

*DARIUSZ TŁOCZYŃSKI**

PRZEMIANY NA POLSKIM RYNKU USŁUG TRANSPORTU LOTNICZEGO. BILANS 10 LAT W UNII EUROPEJSKIEJ

W artykule dokonano analizy funkcjonowania polskiego rynku usług transportu lotniczego po akcesji do Unii Europejskiej. Podczas badań wskazano na dwie najważniejsze płaszczyzny, na podstawie których można badać i analizować rynek: działalność przewozową i działalność operatorów odpowiedzialnych za infrastrukturę lotniczą – porty lotnicze. Wskazano na najważniejsze korzyści wynikające z integracji, a jednocześnie z wprowadzenia polityki *open sky*. W ostatniej części artykułu przedstawiono perspektywy rozwoju ruchu lotniczego w Polsce.

Słowa kluczowe: Unia Europejska, transport lotniczy, porty lotnicze, przewoźnicy lotniczy, rynek transportu lotniczego

Wprowadzenie

Polski rynek transportu lotniczego jest częścią europejskiego i światowego systemu transportowego. Dynamiczne zmiany związane z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej spowodowały gwałtowny rozwój tego segmentu rynku. Procesy integracyjne wymusiły dostosowanie polskiego prawa lotniczego do unijnych uwarunkowań. Rynek usług transportu lotniczego zliberalizowano 1 maja 2004 r., wprowadzając jednocześnie trzy pakiety polityki *open sky*¹.

* Dariusz Tłoczyński, dr, Uniwersytet Gdański, Katedra Rynku Transportowego, e-mail: dariusz.tloczynski@ug.edu.pl.

¹ Szerzej: Rozporządzenie Rady nr 3975/87; Rozporządzenie Rady nr 3976/87; Rozporządzenie Rady nr 2342/90; Rozporządzenie Rady nr 2343/90; Rozporządzenie Rady nr 2344/90; Dyrektywa Rady nr 87/601; Dyrektywa Rady nr 87/602; J. Walulik, *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa 2013; M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2002; *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, red. A. Ruciński, FRUG, Gdańsk 2006.

Wspomniane czynniki spowodowały gwałtowny rozwój rynku zarówno w ujęciu ilościowym, jak i jakościowym, a jednocześnie spowodowały dostosowanie polskich standardów do wymogów unijnych, światowych.

Głównym celem artykułu jest podsumowanie bilansu dziesięciolecia polskiego rynku transportu lotniczego w Unii Europejskiej, uwzględniając wybrane podmioty struktury podmiotowej rynku.

Rynek usług transportu lotniczego

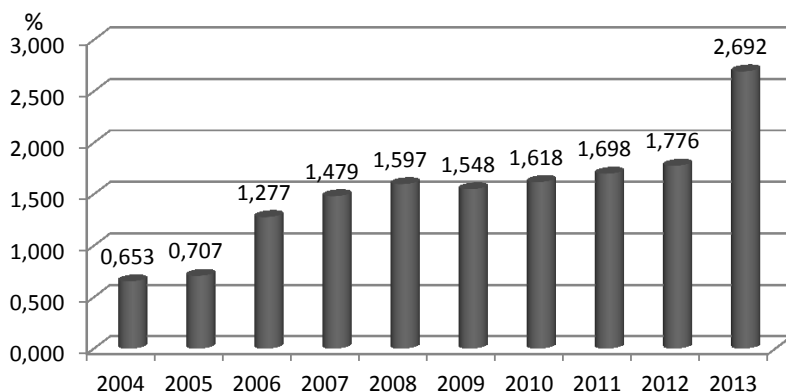
Definiując rynek transportu lotniczego, należy wskazać na wielopłaszczyznowy aspekt jego funkcjonowania, z jednej strony możemy go określać jako miejsce, z drugiej jako przestrzeń, z trzeciej jako proces. Niewątpliwie cechą charakterystyczną rynku jest osiągnięcie porozumienia w zakresie realizacji transakcji, gdzie głównymi podmiotami są pasażerowie, linie lotnicze, biura podróży, porty lotnicze, instytucje kreujące politykę transportową, producenci samolotów i urzędów przeznaczonych dla transportu lotniczego. Ponadto istnieje szereg innych podmiotów zewnętrznych wpływających na funkcjonowanie tegoż rynku, zaliczyć do nich można m.in. dostawców, banki, towarzystwa ubezpieczeniowe, agencje doradcze i marketingowe, samorząd terytorialny, okoliczną społeczność, media czy konkurentów innych gałęzi transportu.

