

Kamila KUBAS*

WPLYW PANDEMII NA RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO

Słowa kluczowe: *rynek lotniczy, pandemia, COVID-19*

Rynek lotniczy z każdym rokiem umacniał swoją pozycję na rynku transportowym tworząc synergię z globalną gospodarką. Jeśli zaistniał czynnik, przez który ruch powietrzny musiał zostać zawieszony (na przykład unoszenie się chmury pyłu wulkanicznego) to miało to bezpośredni i natychmiastowy wpływ na okresowe wskaźniki gospodarcze. Z kolei w przypadku wahań gospodarczych (na przykład kryzys z 2008 roku) rynek lotniczy charakteryzował się podobnymi tendencjami. Kryzys spowodowany wybuchem pandemii COVID-19 jako pierwszy w historii współczesnego lotnictwa cywilnego wstrząsnął tym monolitem u pasażerów i spowodował straty, które odbudowywane będą przez lata. W artykule przedstawiono najważniejsze statystyki i wskaźniki obrazujące sytuację światowego i krajowego rynku lotniczego w pierwszych miesiącach epidemii.

1. WSTĘP

Pandemia COVID-19 niespodziewanie wstrząsnęła światową gospodarką powodując w niej długotrwałą destabilizację. Kryzys nią spowodowany szczególnie uderzył w sektor usług, do którego należy transport i turystyka, czyli w fundament rynku lotniczego. Tej dynamicznie rozwijającej się branży przyszło zmierzyć się z największym regresem w historii, przy którym kryzys z 2008 roku, czy też spadek po zamachach z 2001 rok to jedynie wachnięcia.

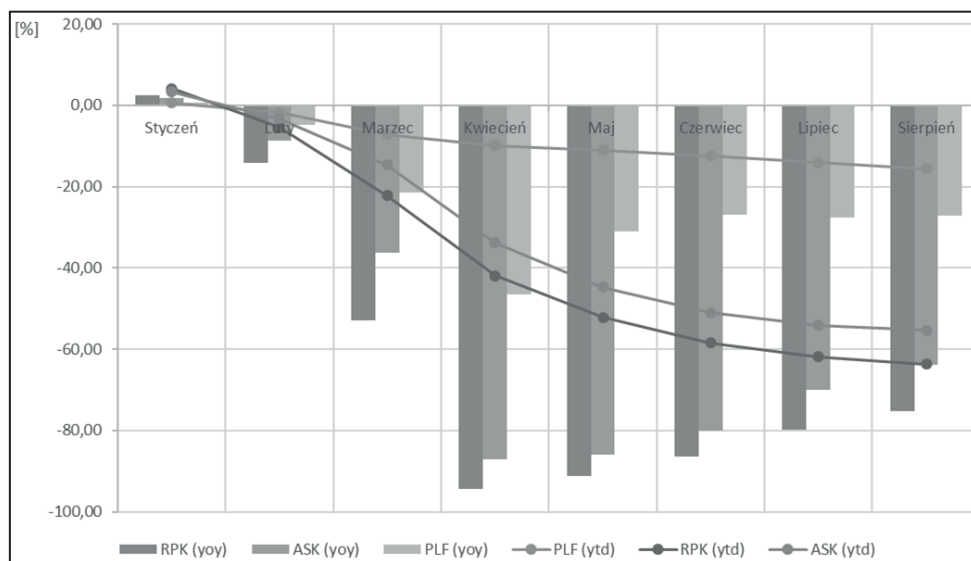
Najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na kondycję transportu lotniczego są obostrzenia wprowadzane przez większość państw, mające na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się wirusa w innych lokacjach, a także obawa pasażerów przed zarażeniem i brakiem możliwości powrotu do kraju macierzystego. Obostrzenia najczęściej wiążą się z odmową przyjmowania rejsów z państw i regionów o wysokim współczynniku zachorowań, obowiązkowym testem na obecność SARS-CoV-2 lub odbyciu przymusowej kwarantanny przez pasażerów, a w okresach gwałtownych wzrostów zakażeń z całkowitym zawieszeniem regularnych lotów pasażerskich.

