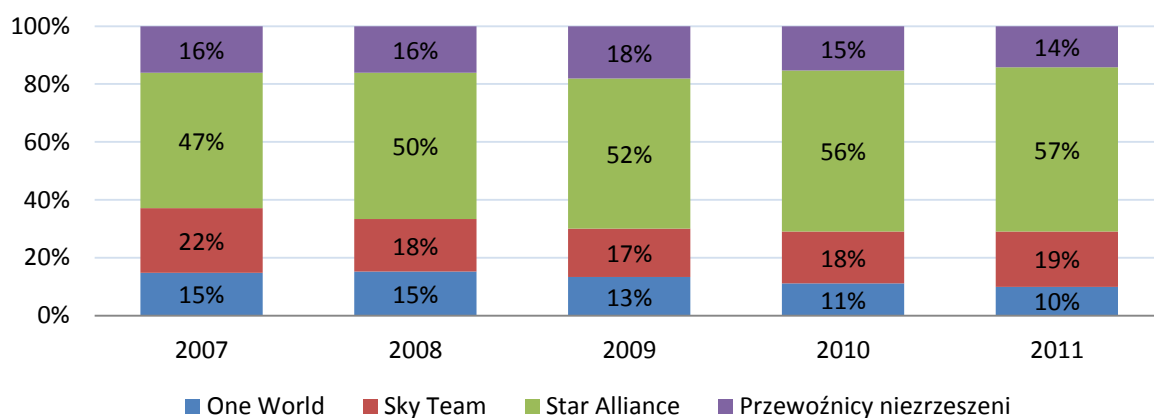
Rysunek 31. Zmiany ilościowe oraz dynamika przewozów pasażerskich w latach 2007 – 2011 głównych przewoźników sieciowych na polskim rynku



Źródło: dane ULC.

Dane o zmianach ilościowych i dynamice przewozów pasażerskich przewoźników sieciowych w Polsce wskazują, że w ostatnich latach znacząco zwiększyło swoją obecność na rynku dwóch przewoźników zagranicznych, reprezentujących Star Alliance: Lufthansa oraz SAS. Można przypuszczać, że efektem tego jest wzrost udziału tego aliansu w przewozach sieciowych w Polsce. Potwierdzają to dane przedstawione na rysunku 32. Udział tego aliansu wzrósł z poziomu 47% w 2007 roku do 57% w 2011. Pozostałe alianse strategiczne, jak również przewoźnicy niezrzeszeni w żadnym z nich, straciły w tym czasie udział w rynku.

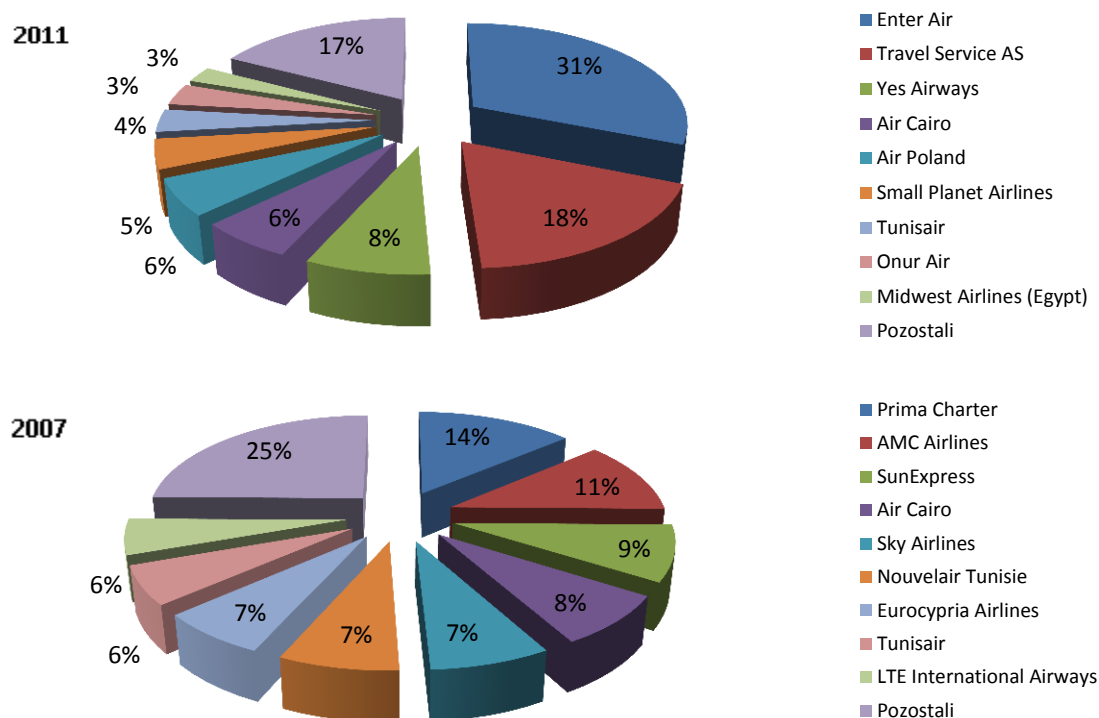
Rysunek 32. Udział zagranicznych przewoźników, członków aliansów strategicznych, w sieciowych przewozach lotniczych w Polsce



Źródło: dane ULC.

Do prawdziwej rewolucji doszło natomiast na rynku przewozów czarterowych. Jedynymi przewoźnikami, którzy zdołali utrzymać swoją pozycję w latach 2007 – 2011 byli Air Cairo i Tunisair. W przypadku pozostałych linii doszło do radykalnych zmian udziału w rynku (patrz rys. 33).

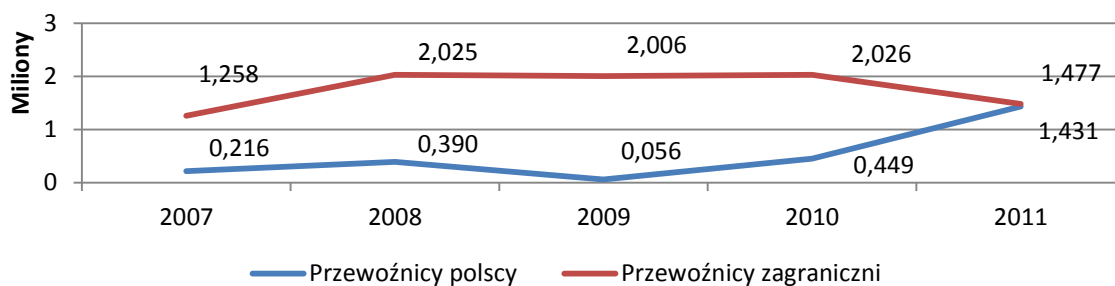
Rysunek 33. Udział w pasażerskich przewozach czarterowych linii czarterowych w Polsce, w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

W 2011 roku na uwagę zwraca przede wszystkim wysoka pozycja polskich przewoźników w rynku czarterowym, który jeszcze w 2007 roku był zdominowany przez linie zagraniczne. Na rysunku 34 widać, że ekspansja polskich przewoźników zaczęła się w 2010 roku. W efekcie liczba pasażerów obsługiwanych na tym rynku przez przewoźników polskich w 2011 roku po raz pierwszy od wielu lat zbliżyła się do wartości realizowanej przez przewoźników zagranicznych.

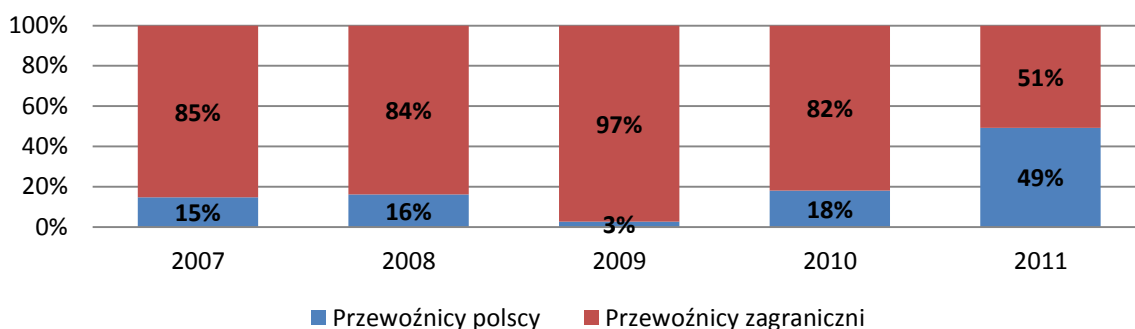
Rysunek 34. Przewozy pasażerskie polskich i zagranicznych przewoźników w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

W efekcie zmian udział polskich przewoźników w rynku czarterowym wzrósł z poziomu 15% w 2007 roku do 49% w 2011 roku. Należy też odnotować, że w 2009 roku udział polskich przewoźników wynosił zaledwie 3% (patrz rys. 35).

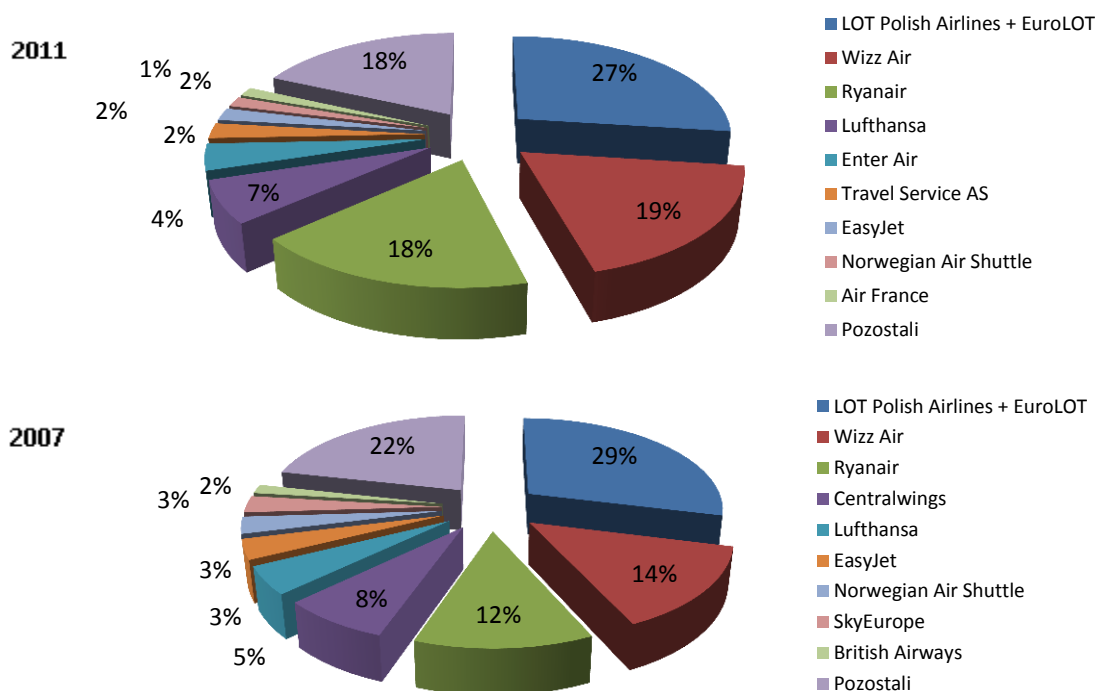
Rysunek 35. Udział polskich i zagranicznych przewoźników czarterowych w polskim rynku przewozów czarterowych



Źródło: dane ULC.

W efekcie zmian, do których doszło na polskim rynku przewozów lotniczych w latach 2007 – 2011 nieznacznie, o 2 punkty procentowe, zmalał udział PLL LOT. Istotnie swój udział zwiększyły natomiast Wizzair, Ryanair, Lufthansa oraz Enter Air (patrz rys. 36).