Do głównych korzyści wynikających z integracji Polski z Unią Europejską należy przede wszystkim zaliczyć:

- rozwój obsługi pasażerów przez przewoźników lotniczych,
- rozwój obsługi pasażerów przez porty lotnicze,
- duże zaangażowanie się zagranicznych przewoźników lotniczych,
- rozwój siatki połączeń²,
- procesy konkurencyjne na rynku lotniczym i na rynku międzygałęziowym,
- procesy inwestycyjne w przedsiębiorstwach transportu lotniczego,
- większe zaangażowanie regionów w rozwój transportu lotniczego,
- zmiany w zachowaniach pasażerów korzystających z transportu lotniczego.

² E. Marciszewska, *Narzędzia i efekty liberalizacji rynku lotniczego*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*, red. B. Liberadzki, ILiM, Warszawa–Poznań 2009, s. 378–282; D. Tłoczyński, *Korzyści wynikające z integracji Polski z Unią Europejską dla transportu lotniczego*, w: *Wybrane problemy integracji europejskiej*, red. A. Stępnik, S. Umiński, A. Zabłocka, FRUG, Sopot 2009, s. 392–395; R. Doganis, *The airline business in the 21st century*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2001, s. 27.

Mimo że polskie porty z roku na rok obsługują coraz więcej pasażerów, udział Polski w kształtowaniu europejskiego rynku jest niewielki (por. rys. 1).



Rys. 1. Udział Polski w kształtowaniu europejskiego rynku lotniczego

Źródło: na podstawie Eurostat.

W 2004 r. udział Polski wyniósł 0,653% i w ciągu 10 lat wzrósł ponad czterokrotnie, osiągając 2,692%. Największą dynamikę wzrostu udziału polskiego rynku w strukturze europejskiej zanotowano w 2006 r. – ok. 80%. W analizowanym okresie co roku wzrasta także współczynnik mobilności lotniczej polskiego społeczeństwa. Współczynnik pokazuje, ile razy w ciągu roku przeciętny mieszkaniec Unii Europejskiej (Polski) korzystał z transportu lotniczego. W tabeli 1 przedstawiono współczynnik mobilności dla krajów europejskich, a na rysunku 2 dla Polski.

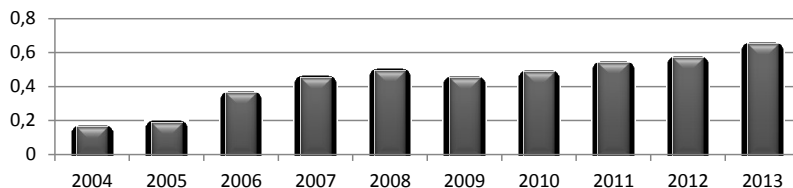
Przedstawione w rankingu kraje można podzielić na trzy grupy. Pierwsza – kraje o małej populacji – posiadają wysokie współczynniki (powyżej 6 pkt.), kraje o zaawansowanym stopniu rozwoju i ustabilizowanej dynamice ruchu lotniczego – współczynniki (1,5–6 pkt), pozostałe kraje, w których rynek transportu lotniczego rozwija się – poniżej 1,5 pkt.