*Koło Naukowe Transportu TRANSIT, Politechnika Krakowska.

2. TRANSPORT PASAŻERSKI

2.1. WPLYW NA RUCH PASAŻERSKI

Według IATA pierwsze spadki na rynku pasażerskim spowodowane pandemią odnotowano pod koniec stycznia na rynku azjatyckim, w szczególności w miejscu wybuchu epidemii, czyli w Chinach, gdzie praca przewozowa (w tekście oznaczana też jako RPK od ang. Revenue Passenger Kilometers) spadła o prawie 7% względem stycznia 2019 r. [1].



Rys. 1. Dynamika światowego rynku pasażerskiego w okresie styczeń - sierpień 2020 w odniesieniu do 2019 roku i do roku bieżącego (ytd)

Fig. 1. Dynamics of the global passenger market in January - August 2020 in relation to 2019 and to the current year (ytd)

Z danych zawartych na Rys. 1. wynika, że największy spadek RPK yoy (z ang. Year-on-year, czyli względem tego samego okresu roku poprzedzającego) odnotowano w kwietniu, czyli w okresie kiedy odnotowywano rekordy zakażeń na wszystkich kontynentach, a większość państw zdecydowało się na ograniczenie lub zawieszenie rejsów pasażerskich, co wiąże się ze spadkiem ASK (z ang. Available Seat Kilometers, oznaczające maksymalną zdolność przewozową) o 87% względem kwietnia poprzedniego roku. Pomimo, że zdolność przewozowa się zmniejszyła, wciąż wskaźnik PLF (z ang. Passenger Load Factors oznaczający zapełnienie samolotu) był ujemny, zarówno w odniesieniu do roku poprzedniego jak i bieżącego (year-to-date). Działo się tak, ponieważ praca przewozowa była w dalszym ciągu mniejsza od zdolności przewozowej. W najlepszej sytuacji

znajdowali się przewoźnicy realizujący loty w Ameryce Łacińskiej i Azji, a szczególnie w ruchu krajowym Brazylii i Chin [3].

Lipiec i sierpień przyniósł poprawę w wynikach, ale nie wystarczającą aby odbudować straty lub przygotować się na ostatni kwartał roku, który cechuje się (nie tylko w czasach pandemii) gorszymi rezultatami w statystykach. Nadal RPK (yoy i ytd) plasuje się na ujemnym poziomie (odpowiednio 75,3% i 63,7%), ale wzrosło zapelnienie samolotów. W sierpniu wyniosło ono ponad 50% dla całego rynku pasażerskiego, przy czym ruch krajowy wypadł lepiej o prawie 16 pkt. procentowych [2].

W Europie kryzys związany z pandemią rozpoczął się na przełomie lutego i marca. Warto podkreślić, że zarówno styczeń jak i luty przyniosły wzrost względem poprzedniego roku.

W Polsce w styczniu odnotowano wzrost w ruchu regularnym o 13%, a w lutym o 10% (względem analogicznych miesięcy poprzedniego roku). W ruchu czarterowym w styczniu odnotowano wzrost o 14%, a w lutym o 11%. Marzec przyniósł spadek na poziomie 65% w ruchu regularnym oraz 11% w czarterowym. Główną przyczyną takiej dynamiki była decyzja rządu o zawieszeniu regularnego ruchu pasażerskiego. Ruch czarterowy obronił się przed powieleniem losu ruchu regularnego głównie akcją „Lot do domu”, przy czym nie oznacza to, że przewoźnicy czarterowi uniknęli kryzysu, co zostanie przybliżone w podrozdziale 2.3. [4].

Dynamika ruchu lotniczego w Polsce w pierwszym kwartale roku 2020 odnotowała się na poziomie -15,2% w odniesieniu do pierwszego kwartału 2019 r. Ruch krajowy w odniesieniu do ruchu międzynarodowego zaliczył spadek większy o ponad 3 punkty procentowe.