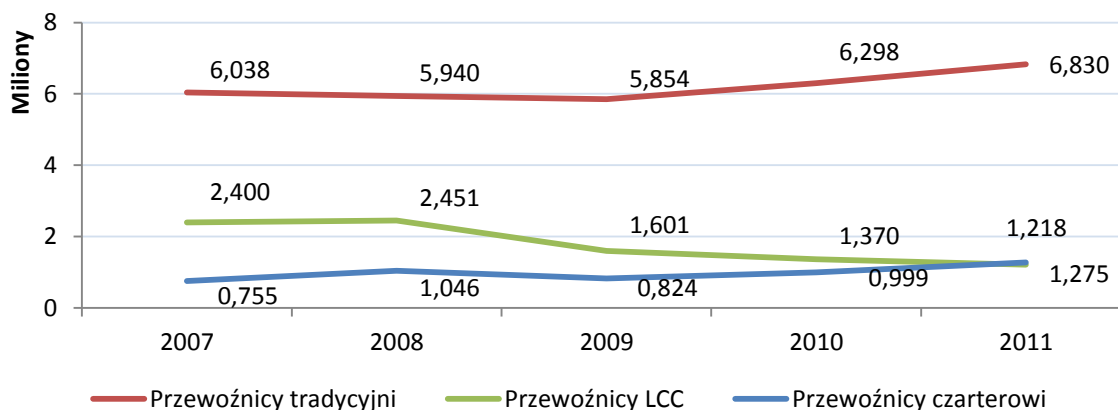
Rysunek 36. Udział przewoźników w polskim rynku w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Należy odnotować, że na lotnisku w Warszawie kryzys wpłynął negatywnie na przewozy linii wszystkich typów modeli biznesowych. W największym stopniu wpłynął jednak negatywnie na przewozy linii niskokosztowych. W latach 2008 roku obsłużyli oni w Warszawie o połowę mniej pasażerów niż w 2008 roku. Zarówno przewoźnicy sieciowi jak i czarterowi zdołali pokonać kryzys na stołecznym lotnisku już w 2010 roku. W efekcie, w 2011 roku przewozy tych pierwszych były o 15% wyższe, a czarterowych o 22% wyższe niż w 2008 roku (patrz rys. 37).

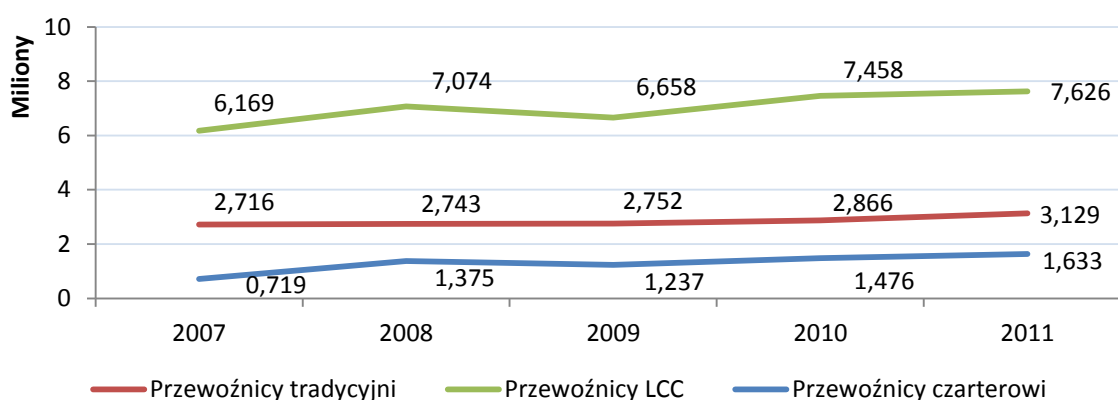
Rysunek 37. Przewozy pasażerskie na Lotnisku Chopina w Warszawie wg modelu biznesowego przewoźników



Źródło: dane ULC.

Na lotniskach regionalnych w przypadku przewoźników sieciowych nie widać w ogóle spadku przewozów w latach 2007 – 2011. W mniejszym stopniu niż w Warszawie, kryzys wpłynął również negatywnie na przewozy przewoźników niskokosztowych. W 2011 roku przewieźli oni na lotniskach regionalnych o 8% pasażerów więcej niż w 2008 roku. Przewoźnicy czarterowi obsłużyli w tym czasie natomiast 19% więcej pasażerów (patrz rys. 38).

Rysunek 38. Przewozy pasażerskie na lotniskach regionalnych w Polsce wg modelu biznesowego przewoźników



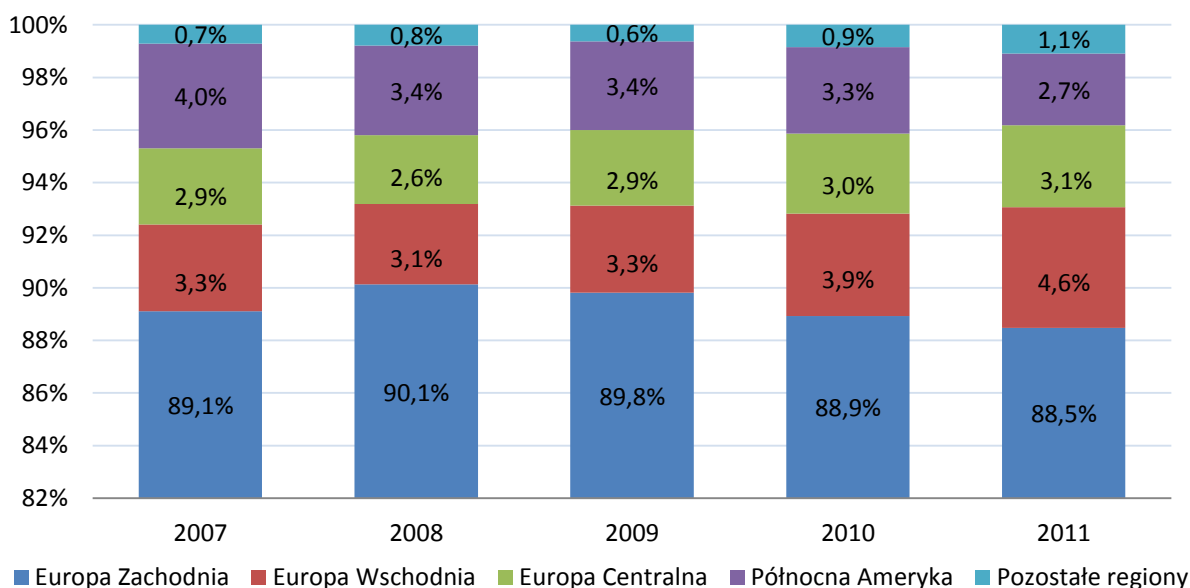
Źródło: dane ULC.

4. Rynek przewozów lotniczych na rynkach międzynarodowych

W przypadku rozkładowych przewozów międzynarodowych z Polski dominują przewozy na terytorium europejskim, gdzie podróżuje ponad 96% pasażerów. Blisko 90% podróżujących z i do

Polski korzysta z lotnisk na terytorium Zachodniej Europy, około 5% Europy Wschodniej a około 3% Europy Centralnej. Poza Europą największym powodzeniem cieszy się Ameryka Północna, gdzie podróżuje około 3% pasażerów. W okresie kryzysu wzrósł udział przewozów do Europy Zachodniej, zmalał natomiast do Europy Środkowej. Warto zauważyć, że coraz więcej pasażerów podróżuje do Europy Wschodniej. Coraz mniej pasażerów korzysta natomiast z lotów do Północnej Ameryki (patrz rys. 39).

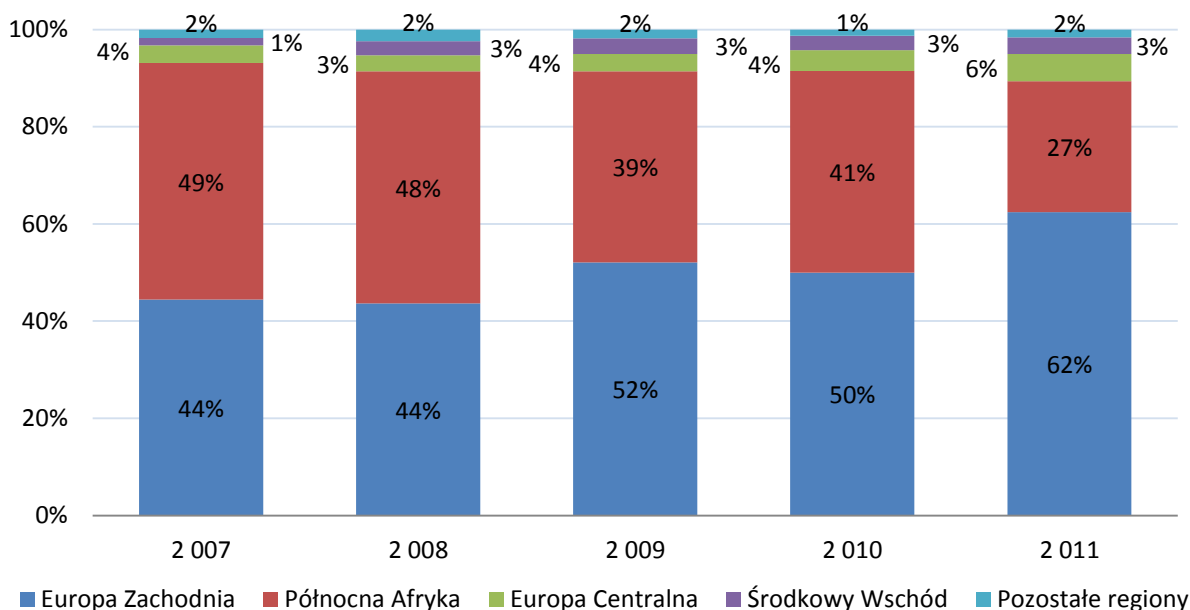
Rysunek 39. Udział przewozów regularnych z Polski do poszczególnych regionów świata w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Na rynku czarterowym (według kodów operacji) dominują dwa kierunki: Północna Afryka oraz Europa Zachodnia. Drugi z wymienionych rynków nabiera w ostatnich latach coraz większego znaczenia, co w szczególności widać dla 2011 roku. Jest to efekt niestabilności politycznej w rejonie północno-afrykańskim. Warto też odnotować, że coraz większym zainteresowaniem cieszą się przewozy do Europy Centralnej. W Europie Centralnej coraz większym powodzeniem cieszy się Bułgaria oraz Chorwacja (patrz rys. 40).

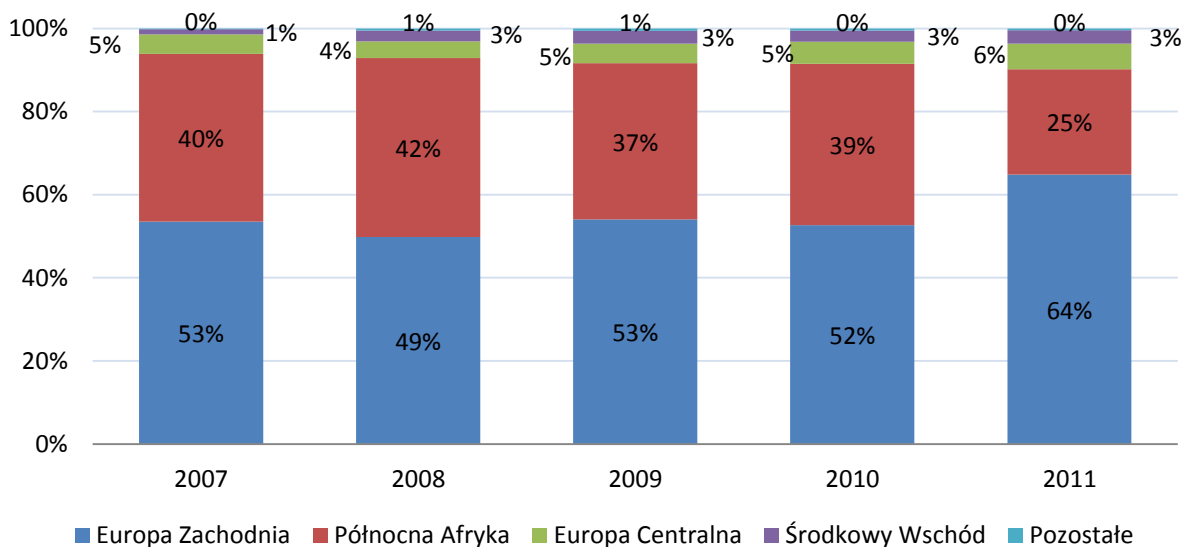
Rysunek 40. Udział przewozów czarterowych z Polski do poszczególnych regionów świata w latach 2007 – 2011 (według zgłoszonego kodu operacji lotniczej)



Źródło: dane ULC.