Tabela 1

Współczynnik mobilności dla krajów europejskich w latach 2004–2013

Lp.	Kraj	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.	Austria	2,247	2,400	2,523	2,768	2,873	2,611	2,810	2,991	3,088	3,047
2.	Belgia	1,680	1,705	1,822	1,966	2,061	1,982	2,093	2,282	2,336	2,364
3.	Bułgaria	b.d.	b.d.	b.d.	0,802	0,854	0,782	0,831	0,903	0,931	0,972
4.	Chorwacja	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1,045	1,006	1,087	1,163	1,268	1,343
5.	Cypr	8,883	9,252	9,024	9,241	9,298	8,444	8,482	8,562	8,501	8,097
6.	Czechy	0,976	1,105	1,191	1,277	1,298	1,186	1,170	1,206	1,118	b.d.
7.	Dania	3,892	4,097	4,231	4,414	4,498	4,041	4,396	4,641	4,754	4,900
8.	Estonia	0,725	1,025	1,135	1,283	1,348	1,004	1,036	1,435	1,662	1,484
9.	Finlandia	2,258	2,358	2,558	2,741	2,802	2,596	2,657	3,046	3,047	3,053
10.	Francja	1,654	1,720	1,790	1,886	1,917	1,827	1,901	2,023	2,068	2,109
11.	Grecja	2,673	2,781	2,948	3,122	3,077	2,938	2,873	2,993	2,839	b.d.
12.	Hiszpania	3,050	3,319	3,422	3,651	3,534	3,208	3,300	3,539	3,413	3,376
13.	Holandia	2,737	2,848	2,974	3,087	3,073	2,819	2,933	3,236	3,328	2,737
14.	Irlandia	5,176	5,899	6,549	6,875	6,734	5,810	5,076	5,111	5,149	5,359
15.	Islandia	6,500	7,191	7,596	8,002	7,104	5,753	6,411	7,734	8,576	9,940
16.	Litwa	0,292	0,427	0,547	0,676	0,794	0,586	0,727	0,882	1,054	1,172
17.	Luksemburg	3,317	3,335	3,405	3,432	3,541	3,111	3,214	3,589	3,609	4,038
18.	Łotwa	0,464	0,832	1,117	1,429	1,682	1,878	2,196	2,458	2,325	2,363
19.	Malta	6,978	6,847	6,666	7,326	7,625	7,103	7,955	8,450	8,742	9,569
20.	Niemcy	1,646	1,769	1,870	1,990	2,020	1,929	2,031	2,144	2,223	2,245
21.	Norwegia	4,287	4,033	5,183	5,637	5,851	5,766	6,076	6,585	6,938	b.d.
22.	Polska	0,160	0,185	0,360	0,449	0,491	0,447	0,482	0,536	0,565	0,648
23.	Portugalia	1,759	1,932	2,095	2,309	2,386	2,282	2,434	2,608	2,674	b.d.
24.	Rumunia	0,148	0,163	0,231	0,327	0,389	0,391	0,436	0,480	0,481	b.d.
25.	Słowacja	0,201	0,283	0,395	0,415	0,483	0,362	0,349	0,335	0,289	0,288
26.	Słowenia	0,524	0,609	0,663	0,748	0,820	0,700	0,675	0,663	0,568	0,615
27.	Szwajcaria	3,608	3,894	4,267	4,600	4,819	4,665	4,831	5,265	5,435	5,500
28.	Szwecja	2,223	2,330	2,845	2,959	3,029	2,724	2,853	3,158	3,201	b.d.
29.	UE-27	b.d.	b.d.	b.d.	1,604	1,609	1,508	1,557	1,640	1,652	1,261
30.	Węgry	0,631	0,784	0,818	0,852	0,839	0,806	0,816	0,890	0,849	0,854
31.	Wielka Brytania	3,216	3,390	3,484	3,558	3,474	3,200	3,086	3,198	3,198	3,294
32.	Włochy	1,413	1,519	1,652	1,826	1,794	1,726	1,843	1,958	1,954	b.d.

Źródło: na podstawie Eurostat.



Rys. 2. Współczynnik mobilności pasażerów w transporcie lotniczym w latach 2004–2013 dla Polski

Źródło: na podstawie Eurostat.

Dla Polski współczynnik w latach 2004–2006 kształtował się poniżej 0,4, dopiero w okresie 2008–2011 osiągnął on poziom 0,5, ale już w 2013 r. znacznie przekroczył poziom 0,6 i wyniósł 0,65. Przewiduje się, że w najbliższej dekadzie współczynnik osiągnie ok. 1,5.

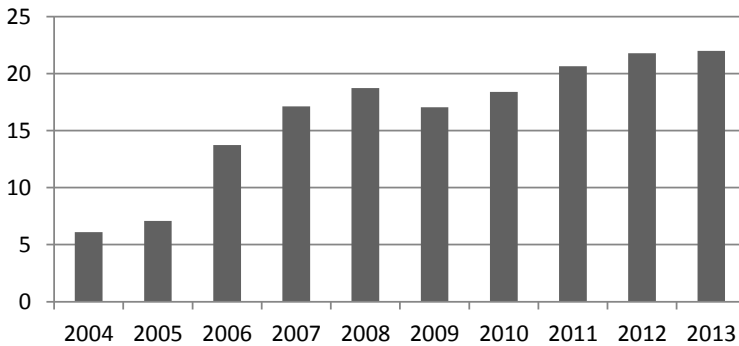
Przewoźnicy na polskim rynku usług lotniczych

W 2013 r. największy udział w polskim rynku lotniczym według modelu biznesowego mieli przewoźnicy niskokosztowi (48,3% udziału w rynku), przewoźnicy sieciowi obsłużyli 40,7%, natomiast przewoźnicy czarterowi obsłużyli 11,0% rynku. Od momentu wejścia na rynek przewoźników niskokosztowych w 2004 r. ich udział w strukturze rynku wzrósł z 26,55% w 2005 r. do około 54% w 2013 r. W 2005 r. obsłużyli oni ok. 2 mln pasażerów (wzrost o 100% w stosunku do 2004 r. – 1,064 mln pasażerów), natomiast w 2010 r. obsłużyli prawie 9 mln pasażerów, a w 2013 r. – 11,901 mln pasażerów. Przez 10 lat swoją pozycję na polskim rynku ukształtowali przewoźnicy niskokosztowi: Wizz Air, Ryanair, EasyJet. Wspomniani operatorzy co roku zajmują wysokie miejsca w klasyfikacji największych przewoźników operujących w Polsce.

Drugą grupę stanowią przewoźnicy sieciowi, krajowy przewoźnik PLL LOT wraz ze swoją spółką córką EURO LOT, a także Lufthansa i SAS. O ile przewoźnicy typu *low cost carrier* oferują połączenia *point-to-point*, o tyle w przypadku operatorów sieciowych oferują oni połączenia zagraniczne do dużych portów hubowych (Frankfurt, Monachium, Kopenhaga, Amsterdam czy Londyn) oraz połączenia w ruchu krajowym z portów regionalnych do Warszawy oraz pomiędzy niektórymi wybranymi portami regionalnymi.

W pierwszych latach po integracji przewoźnicy zagraniczni byli motorem napędowym polskiego rynku lotniczego. W 2005 r. udział przewoźników zagranicznych w obsłudze ruchu regularnego stanowił 51,37%³, natomiast w 2013 r. – 72,17%.

W 2013 r. przewoźnicy regularni operujący w Polsce obsłużyli prawie 22 mln pasażerów, tj. o 3,59% więcej niż w 2012 r. i ponad trzy razy więcej niż w 2004 r. (por. rys. 3).



Rys. 3. Przewozy pasażerów w ruchu regularnym w latach 2004–2013

Źródło: na podstawie Eurostat i Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Największym przewoźnikiem funkcjonującym w 2013 r. na polskim rynku był Ryanair, który przewiózł 6,5 mln pasażerów, osiągając prawie 30% udział w rynku. Tym samym irlandzki przewoźnik niskokosztowy zdetronizował PLL LOT, który do 2012 r. posiadał największy udział w rynku.

Od 2004 r. wzrosła także liczba przewoźników operujących na polskim rynku oraz liczba bezpośrednich połączeń lotniczych (por. tabele 2 i 3).

³ D. Tłoczyński, *Przemiany na rynku*, w: *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2012, s. 216–220.

Tabela 1

Liczba przewoźników operujących w polskich portach lotniczych

Port lotniczy	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bydgoszcz	1	2	2	2	3	2	1	2	2	2
Gdańsk	4	6	9	12	12	7	7	9	10	9
Katowice	14	6	7	6	7	6	5	4	6	6
Kraków	13	16	17	21	24	19	16	16	13	13
Lublin										2
Łódź	1	2	2	4	4	2	2	2	2	2
Modlin										0
Poznań	5	10	7	7	9	6	4	8	8	7
Rzeszów	1	2	2	2	2	4	2	3	5	3
Szczecin	1	2	2	4	5	4	2	3	3	4
Warszawa	37	50	41	47	34	34	47	38	30	31
Wrocław	3	7	8	9	8	7	3	7	6	7
Zielona Góra	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1

Źródło: na podstawie Urzędu Lotnictwa Cywilnego i IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych).

Tabela 2

Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w okresie 2004–2013

Port lotniczy	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bydgoszcz	1	3	2	6	12	4	7	5	7	7
Gdańsk	4	9	19	30	27	25	38	38	60	46
Katowice	4	16	20	30	30	32	29	32	29	40
Kraków	10	22	51	39	36	41	45	46	43	57
Łódź	1	1	4	6	11	6	7	7	10	9
Poznań	6	11	13	17	24	19	22	27	24	25
Rzeszów	1	3	2	4	8	9	11	10	11	13
Szczecin	2	2	2	6	8	4	5	7	7	9
Warszawa	52	40	40	66	82	84	88	88	74	100
Wrocław	4	5	10	19	24	21	30	31	33	36
Zielona Góra	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0

Źródło: na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych).

W latach 2005–2006 wzrosła liczba obsługiwanych połączeń zagranicznych, ponadto przewoźnicy zaczęli operować na trasach z pominięciem Warszawy, np. Gdańsk–Wrocław, Gdańsk–Kraków, Wrocław–Warszawa, połączenia obsługiwane przez Direct Fly. W tym okresie w czterech głównych regionalnych portach

lotniczych (Katowice, Kraków, Gdańsk i Poznań) udział połączeń międzynarodowych wyniósł ponad 60%⁴.

W okresie 2004–2007 najczęściej uruchamianych nowych połączeń miało miejsce w dużych regionalnych portach lotniczych, natomiast w okresie 2006–2009 najbardziej przewoźnicy zainwestowali w porty lotnicze, które do tej pory były traktowane jako średnio i mało atrakcyjne, np. Bydgoszcz czy Rzeszów.

Niewątpliwą zaletą rozwoju rynku usług lotniczych jest spadek cen wywołany m.in. pojawiającą się konkurencją zewnątrz- i wewnątrzgałęziową. W analizowanym okresie istniało kilka bezpośrednich połączeń lotniczych obsługiwanych przez minimum dwóch przewoźników, np. połączenia z polskich portów z Londynem (Wizz Air, Ryanair, PLL LOT i British Airways), połączenia do krajów skandynawskich (SAS, Norwegian, Finnair, PLL LOT, Wizz Air, Ryanair), na południu Europy (Wizz Air, Ryanair, EuroLOT, PLL LOT, Alitalia)⁵. W takim przypadku ważnym instrumentem konkurencji jest pora wykonywania startów i lądowań w określonych portach lotniczych, ten czynnik ma większe znaczenie niż cena.