Analizując rynek czarterowy identyfikowany według kierunków wakacyjnych można zauważyć większy udział rynku zachodnio-europejskiego w całości przewozów turystycznych.

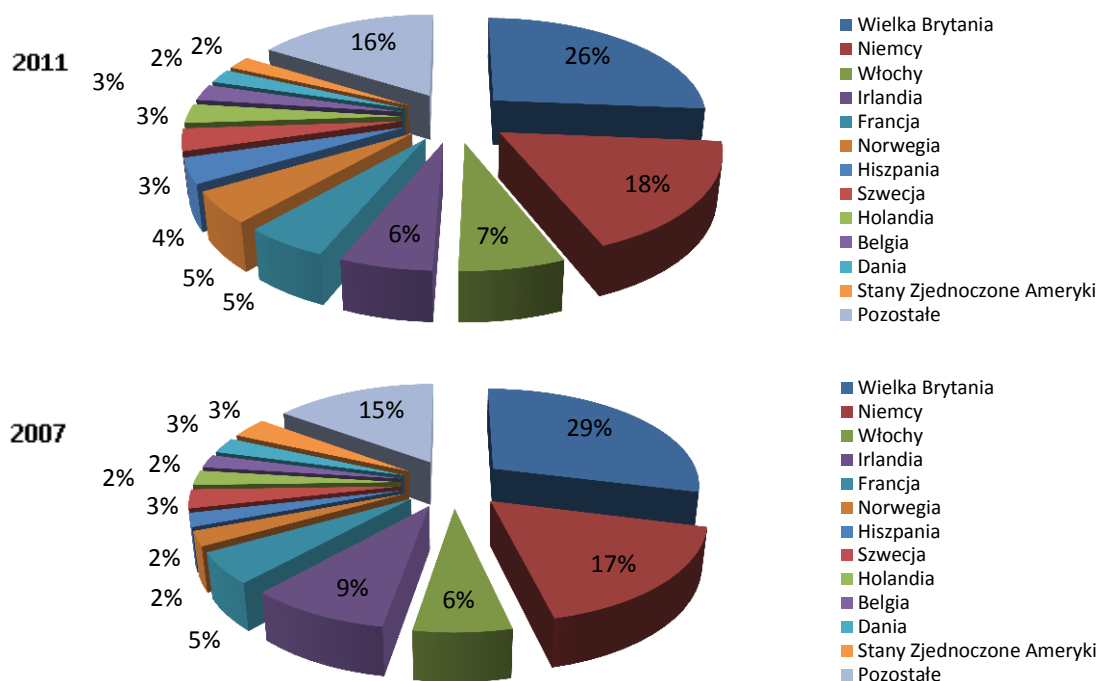
Rysunek 41. Udział przewozów czarterowych z Polski do poszczególnych regionów świata w latach 2007 – 2011 (według typu kierunku, na którym odbywała się operacja)



Źródło: dane ULC.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat widać zmianę preferencji odnośnie kierunków w Europie Zachodniej. Coraz mniejszym powodzeniem cieszą się połączenia do Wielkiej Brytanii i Irlandii. Większym zainteresowaniem cieszą się natomiast połączenia do Niemiec, Włoch, Norwegii, Hiszpanii oraz Szwecji. Warto również zauważyć, że w ostatnich latach zmniejszył się udział w przewozach pasażerów do Północnej Ameryki (patrz rys. 42).

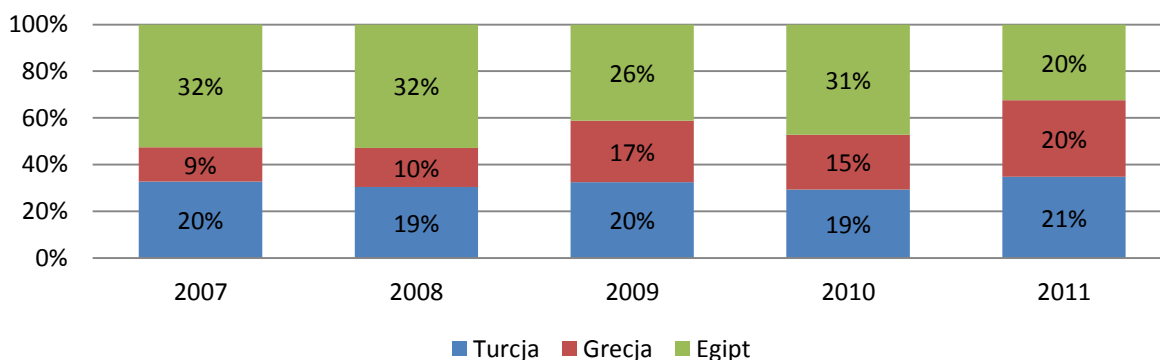
Rysunek 42. Udział poszczególnych kierunków – państw realizowanych z Polski w rejsach regularnych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Dominującym kierunkiem czarterowym na polskim rynku jest Egipt. Ten całoroczny kierunek znacząco zmniejszył jednak swój udział w rynku w 2011 roku. Był to wynik mniejszego zainteresowania tym rynkiem, spowodowanego niepokojami politycznymi w tym rejonie świata (patrz rys. 43).

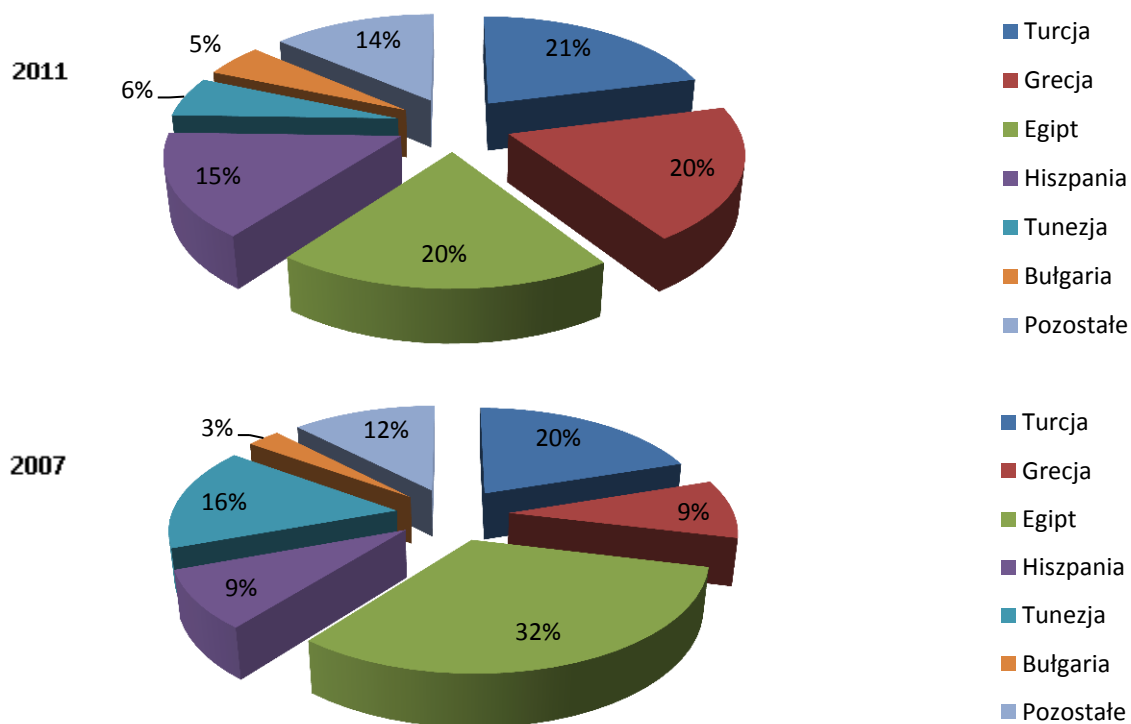
Rysunek 43. Udział w przewozach czarterowych z Polski trzech największych rynków w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Silną pozycję w latach 2007 – 2011 utrzymał rynek turecki. Można zauważyć również duży wzrost przewozów na rynku greckim, hiszpańskim i bułgarskim. W przypadku rynku greckiego i hiszpańskiego może to być jednak efekt oznaczania faktycznych rejsów czarterowych jako regularnych. Warto również odnotować istotny spadek przewozów do Tunezji (patrz rys. 44).

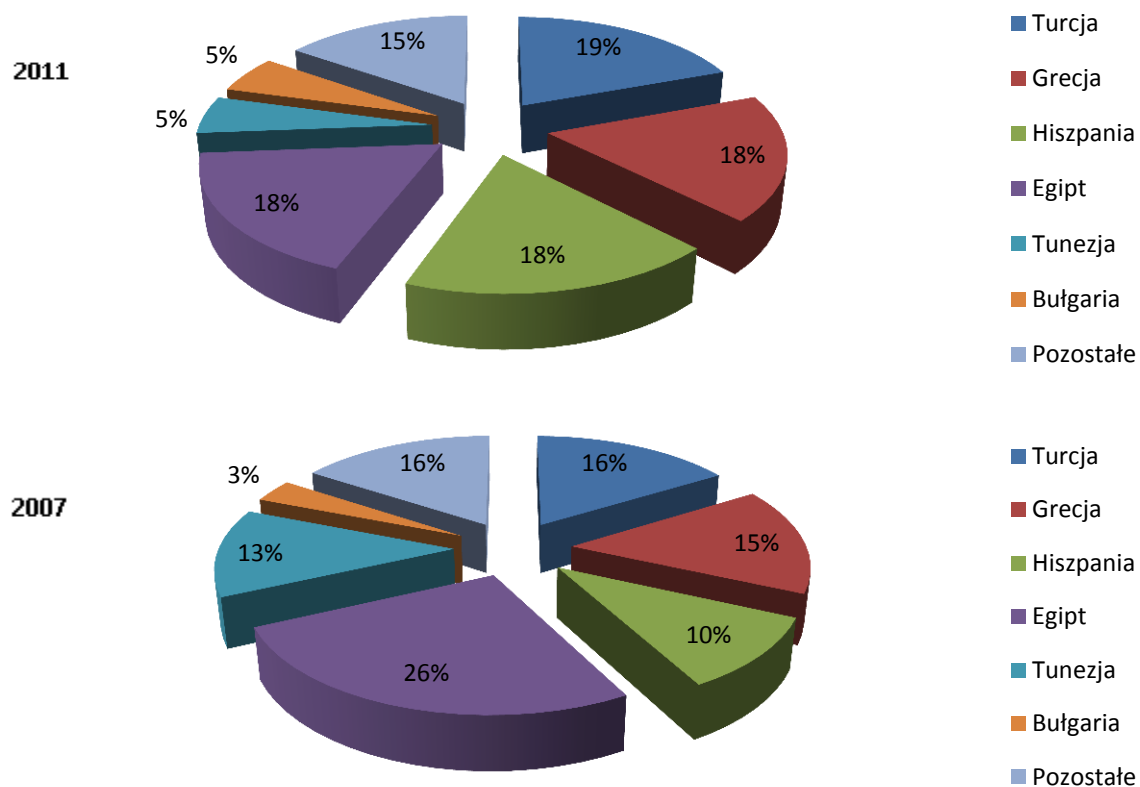
Rysunek 44. Udział poszczególnych kierunków – państw realizowanych z Polski w rejsach czarterowych w latach 2007 – 2011 (według zgłoszonego kodu operacji lotniczej)



Źródło: dane ULC.

Analizując dane czarterowe z punktu widzenia kierunków wakacyjnych można przede wszystkim dostrzec znacznie większy udział rynku hiszpańskiego, niż w przypadku rejsów czarterowych deklarowanych przez przewoźników lotniczych. Widać również, że nieznacznie wyższy udział w rynku posiada rynek bułgarski. Nie można również dostrzec tak dużych dysproporcji w udziale ruchu w latach 2007 – 2011 w przypadku rynku greckiego.

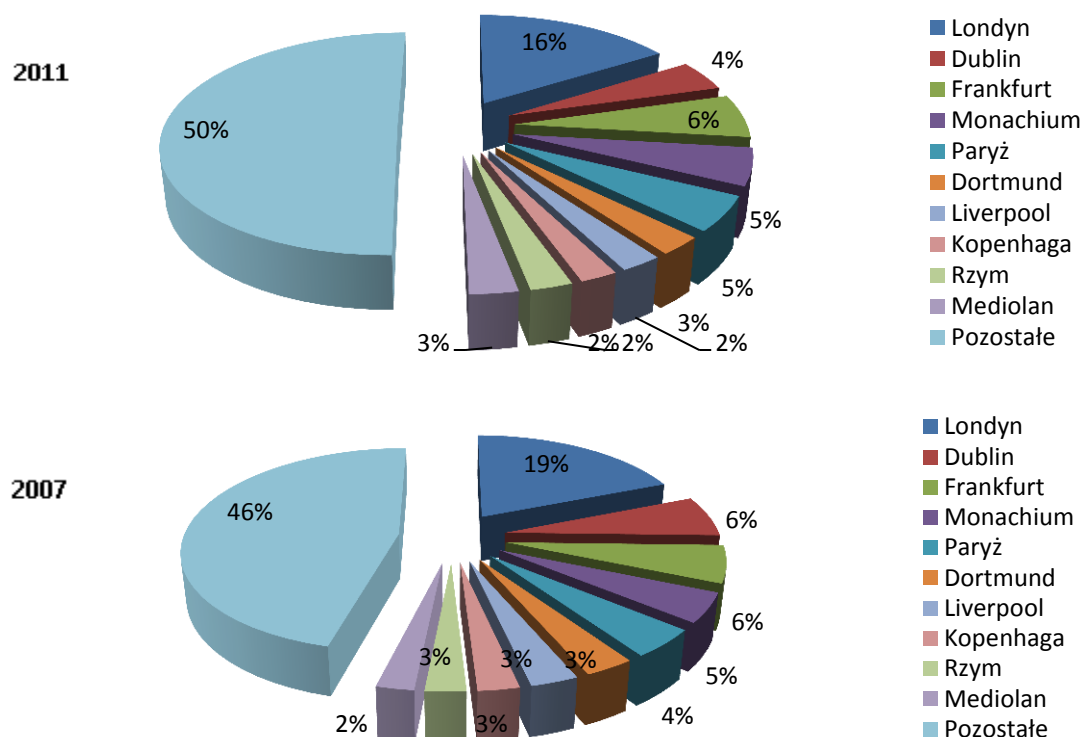
Rysunek 45. Udział poszczególnych kierunków – państw realizowanych z Polski w rejsach czarterowych w latach 2007 – 2011 (według typu kierunku, na którym odbywała się operacja)



Źródło: dane ULC.

W przewozach regularnych z i do Polski nie doszło natomiast do znaczących zmian preferencji pasażerów odnośnie wybieranych miast. Nadal najbardziej popularnymi destynacjami są Londyn i Dublin, choć należy odnotować, że udział tych kierunków w latach 2007 – 2011 zmalał. Swoją udział w rynku utrzymały natomiast huby niemieckiego przewoźnika Lufthansa, czyli Frankfurt i Monachium. Nieznacznie wzrósł też udział w rynku przewozów z i do Paryża (patrz rys. 46).

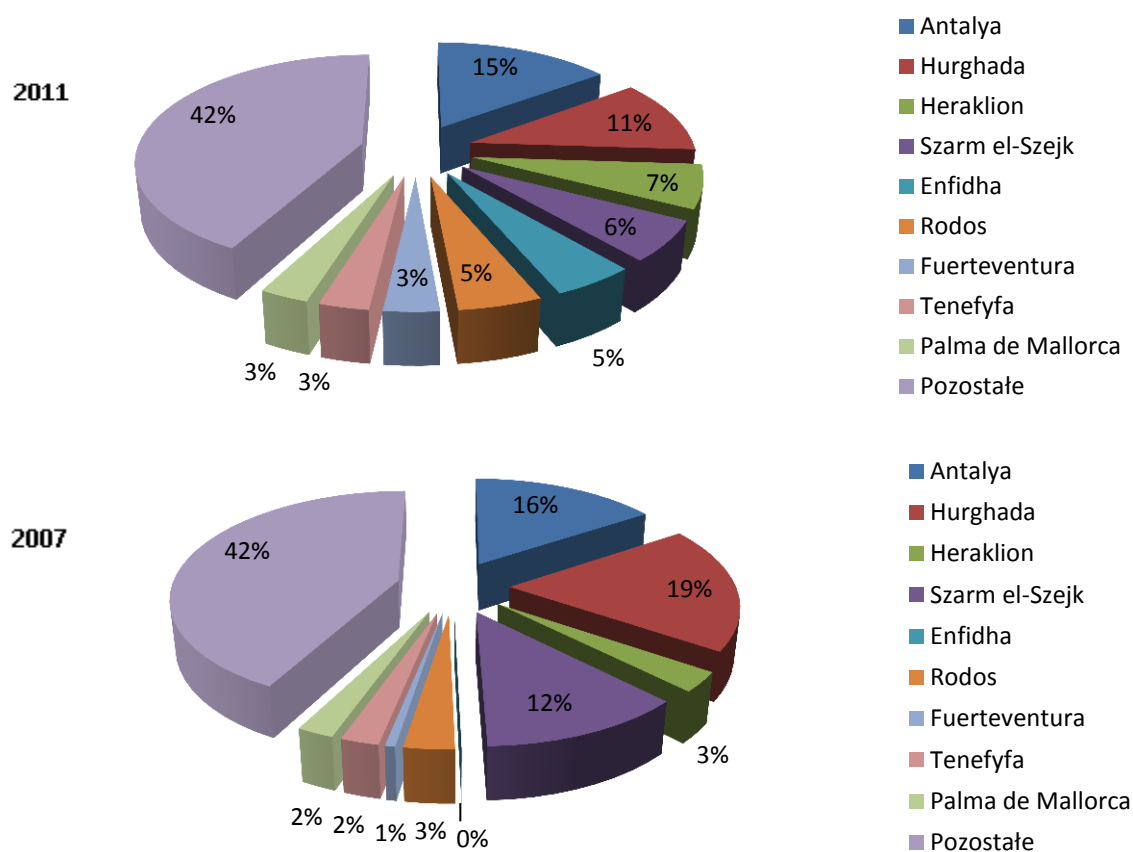
Rysunek 46. Udział poszczególnych kierunków - miast realizowanych z Polski w rejsach regularnych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC.

Do znaczących zmian w latach 2007 – 2011 doszło natomiast w przypadku kierunków czarterowych. Widać duży wzrost zainteresowania w tym czasie dwoma nowymi portami: nowym lotniskiem Enfidha oraz Fuerteventura. Najpopularniejszym kierunkiem na polskim rynku jest natomiast Hurghada, choć jej znaczenie na skutek wydarzeń w 2011 roku w Egipcie znacząco zmalało. Należy jednak przypuszczać, że w 2012 roku ponownie powróci na pozycję lidera. Warto również odnotować wzrost znaczenia przewozów do Heraklionu i Rodos. Może to być, jak już wcześniej pisano, efekt różnego klasyfikowania rejsów do Grecji (patrz rys. 47).

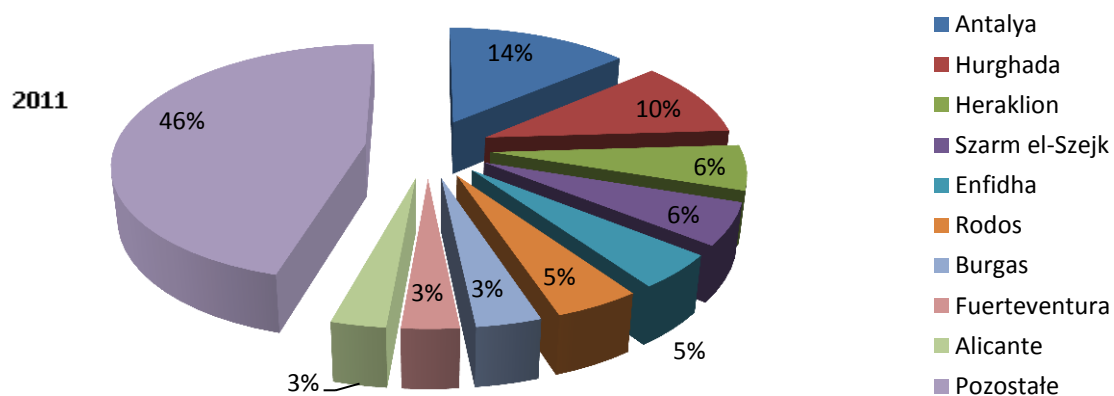
Rysunek 47. Udział poszczególnych kierunków - miast realizowanych z Polski w rejsach czarterowych w latach 2007 – 2011 (według zgłoszonego kodu operacji lotniczej)

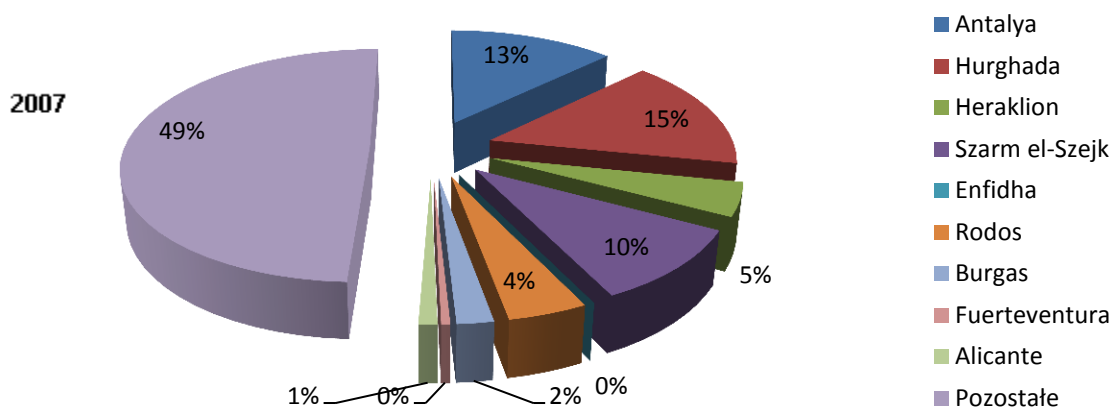


Źródło: dane ULC.

Analiza danych w oparciu o kierunki wakacyjne potwierdza wcześniejsze przypuszczenia, że wzrost przewozów do Rodos i Heraklionu wynika przede wszystkim ze sposobu w jaki rejsy te zostały zaklasyfikowane przez przewoźników lotniczych. Widać również, że znaczącym portem wakacyjnym jest bułgarski Burgas.

Rysunek 48. Udział poszczególnych kierunków - miast realizowanych z Polski w rejsach czarterowych w latach 2007 – 2011 (według typu kierunku, na którym odbywała się operacja)



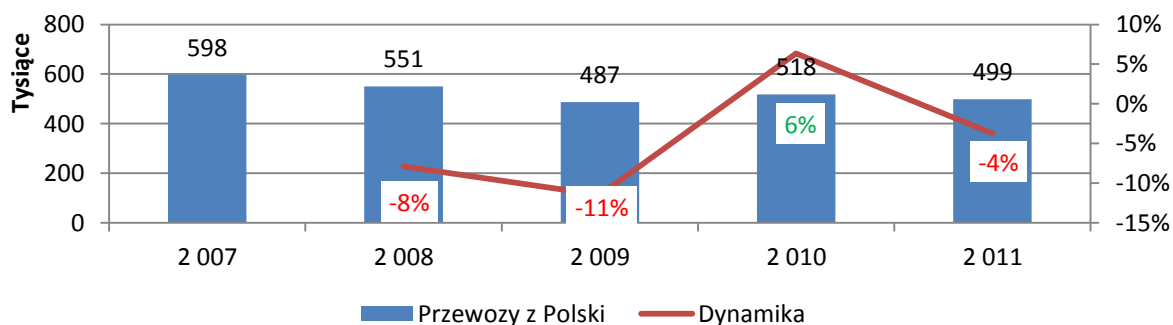


Źródło: dane ULC.