Oprócz przewozów regularnych nastąpił także rozwój przewozów czarterowych, zwiększony popyt na usługi turystyczne wiąże się z dużymi potrzebami biur turystycznych. O ile na rynku regularnym możemy mówić o pewnej stabilności i ugruntowanej pozycji przewoźników lotniczych, o tyle w przypadku przewoźników współpracujących z operatorami turystycznymi występują pewne fluktuacje, zmiany etc. Mimo tych zmian głównymi kierunkami w obsłudze turystycznej przez analizowany okres dziesięciu lat nadal pozostają: Egipt, Turcja, Tunezja, Grecja, Hiszpania. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że w tym okresie pojawiły się nowe kierunki: Kenia, Tajlandia, Republika Dominikańska, Indie.

Polskie porty lotnicze

W ostatnim dziesięcioleciu w wyniku integracji Polski z Unią Europejską nastąpił także rozwój portów lotniczych. W analizowanym okresie nie było żąd-

⁴ D. Tłoczyński, *Wpływ polityki otwartego nieba na funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych w Polsce*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*, red. B. Liberadzki, ILiM, Warszawa–Poznań 2009, s. 629.

⁵ Konkurencja pomiędzy przewoźnikami lotniczymi dotyczy przede wszystkim portów w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Katowicach, Poznaniu i we Wrocławiu, jej intensywność jest w każdym z portów inna.

nych większych spektakularnych przejęć, fuzji czy procesów prywatyzacyjnych. Operatorzy lotnisk realizowali program dostosowania standardów do wymogów światowych, wykonano wiele programów o charakterze jakościowym. Wykaz wybranych inwestycji lotniczych i mających pośredni związek z infrastrukturą lotniczą przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 3

Wybrane inwestycje w infrastrukturę lotniczą oraz okolicy lotniczą w latach 2004–2013

Port lotniczy	Inwestycje lotnicze	Inwestycje pośrednie
Bydgoszcz	Budowa terminala pasażerskiego, system odprawy bagażowej	Przebudowa układu drogowego
Gdańsk	Budowa terminala pasażerskiego, system odprawy bagażowej, przebudowa terminala cargo, powiększenie PPS, budowa DK	Przebudowa układu drogowego, budowa Kolei Metropolitarnej, budowa hotelu
Katowice	Rozbudowa nowej płyty postojowej, budowa nowej drogi startowej, budowa terminala pasażerskiego B, terminal cargo	Przebudowa układu drogowego, droga ekspresowa S1, autostrada A1
Kraków	Modernizacja terminala pasażerskiego, rozbudowa infrastruktury po stronie airside (droga startowa, PPS, układ dróg szybkiego zejścia)	Budowa hotelu, przebudowa układu komunikacyjnego, kolej dojazdowa
Lublin	Utworzenie portu lotniczego, budowa, modernizacja infrastruktury lotniczej	Budowa układu komunikacyjnego, kolej dojazdowa
Łódź	Budowa nowego terminala pasażerskiego	Budowa układu drogowego
Modlin	Utworzenie portu lotniczego, budowa, modernizacja infrastruktury lotniczej	Budowa układu drogowego
Poznań	Budowa drugiej części terminala pasażerskiego, budowa PPS	Budowa układu drogowego
Rzeszów	Budowa terminala pasażerskiego	Budowa układu drogowego
Szczecin	Rozbudowa PPS, modernizacja drogi startowej, budowa nowego terminala pasażerskiego	Budowa układu drogowego
Warszawa	Budowa terminala pasażerskiego, integracja Terminala 1 z Terminalem 2, modernizacja drogi startowej, PPS	Budowa układu drogowego, budowa hotelu, budowa połączenia kolejowego, rozbudowa układu komunikacyjnego
Wrocław	Budowa terminala pasażerskiego, modernizacja infrastruktury po stronie airside	Budowa układu drogowego
Zielona Góra	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniczej	

Źródło: *Program budowy lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007, załącznik; D. Tłoczyński, *Inwestycje w transport lotniczy w procesie rozwoju regionu. Studium na przykładzie woj. pomorskiego*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Transport” nr 75, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2012, s. 79–93.

Modernizacja infrastruktury, budowa nowych i rozbudowa starych terminali jest skutkiem nie tylko zwiększonej jakości odprawianych podróży i przewoźników, ale jest to skutek zgłaszanego popytu na usługi lotnicze. Duża oferta podaży miejsc w samolocie była także odpowiedzią potencjalny popyt na usługi lotnicze. Liczbę obsłużonych pasażerów oraz ich udział w kształtowaniu rynku lotniczego przedstawiono w tabeli 5.