5. Przewozy dalekodystansowe

Zmiany w przewozach regularnych na kierunkach dalekodystansowych² przebiegały w ostatnich latach odmiennie do całości rynku polskiego. Ruch long-haul systematycznie malał od 2008 do 2009 roku. W 2010 roku nastąpił jego 6% wzrost, po czym w 2011 roku liczba pasażerów ponownie zmniejszyła się o 4%. W efekcie regularny ruch dalekodystansowy w Polsce w 2011 roku był o 17% niższy niż w 2007 roku (patrz rys. 49).

Rysunek 49. Regularne przewozy dalekodystansowe (liczba pasażerów) z Polski w latach 2007 – 2011



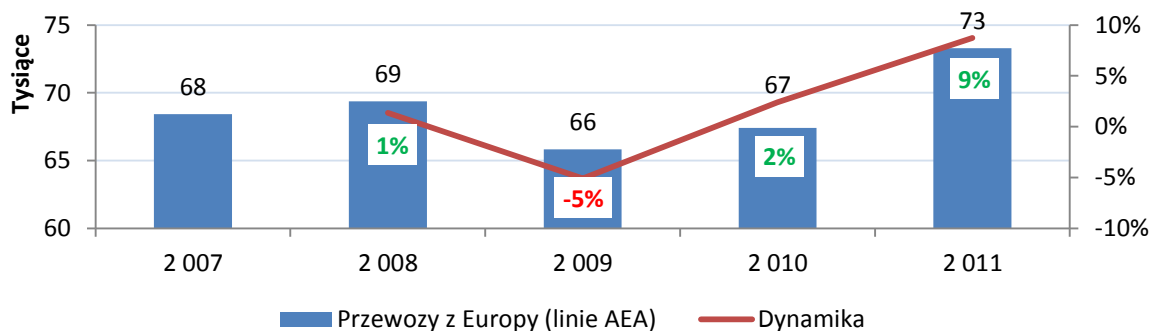
Źródło: dane ULC.

Charakterystyka zmian przewozów long-haul w Polsce w ostatnich latach odbiegała również znacząco do przewozów na całym europejskim rynku. Przewoźnicy sieciowi AEA w rejsach dalekodystansowych zanotowali istotny spadek ruchu lotniczego tylko w 2009 roku. W kolejnych latach ruch long-haul wzrastał. W efekcie w 2011 roku przewoźnicy obsłużyli 7% więcej pasażerów

² Rynek dalekodystansowy: przewozy z wyjątkiem przewozów do Europy, na Środkowy Wschód oraz do byłych republik radzieckich położonych poza Europą.

podróżujących w rejsach dalekodystansowych w porównaniu do rynku w 2007 roku. Warto również odnotować, że regularny ruch lotniczy long-haul w Polsce stanowi zaledwie 5% przewozów przewoźników sieciowych. Dla porównania na rynku europejskim (dane dla przewoźników AEA) tego typu pasażerowie stanowią 20% wszystkich przewozów.

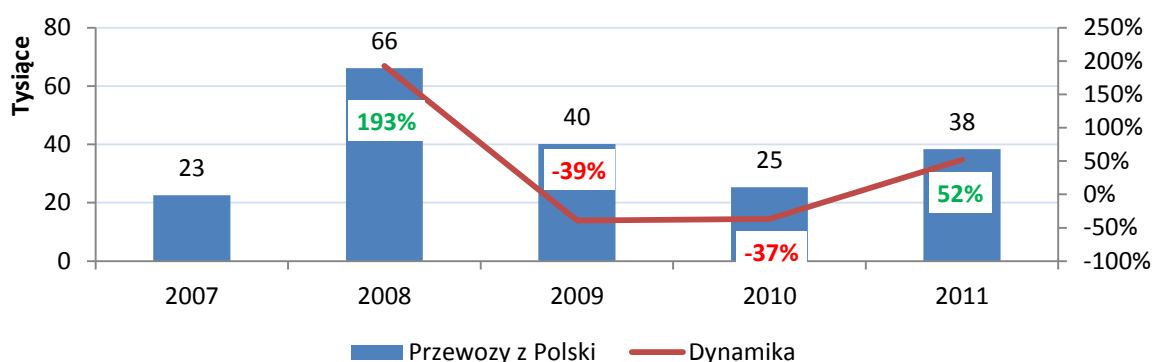
Rysunek 50. Przewozy dalekodystansowe z Europy przewoźników AEA (tysiące pasażerów)



Źródło: dane ULC.

Rynek dalekodystansowych przewozów czarterowych w Polsce jest słabo rozwinięty. W 2011 roku tego typu rejsami podróżowało 38,5 tys. pasażerów. Rynek ten cechuje się też bardzo dużą zmiennością. Po znaczącym wzroście ruchu lotniczego w 2008 roku w kolejnych latach nastąpił jego spadek. W 2011 roku dalekodystansowy ruch lotniczy ponownie wzrósł. Wciąż jednak przewozy pasażerskie na tym rynku w 2011 roku były o 42% niższe niż w rekordowym 2008 roku.

Rysunek 51. Regularne przewozy dalekodystansowe (liczba pasażerów) z Polski w latach 2007 – 2011

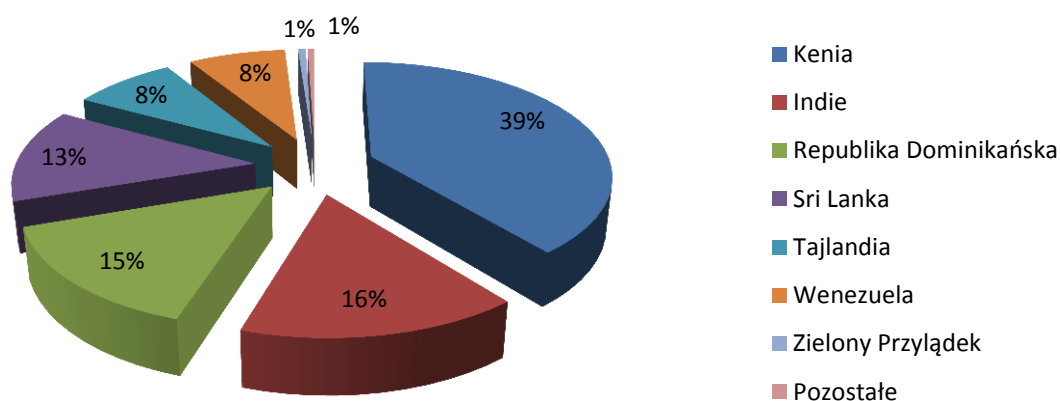


Źródło: dane ULC.

W Polsce jest zaledwie kilka popularnych kierunków dalekodystansowych, uzasadniających otwarcie bezpośredniego połączenia. W 2011 roku najwięcej pasażerów podróżowało do Kenii. Udział w rynku powyżej 10% posiadają również przewozy do Indii, na Dominikanę, Sri Lankę oraz do

Tajlandii. W 2011 nie były natomiast realizowane rejsy do Brazylii i na Kubę, które były popularnymi kierunkami wakacyjnymi w poprzednich latach.

Rysunek 52. Udział w przewozach pasażerskich najbardziej popularnych kierunków dalekodystansowych z Polski w 2011 roku



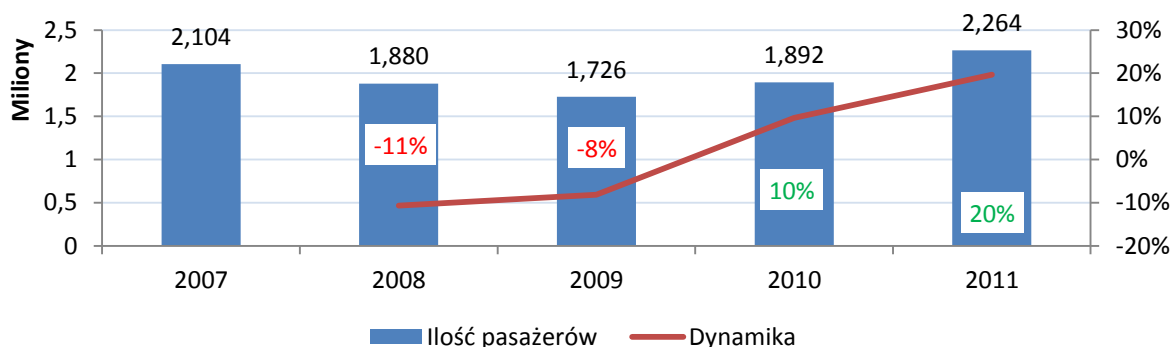
Źródło: dane ULC.

6. Analiza rynku krajowego

Rynek lotniczych połączeń krajowych jest najdynamiczniej zmieniającym się elementem przewozów lotniczych w Polsce. Przeciętna długość obsługiwanego połączenia nie przekracza roku. Średnia długość połączenia pomiędzy dwoma polskimi portami lotniczymi z pominięciem połączeń z/do Warszawy, na przestrzeni lat 2006 – 2011 to około 4,7 miesiąca.

W 2011 roku polskie porty lotnicze obsłużyły ponad 2,26 miliona pasażerów, o 20% więcej niż rok wcześniej. Przedstawione dane wskazują, że kryzys lotniczy miał odmienny przebieg na rynku krajowym, w porównaniu do rynku międzynarodowych przewozów lotniczych w Polsce. Spadek przewozów miał miejsce już w 2008 roku i był kontynuowany również w roku następnym. W 2010 roku nastąpił znaczący wzrost, czego efektem był 10% wzrost. W 2011 roku krajowy ruch lotniczy przyrastał natomiast dwukrotnie szybciej niż w 2010 roku (patrz rysunek 53).

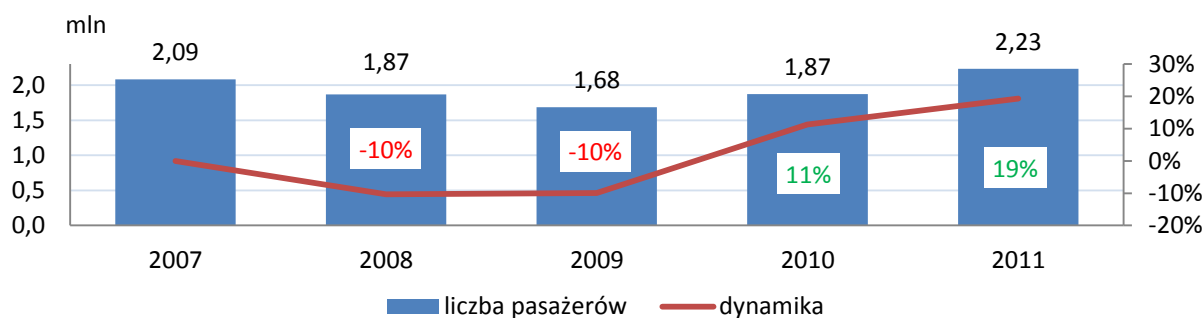
Rysunek 53. Liczba obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

W 2011 roku w regularnym ruchu krajowym polskie porty lotnicze obsłużyły 2,235 mln pasażerów, dynamika wzrostu była wyższa w porównaniu do roku poprzedniego i wyniosła 19%. W roku 2010 po raz pierwszy po kryzysie została odnotowana dodatnia dynamika wzrostu równa 11%. W efekcie obsługiwanych zostało 1,873 mln pasażerów. Lata 2008 i 2009 to okres dekonjunktury w segmencie regularnych lotów krajowych. Zarówno w roku 2009, jak i w roku 2008 odnotowano dynamikę ujemną wynoszącą 10%. Jak można zauważyć dopiero w 2011 roku liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym nieznacznie przekroczyła wielkość sprzed kryzysu. Porównując lata 2007 i 2011 wzrost liczby pasażerów obsługiwanych w ruchu krajowym wyniósł ponad 7% (patrz rysunek 54).