Według kryterium ruchu lotniczego można wskazać trzy grupy portów lotniczych. Na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie, pełniącego rolę głównego portu lotniczego dla Polski, mimo dużego wzrostu obsługi pasażerskiej w latach 2004–2007, spadł udział w obsłudze pasażerów z 68,87% w 2004 r. do 42,71% w 2013 r. Tym samym wzrósł udział dużych regionalnych portów lotniczych (Kraków, Gdańsk, Katowice, Wrocław i Poznań) z 28,90% w 2004 r. do 48,72% w 2013 r. Podobnie wzrósł udział pozostałych małych portów regionalnych z 2,23% w 2004 r. do 8,57% w 2013 r.

Duże zmiany w obsłudze pasażerów przez polskie porty lotnicze miały miejsce w 2012 r. z kilku powodów:

- Polska była współgospodarzem Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej,
- przez 4 miesiące operował na rynku przewoźnik OLT Express oferujący dużą podaż usług lotniczych, uzyskał on ponad 2% udziału w przewozach pasażerów,
- zostały otwarte dwa nowe porty lotnicze: w Modlinie i Lublinie⁶.

Podczas gdy w 2004 r. do/z polskich portów lotniczych wykonano 179 321 pasażerskich operacji handlowych, w 2005 r. było ich już 204 060, w 2006 r. – 236 746, a w 2007 r. – 263 965, natomiast w 2012 r. – 276 696, a w 2013 r. – 263 073. Wzrost liczby operacji przełożył się bezpośrednio na liczbę obsłużonych pasażerów w portach (dynamika została przedstawiona na rys.4).

Szybszy przyrost liczby pasażerów niż liczby operacji lotniczych wskazuje, że przewoźnicy dokonywali zmian w zakresie wykorzystywanej floty oraz w inny sposób optymalizowali siatkę połączeń, przez co zasadniczo wzrosły wskaźniki wykorzystania miejsc w samolotach, a tym samym spadły koszty jednostkowe przewozu jednego pasażera.

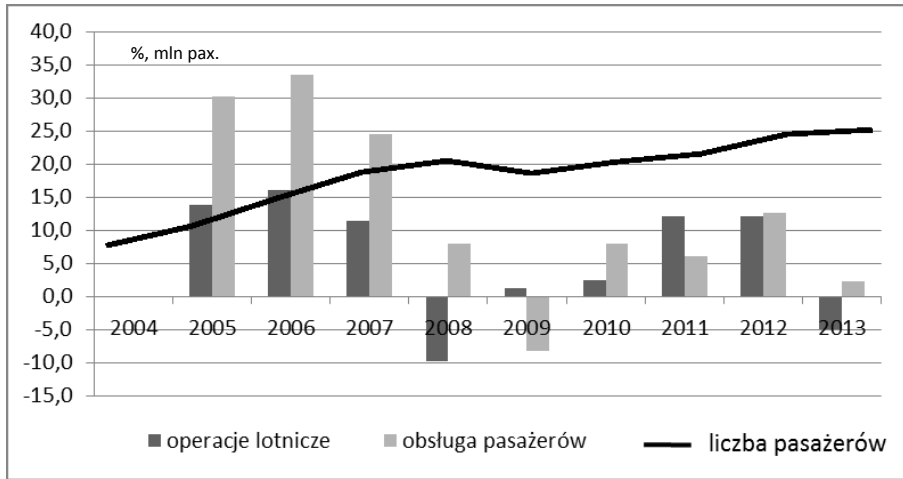
⁶ Szerzej: D. Tłoczyński, *Raport. Rynek lotniczy 2013. Dynamika, wskaźniki, prognozy*, „Wiadomości Turystyczne” 2013, nr 12.

Tabela 4

Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym i czarterowym w latach 2004–2013