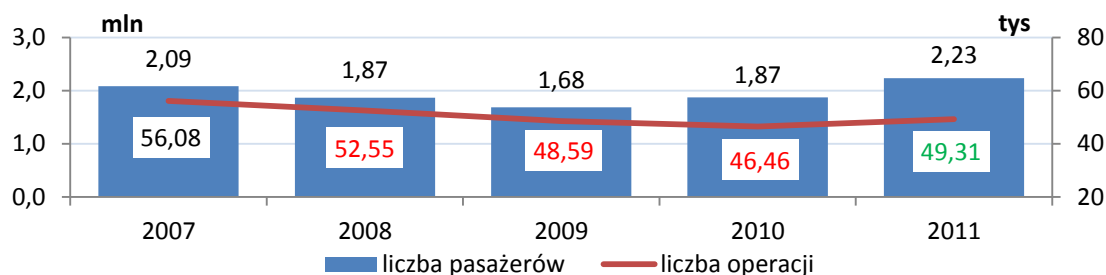
Rysunek 54. Liczba pasażerów oraz ich dynamika w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

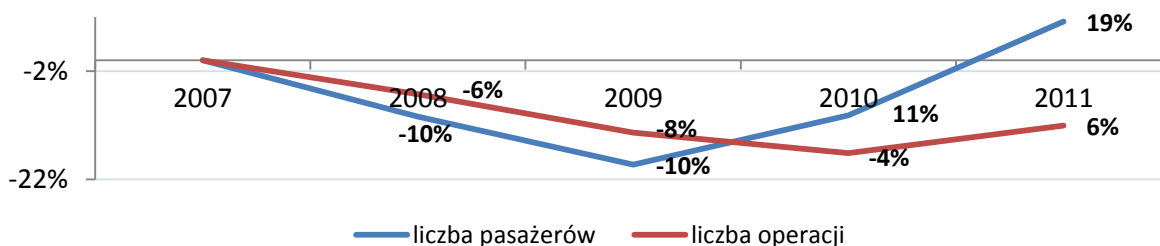
Zmiany dotyczące liczby realizowanych operacji przebiegały odmiennie do zmian dotyczących przewozów pasażerskich. Do roku 2009 występowały jedynie spadki, odpowiednio 6%, 8% oraz 4%. Wzrost nastąpił dopiero w 2011 roku (6%), ale liczba zrealizowanych operacji nadal była o 12% niższa niż przed kryzysem (2007 – 56 097 operacji, 2011 – 49 314 operacji) (patrz rysunek 55 i 56).

Rysunek 55. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych oraz liczba wykonanych operacji w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

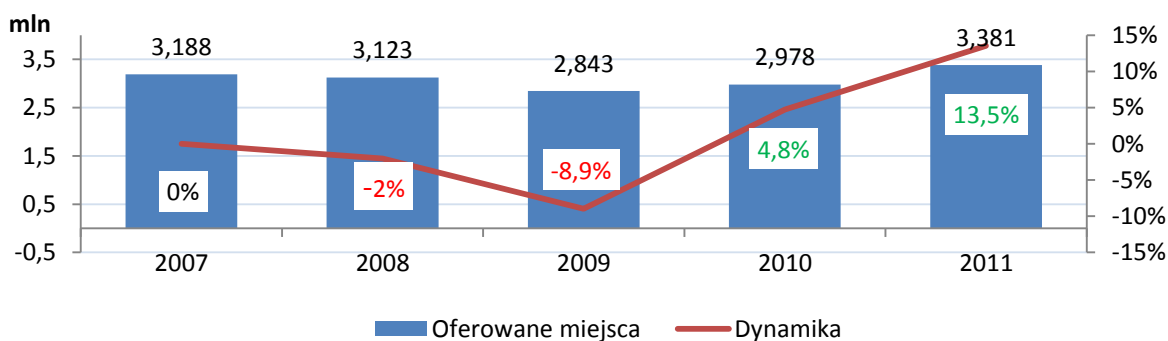
Rysunek 56. Zmiany liczby pasażerów oraz operacji w polskich portach lotniczych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

Pierwsze spadki oferowanych miejsc pasażerskich na rynku krajowym nastąpiły już w 2008 roku. Oferowana liczba miejsc pasażerskich spadła wtedy o 2%. Kolejny spadek nastąpił w 2009 roku – 8,9%. W latach 2010, 2011 liczba oferowanych miejsc pasażerskich wzrosła (odpowiednio o 4,8% i 13,5%) (patrz rysunek 57).

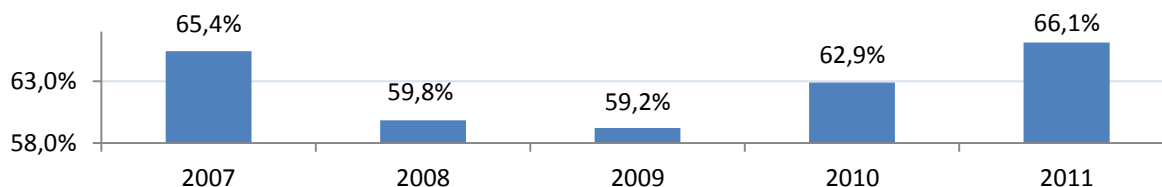
Rysunek 57. Oferowane miejsca oraz ich dynamika na polskim rynku w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

W 2008 roku doszło również do znaczącego spadku wypełnienia miejsc. Spadek, choć w mniejszym stopniu, miał miejsce także w 2009 roku. Wzrost tego wskaźnika nastąpił natomiast w latach 2010 – 2011 (patrz rysunek 58 i 59).

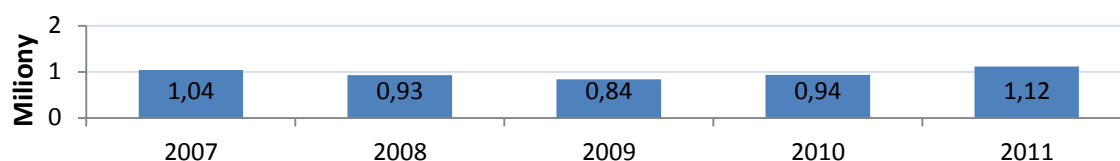
Rysunek 58. Współczynnik wypełnienia miejsc na polskim rynku w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

Liczba pasażerów faktycznie podróżująca po kraju liczona według liczby pasażerów odprawionych na polskich lotniskach była najniższa w 2009 roku, i wyniosła jedyne 840 tys. pasażerów. Jednak jak można zauważyć liczba pasażerów w 2011 roku w porównaniu do roku 2007 jest znacząco większa (rysunek 59).

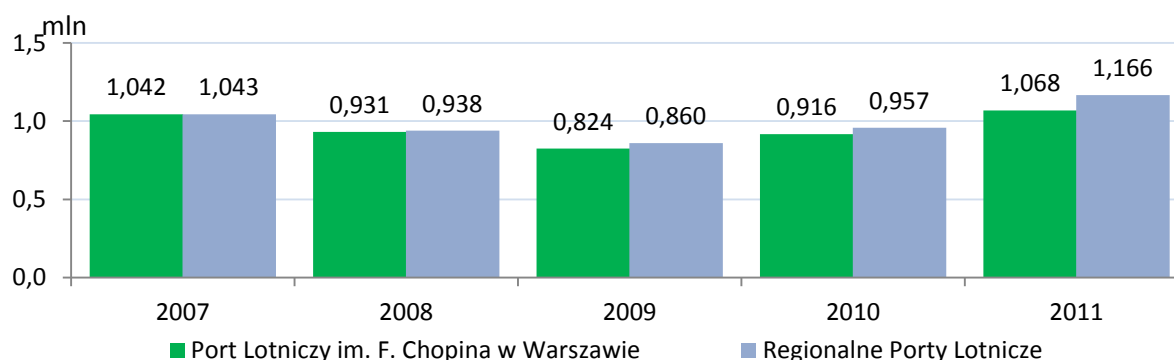
Rysunek 59. Liczba pasażerów podróżujących między polskimi portami lotniczymi w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

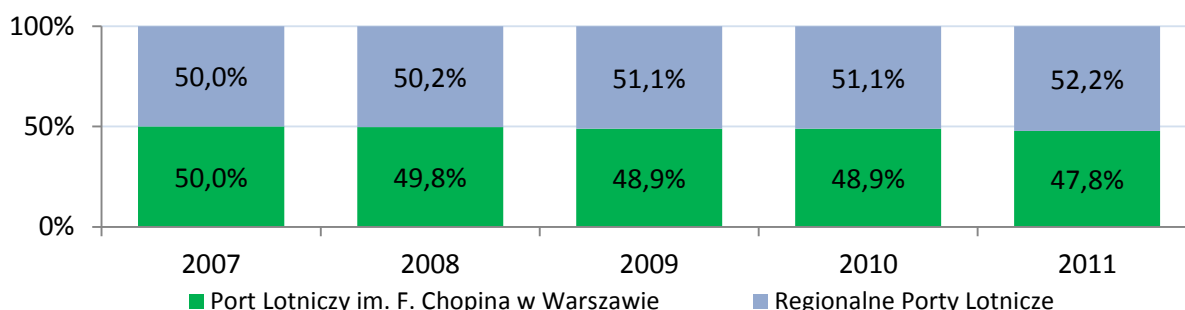
W ostatnich latach malał udział Portu Lotniczego Chopina w Warszawie w segmencie regularnych lotów krajowych. W roku 2011 udział warszawskiego portu lotniczego wynosił 47,8% z liczbą obsłużonych pasażerów wynoszącą 1,068 mln. Porty regionalne obsłużyły w tym roku 1,166 mln pasażerów. W roku 2007 liczba przewiezionych pasażerów w Warszawie oraz w regionalnych portach lotniczych była podobna (patrz rysunek 60 i 61).

Rysunek 60. Krajowe przewozy pasażerskie na lotnisku Chopina w Warszawie oraz w portach regionalnych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

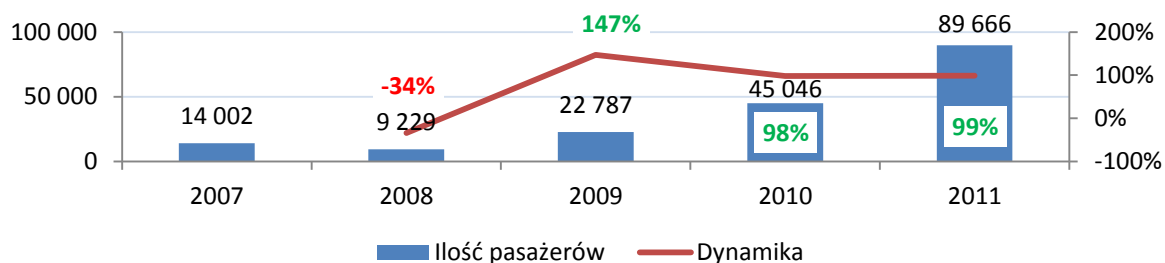
Rysunek 61. Udziały w krajowych przewozach pasażerskich lotniska Chopina w Warszawie oraz portów regionalnych w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

Na polskim rynku w latach 2007 – 2011 liczba pasażerów podróżujących na trasach krajowych z pominięciem Warszawy wykazywała tendencję wzrostową. Nieznaczny spadek nastąpił w roku 2008, a po kryzysie nastąpiło silne odbicie. Pod względem dynamiki do roku poprzedniego, w 2010 roku odnotowano spadek, który ustabilizował się w roku następnym (patrz rysunek 62).