Port lotniczy	Udział w przewozach LCC w 2004 r. w %	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Udział w przewozach LCC w 2012 r. w %	Struktura obsługi ruchu krajowego w 2013 r. w %	Udział portu obsłudze w rynku w 2013 r. w %	Dynamika w stosunku do 2012 r. w %
Bydgoszcz	0	25 354	38 682	133 009	182 396	266 982	264 529	266 480	268 360	328 099	330 658	2,67	6,85	1,32	0,8
Gdańsk	11,90	463 840	677 946	1 249 780	1 708 739	1 930 513	1 890 253	2 208 819	2 449 702	2 861 774	2 826 412	16,70	12,44	11,31	-1,2
Katowice	63,50	579 893	1 083 517	1 438 552	1 962 564	2 402 338	2 301 161	2 366 410	2 500 984	2 518 409	2 506 694	15,87	2,12	10,03	-0,5
Kraków	15,40	803 161	1 564 338	2 347 528	3 042 351	2 897 071	2 658 841	2 839 124	2 994 359	3 408 954	3 636 804	21,88	8,33	14,56	6,7
Lublin										5 697	188 723	b.d.	2,64	0,76	3212,7
Łódź	0	6 226	18 063	204 718	312 243	341 788	312 197	413 392	390 261	463 459	353 633	4,35	0,01	1,42	-23,7
Modlin										857 481	344 566	b.d.	0	1,38	-59,8
Poznań	12,80	351 036	399 255	637 021	863 018	1 256 064	1 253 942	1 383 656	1 425 865	1 560 334	1 329 331	8,73	6,07	5,32	-14,8
Rzeszów	0	70 100	91 499	206 934	274 272	320 115	380 711	451 720	487 740	562 934	588 148	3,73	21,26	2,35	4,5
Szczecin	1,22	90 811	101 801	176 670	227 899	293 884	276 582	268 563	258 217	347 063	322 334	1,74	24,04	1,29	-7,1
Szczytno	0	456	332	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
Warszawa	9,60	6 085 111	7 071 667	8 101 827	9 268 551	9 436 958	8 278 747	8 666 552	9 322 485	9 567 063	10 669 879	13,75	10,62	42,71	11,5
Wrocław	5,70	355 431	454 047	857 931	1 267 570	1 477 901	1 324 483	1 598 533	1 606 222	1 942 000	1 873 245	10,59	14,03	7,50	-3,5
Zielona Góra	0	3 949	957	8 316	6 739	5 237	2 813	3 627	6 940	12 290	12 196	0	99,27	0,05	-0,8
RAZEM	13,3	8 835 368	11 502 104	15 362 286	19 116 342	20 628 851	18 944 259	20 466 876	21 711 135	24 435 557	24 982 623	41,59	9,71	100,00	2,2

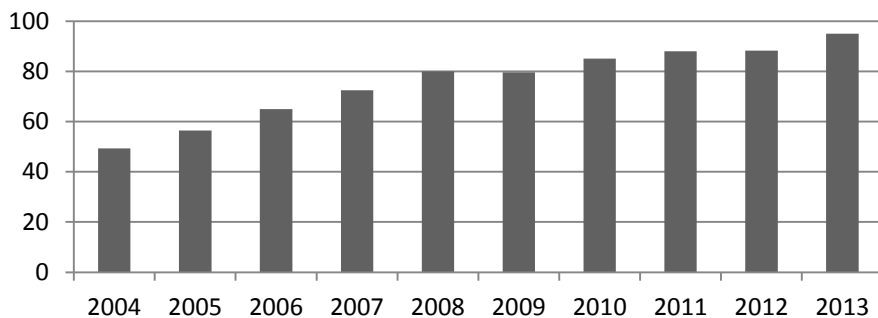
Źródło: na podstawie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Rys. 4. Dynamika ruchu lotniczego oraz operacji lotniczych w stosunku do roku poprzedniego oraz liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych
 Źródło: na podstawie danych ULC.

W okresie 2004–2008 dynamika ruchu lotniczego była wyższa do dynamiki operacji lotniczych, ale w 2009 r. mimo minimalnego wzrostu o 1,2% operacji lotniczych w stosunku do 2008 r. nastąpił spadek obsługiwanych pasażerów o 8,2%. Ta sytuacja była spowodowana kryzysem gospodarczym, podczas którego przewoźnicy już w 2008 r. zmniejszyli podaż oferowanych usług, minimalnie zwiększając je w 2009 r., zaś skutki kryzysu po stronie popytowej – spadek ruchu lotniczego miał miejsce w 2009 r.

W okresie objętym analizą wzrost liczby pasażerów znacznie przewyższał wzrost liczby wykonywanych operacji pasażerskich, co spowodowało zwiększenie liczby pasażerów przypadających na jedną operację. Oznacza to, że więcej operacji było wykonywanych statkami powietrznymi o większej niż w latach poprzednich liczbie miejsc pasażerskich. Wskutek dużych różnic w dynamice wykonanych operacji i obsługiwanych pasażerów zwiększył się współczynnik wykorzystania miejsc na pokładzie. Liczbę pasażerów na jedną operację w portach lotniczych przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Liczba pasażerów w polskich portach lotniczych przypadająca na jedną operację lotniczą

Źródło: na podstawie danych ULC.