Rysunek 62. Liczba pasażerów podróżujących na trasach krajowych z pominięciem Warszawy

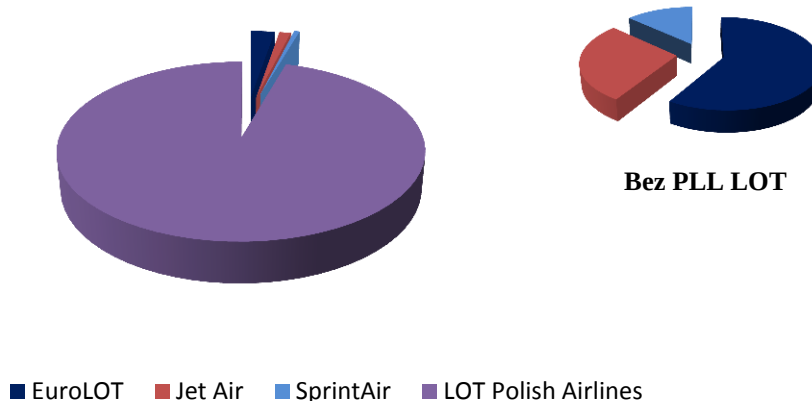


Źródło: dane ULC

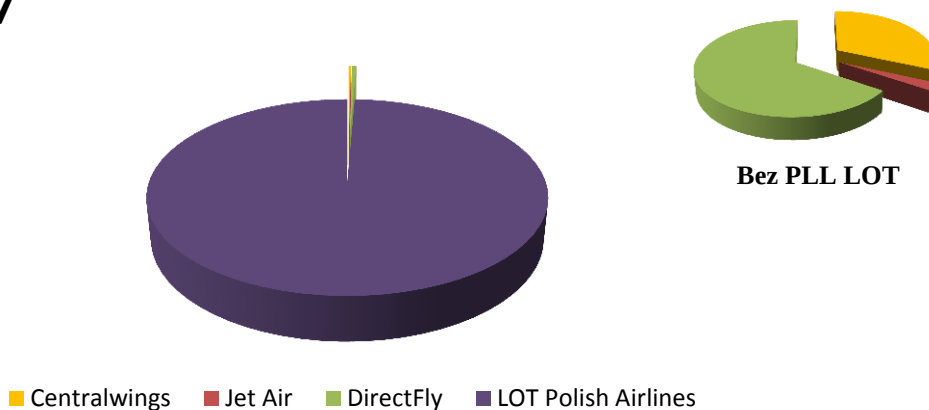
W 2007 roku regularny ruch krajowy był zdominowany przez PLL LOT. Na następnym miejscu z niewielkim, bo wynoszącym niecały 1% udziałem w rynku znaleźli się następujący przewoźnicy: DirectFly, Centralwings i JetAir.

Rysunek 63. Udział przewoźników w krajowym ruchu regularnym w latach 2007 – 2011

2011



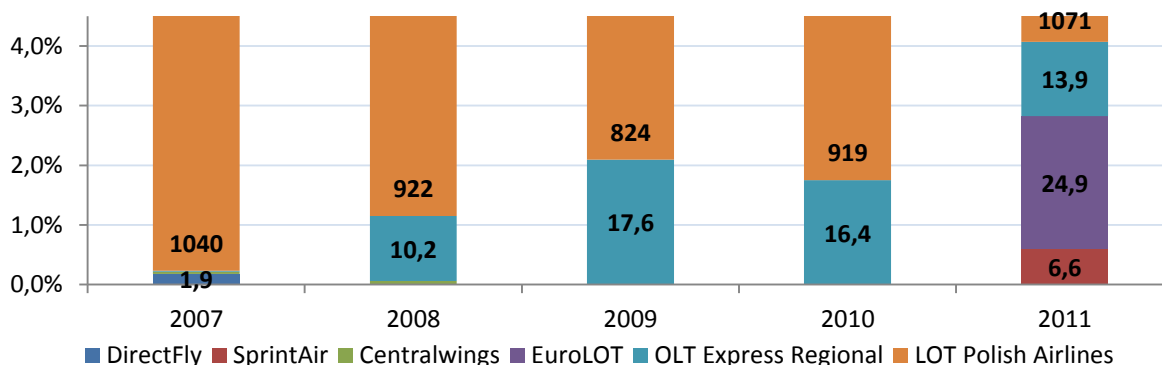
2007



Źródło: dane ULC

W odniesieniu do faktycznej liczby pasażerów (odlatujących z portów lotniczych) w 2011 roku zmalał udział JetAir na rzecz EuroLOT. W okresie 2007 – 2011 udział PLL LOT wykazuje tendencję malejącą, a udział pozostałych przewoźników oscyluje w okolicach od 0,25% w 2007 roku do ponad 4% w 2011 roku. Pomimo nieznacznego wzrostu udziału innych przewoźników ich udział w rynku regularnych przewozów krajowych nadal jest znikomy, PLL LOT cały czas zachował dominującą pozycję.

Rysunek 64. Udział przewoźników w liczbie obsługiwanych pasażerów odlatujących w ruchu krajowym regularnym w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC

Na rynku krajowym w latach 2003 – 2011 funkcjonowało siedmiu przewoźników: Air Polonia, DirectFly, Centralwings, Jet Air (obecnie OLT Express), EuroLOT, SprintAir oraz PLL LOT.

PLL LOT jako przewoźnik narodowy oferuje najbardziej rozbudowaną siatkę połączeń krajowych, opartą o przewozy z i do Warszawy. Przewozy PLL LOT cechują się też największą stabilnością na rynku.

Pierwszą linią lotniczą poza PLL LOT, która również wprowadziła połączenia wewnątrz krajowe był przewoźnik LCC – **Air Polonia**. Na przełomie lat 2003/2004 oferował loty z Warszawy do Gdańska i Wrocławia. Również spółka córka PLL LOT – **Centralwings** w 2006 roku rozpoczęła świadczenie usług w ruchu regularnym na trasie Warszawa-Wrocław (było to jedyne połączenie wewnątrz krajowe wykonywane przez tego przewoźnika, związane z koniecznością przebazowania samolotu). Centralwings był po PLL LOT i DirectFly trzecim przewoźnikiem operującym na tej trasie w tym okresie.

Próby uruchomienia połączeń wewnętrznych podejmowali również inni przewoźnicy LCC operujący na polskim rynku. **Wizzair** na początku 2005 roku podjął próbę otwarcia połączenia na trasie Katowice-Gdańsk, ale zostało zawieszone jeszcze przed jego uruchomieniem z uwagi na obostrzenia Straży Granicznej.

Kolejnym przewoźnikiem na rynku krajowym był **DirectFly**. Przewoźnik świadczył głównie usługi na trasach łączących Warszawę z Gdańskiem i Wrocławiem oraz Krakowem. Pod koniec kwietnia 2007 roku linia ogłosiła zawieszenie działalności począwszy od 7 maja 2007 roku. W sierpniu 2008 roku powróciła na rynek jako przewoźnik oferujący usługi air-taxi – loty dyspozycyjne.

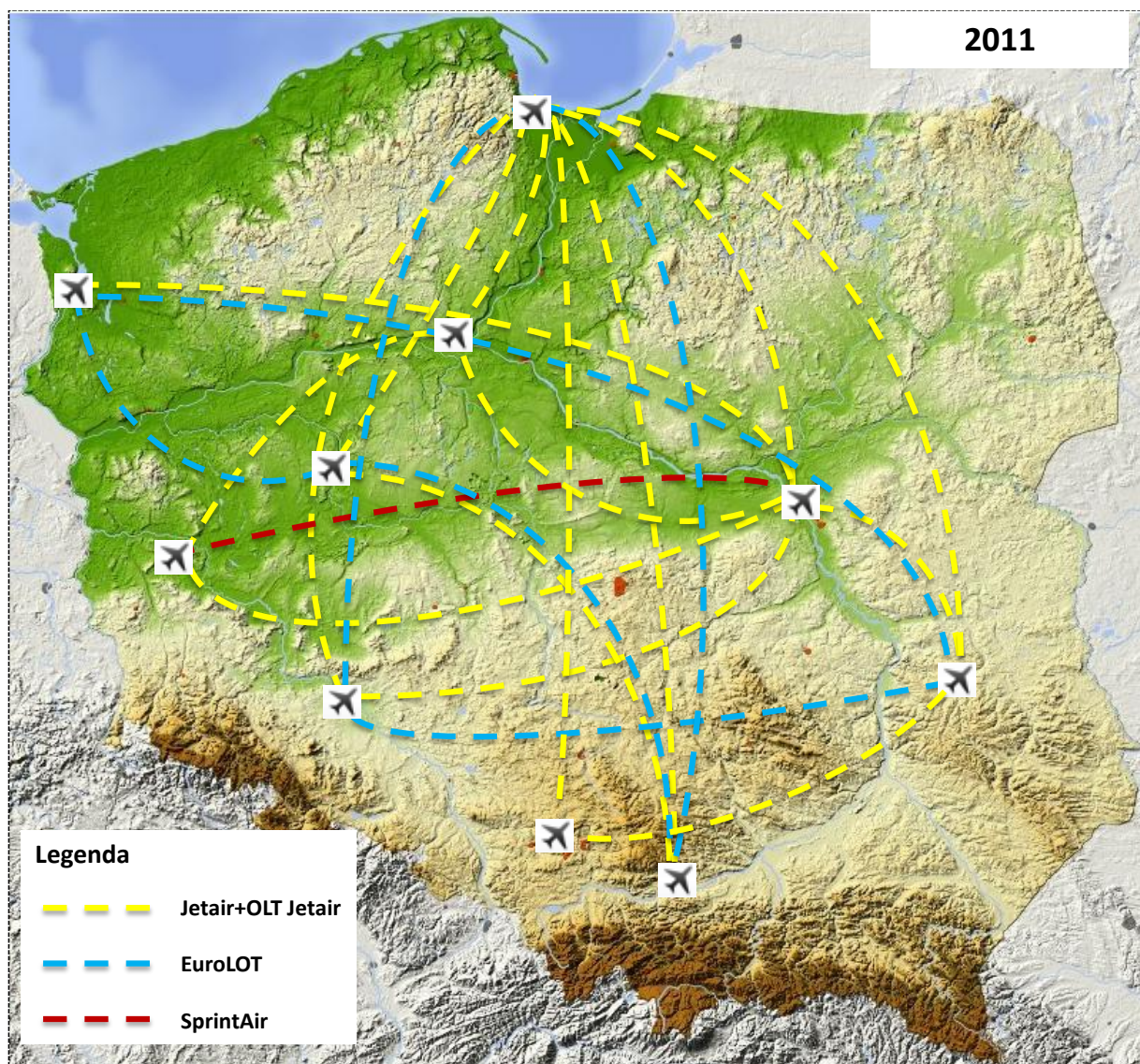
Kolejnym przewoźnikiem obsługującym przewozy krajowe jest **JetAir** (obecnie OLT Express Regional). Do października 2007 roku przewoźnik obsługiwał połączenia w imieniu PLL LOT. Pierwsze, pod własną marką uruchomił 28 października 2007 roku na trasie Zielona Góra-Warszawa. W siatce przewoźnika pojawiło się połączenie Poznań-Kraków. Było to pierwsze, uruchomione, połączenie pomiędzy polskimi portami regionalnymi z pominięciem Warszawy. Przewoźnik ten w późniejszym okresie oferował również inne połączenia wewnątrzkrajowe z pominięciem stolicy (np. Bydgoszcz-Poznań-Kraków), a w 2008 roku, jako drugi obsługiwał ruch na trasie Warszawa-Bydgoszcz. Linia lotnicza wprowadzała także połączenia typowo sezonowe, takie jak: z Gdańska do Krakowa i Wrocławia w sezonie letnim 2009 roku, z Gdańska do Rzeszowa w sezonie letnim 2010 roku. W 2011 roku JetAir oferował połączenia na trasach z Gdańska oraz Wrocławia do Warszawy, a także z Gdańska do Wrocławia z międzylądowaniem w Warszawie. W połowie 2011 roku regionalny polski przewoźnik JetAir oraz niemiecka spółka OLT zostały przejęte przez gdańską spółkę Amber Gold, oferując pod nazwą OLT Jetair loty na trasie Wrocław-Warszawa. Ponadto linia uruchomiła nowe połączenia z Gdańska i Rzeszowa.