Dynamiczny wzrost liczby pasażerów przypadający na jedną operację w okresie 2004–2013 był związany z rozwojem siatki połączeń regularnych, jak i charterowych. Wynika to z dużego udziału przewozów o charakterze międzynarodowym (85–90%) i ich obsługi dużymi samolotami (ponad 100 miejsc), natomiast połączenia o charakterze lokalnym oraz wybrane międzynarodowe trasy regionalne były obsługiwane małymi samolotami (40–75 miejsc). Oprócz przewozów regularnych i czarterowych wpływ na kształtowanie się współczynnika ma mały ruch biznesowy – General Aviation realizowany samolotami do 20 miejsc.

Podsumowanie

Z całą pewnością polski rynek transportu lotniczego w ostatnim dziesięcioleciu bardzo dynamicznie rozwinął się w porównaniu z innymi krajami UE. Polski rynek cechuje olbrzymi potencjał wynikający nie tylko z odbiegającej od unijnych standardów mobilności polskiego społeczeństwa, ale również z potencjału społecznego, wzrostu PKB i położenia gospodarczego Polski.

W tym celu niezależne instytucje badawcze określają wpływ transportu lotniczego na gospodarkę, wykorzystując cztery wskaźniki (bezpośredni, pośredni,

indukowany i katalityczny), który z roku na rok rośnie⁷. Coraz bardziej widoczna jest zależność pomiędzy rozwojem regionów a rozwojem portów lotniczych, porty zwiększają obszar *catchment area* prowadzą szereg inwestycji na różnych płaszczyznach, dostosowując usługi transportu lotniczego do wszystkich segmentów rynku.

Należy stwierdzić, że w Polsce w okresie 2004–2013 nastąpił:

- trzykrotny wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego,
- wzrost o ponad 1,5 wykonywanych operacji lotniczych,
- wzrost współczynnika mobilności lotniczej,
- dynamiczny rozwój siatki połączeń lotniczych,
- spadek cen biletów lotniczych,
- proces modernizacji i inwestycji w portach lotniczych,
- zwiększona intensywność procesów konkurencyjnych.

Bibliografia

Dane Eurostat.

Dane IATA.

Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Doganis R., *The airline business in the 21st century*, Routledge, Londyn – Nowy Jork 2001.

Dyrektywa Rady 87/601.

Dyrektywa Rady 87/602.

Marciszewska E., Kaliński D., *Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego*, w: *Rozwój lotnictwa w regionach*, red. A. Barski, W. Fabirkiewicz, Cz. Jarosz, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2009.

Marciszewska E., *Narzędzia i efekty liberalizacji rynku lotniczego*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*, red. B. Liberadzki, ILiM, Warszawa–Poznań 2009.

Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, red. A. Ruciński, FRUG, Gdańsk 2006.

Program budowy lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007, załącznik.

Rozporządzenie Rady nr 2342/90.

Rozporządzenie Rady nr 2343/90.

Rozporządzenie Rady nr 2344/90.

Rozporządzenie Rady nr 3975/87.

Rozporządzenie Rady nr 3976/87.

⁷ E. Marciszewska, D. Kaliński, *Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego*, w: *Rozwój lotnictwa w regionach*, red. A. Barski, W. Fabirkiewicz, Cz. Jarosz, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2009, s. 14–17.

- Tłoczyński D., *Inwestycje w transport lotniczy w procesie rozwoju regionu. Studium na przykładzie woj. pomorskiego*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Transport” Nr 75, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2012.
- Tłoczyński D., *Korzyści wynikające z integracji Polski z Unią Europejską dla transportu lotniczego*, w: *Wybrane problemy integracji europejskiej*, red. A. Stępniaak, S. Umiński, A. Zabłocka, FRUG, Sopot 2009.
- Tłoczyński D., *Raport. Rynek lotniczy 2013. Dynamika, wskaźniki, prognozy*, „Wiadomości Turystyczne” 2013, nr 12.
- Tłoczyński D., *Wpływ polityki otwartego nieba na funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych w Polsce*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*, red. B. Liberadzki, ILiM, Warszawa–Poznań 2009.
- Tłoczyński D., *Przemiany na rynku*, w: *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, PWE, Warszawa 2012.
- Tłoczyński D., *Wpływ polityki otwartego nieba na funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych w Polsce*, w: *Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej*, red. B. Liberadzki, ILiM, Warszawa–Poznań 2009.
- Walulik J., *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa 2013.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2002.

TRANSFORMATION OF THE POLISH AIR TRANSPORT MARKET. 10 YEARS IN THE EUROPEAN UNION

Summary

The main aim of this article is to present a balance of the decade of Polish air transport market in the European Union having taking into account selected entities of the aviation market. This article analyzes the functioning of the Polish air transport market after the Polish accession to the European Union. During the study two main areas were pointed: air carriers activity and activity of the airports. The most important benefits of integration and the benefits of introducing of the open sky policy were indicated. The last part of article presents the perspectives of development of air traffic in Poland.

Keywords: European Union, air transport, airports, air carriers, air transport market

Translated by Dariusz Tłoczyński