W połowie 2011 roku pierwsze przewozy pod własną marką zaczął również wykonywać **EuroLOT** (dotychczas świadczył usługi na rzecz PLL LOT). W maju 2011 roku uruchomiono połączenia z Krakowa do Gdańska, Szczecina oraz Poznania. EuroLOT jest kolejną linią lotniczą, która próbuje swoich sił w połączeniach krajowych bez konieczności przesiadki w Warszawie. We wrześniu 2011 roku przewoźnik inaugurował nowe, bezpośrednie połączenie między Rzeszowem a Szczecinem (najdłuższa trasa w Polsce) oraz Wrocławiem, które przestało być obsługiwane na początku 2012 roku. Kolejną zlikwidowaną trasą było połączenie Rzeszów-Wrocław.

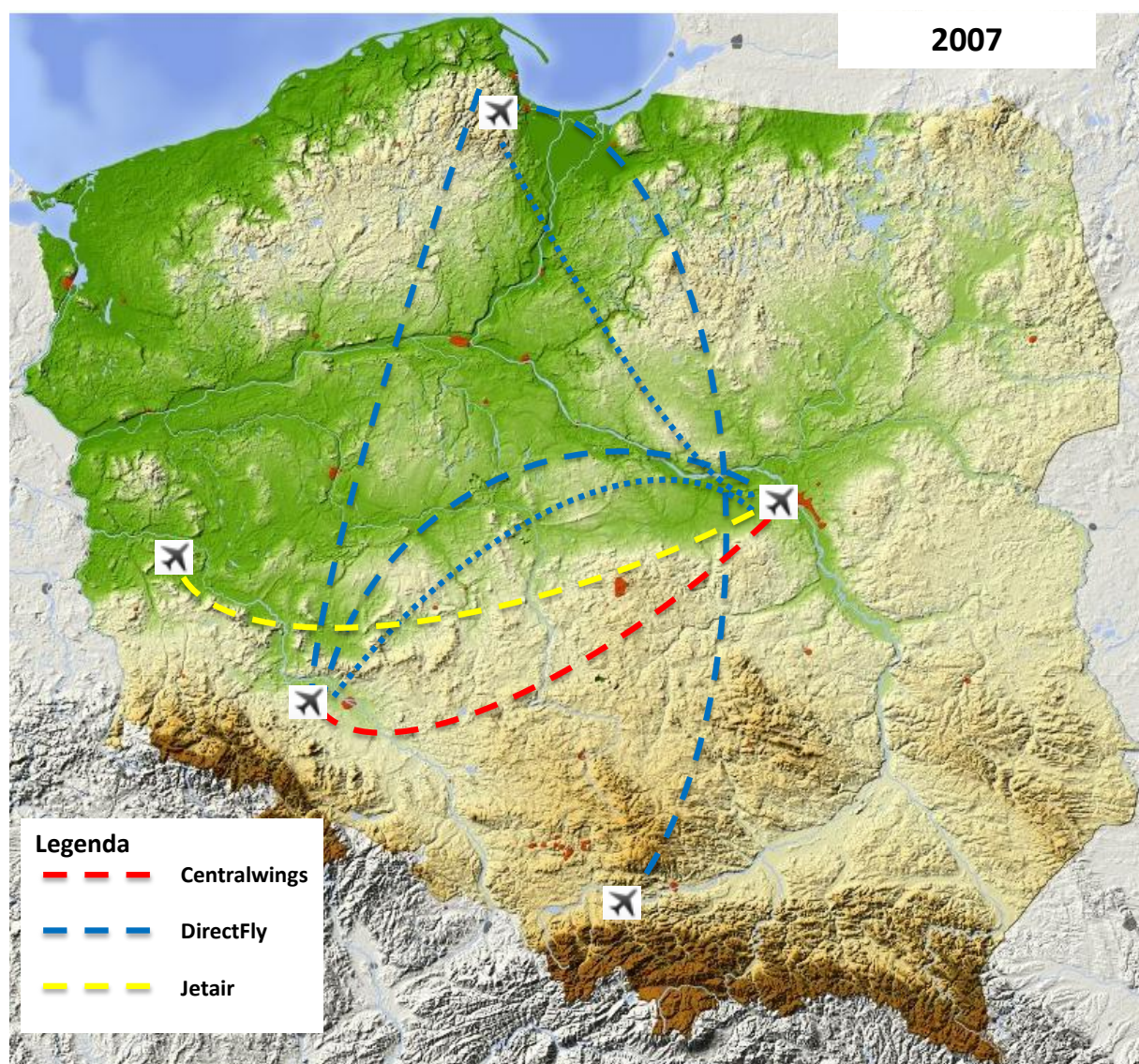
W 2011 roku nowym przewoźnikiem na rynku rajowych przewozów regularnych był **SprintAir**, który po zakończeniu wykonywania połączenia Zielona Góra-Warszawa w styczniu 2011 roku przez JetAir wykonuje przewozy na tej trasie od czerwca tego samego roku.

Poniżej przedstawione (patrz rysunek 65 i 66) zostały trasy obsługiwane przez polskich przewoźników w krajowym ruchu regularnym w latach 2007 oraz 2011. Rysunek dla roku 2011 zawiera wszystkie połączenia jakie były wykonywane w ciągu całego 2011 roku. Oznacza to, że połączenia na niektórych trasach nie były wykonywane jednocześnie. Jak widać siatka połączeń wykonywanych przez przewoźników innych niż PLL LOT była znacznie bardziej rozbudowana w 2011 roku. EuroLOT obsługuje trzy trasy, SprintAir jedną. Również siatka połączeń OLT w 2011 roku była znacznie bardziej rozbudowana niż w 2007 roku.

Rysunek 65. Trasy obsługiwane w 2011 roku (bez PLL LOT)



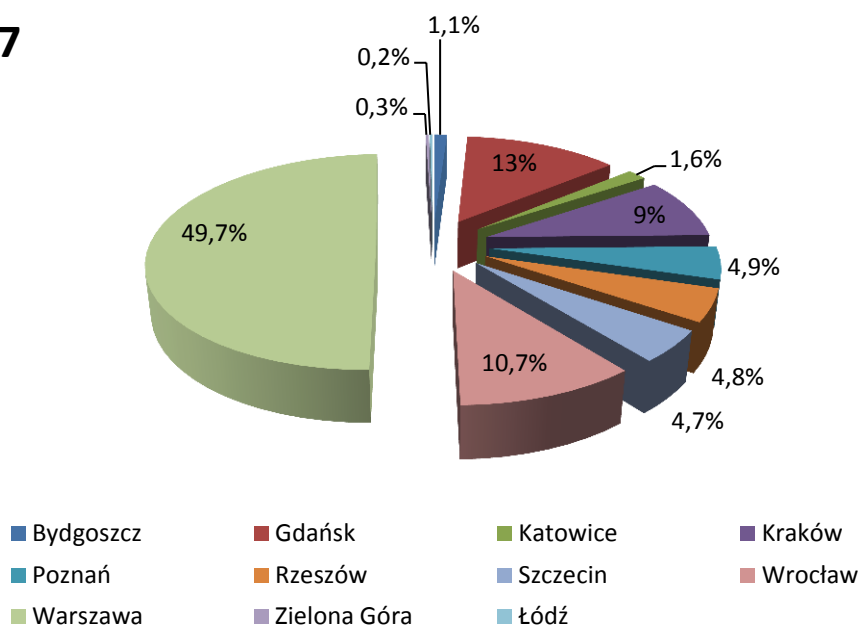
Rysunek 66. Trasy obsługiwane w 2007 roku (bez PLL LOT)



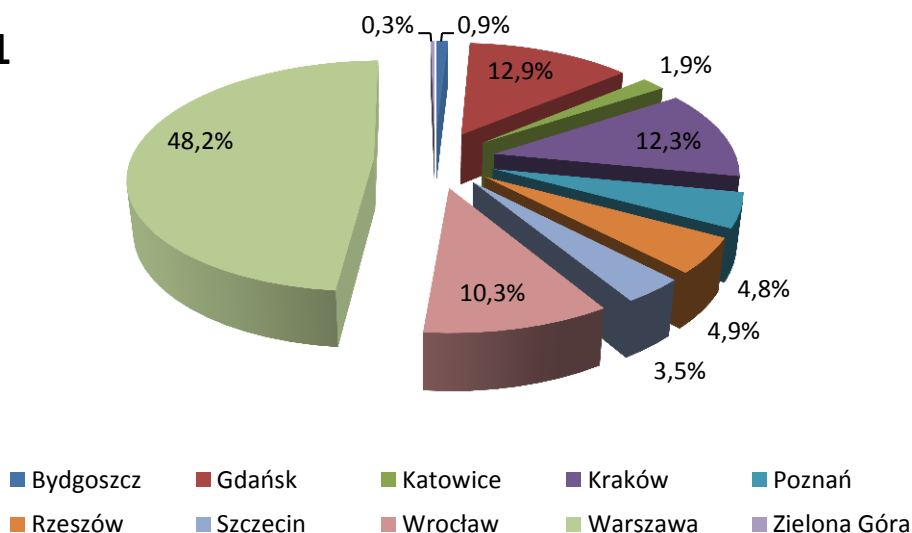
Wśród kierunków najpopularniejszym przez wszystkie analizowane lata była Warszawa. W 2007 jej udział wyniósł 57%. Kolejne miejsca zajęły Gdańsk z 15% udziałem i Wrocław – 12%. W roku 2011 w porównaniu do 2007 loty do Warszawy wykazały dynamikę dodatnią na poziomie 4%, ale jej udział wśród wszystkich kierunków spadł do 48%. Największą dynamiką charakteryzowały się połączenia krajowe do Krakowa i była ona równa 46%. Na następnym miejscu pod względem dynamiki znalazły się Katowice – 26%. Ujemną na przestrzeni lat 2007 i 2011 dynamikę zanotowały kierunki Szczecin (21%), Bydgoszcz (5%) oraz Zielona Góra (11%).

Rysunek 67. Udział kierunków w krajowym ruchu regularnym w latach 2007 – 2011

2007



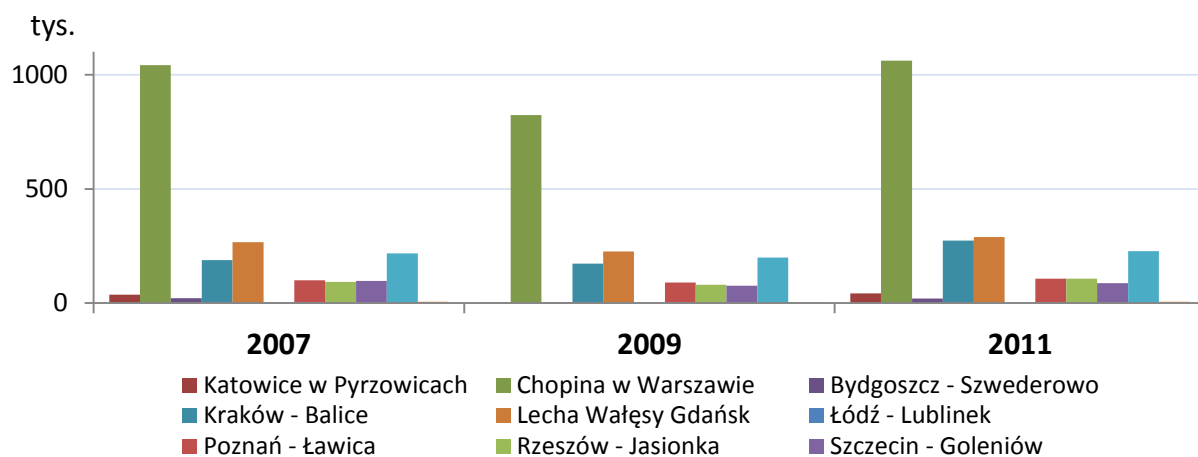
2011



Źródło: dane ULC

Najpopularniejszym portem lotniczym w segmencie regularnych lotów krajowych w okresie 2007 – 2011 był port Chopina w Warszawie. Na kolejnych miejscach znalazły się: Gdańsk, Wrocław i Kraków. Najmniej pasażerów podróżowało z portów lotniczych znajdujących się w: Łodzi, Zielonej Górze i Bydgoszczy. Wszystkie porty lotnicze odnotowały spadek liczby obsługiwanych pasażerów w czasie kryzysu.

Rysunek 68. Udział portów wylotowych w krajowym ruchu regularnym w latach 2007 – 2011



Źródło: dane ULC