2.2. WPLYW NA PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

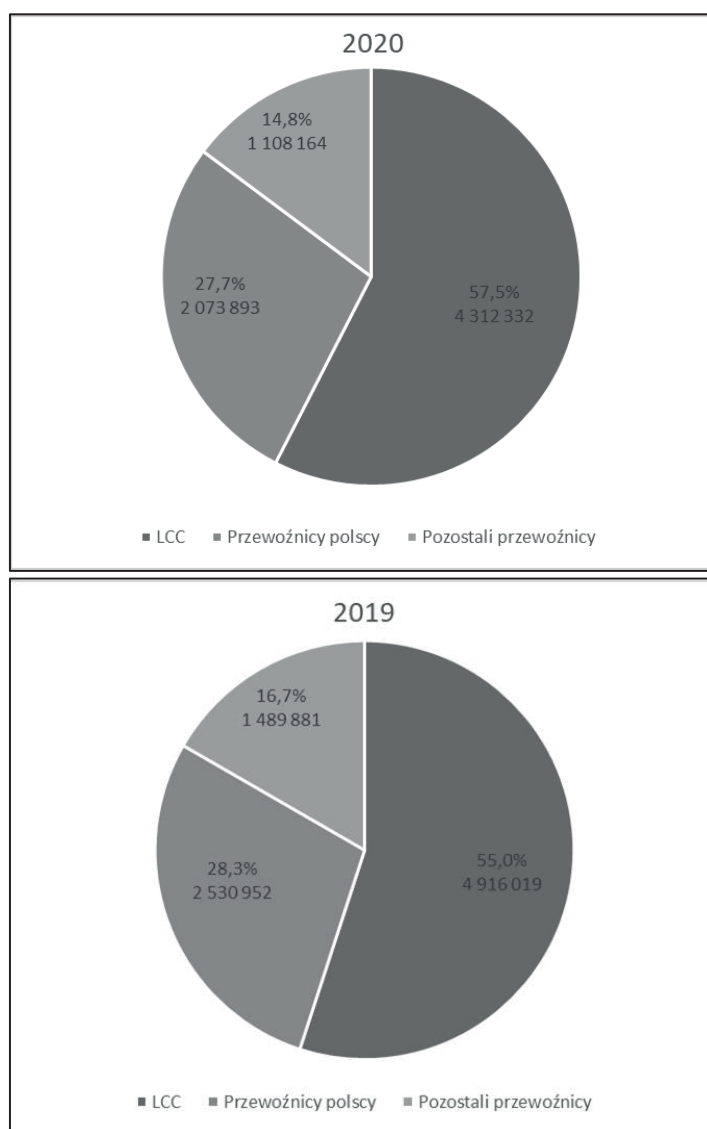
Zarówno przewoźnicy regularni jak i czarterowi muszą mierzyć się nie tylko z trudną sytuacją rynkową, ale także z obostrzeniami nałożonymi na nich przez państwa. Według firmy analitycznej „Cirium” w okresie od stycznia do października 2020 r. – 43 linie lotnicze ogłosiły zakończenie lub zawieszenie działalności, między innymi „Latam”, „Germanwings” czy „Flybe”. Najwięcej upadłości ogłaszanych jest zazwyczaj w ostatnim kwartale roku lub w pierwszym kwartale roku następnego. Zważywszy na to, że jeszcze przed rozpoczęciem czwartego kwartału liczba ta jest nieznacznie mniejsza niż liczba takich linii w całych, poprzednich latach można się spodziewać rekordowego opuszczenia rynku przez przewoźników [5].

Na podstawie danych zebranych wśród 84 linii lotniczych, w drugim kwartale 2020 r. straty wyniosły prawie 31 milionów dolarów. Dla porównania w analogicznym okresie 2019 roku zysk wyniósł ponad 9 milionów dolarów [6].

Top 15 linii lotniczych odpowiadających za ponad 47% RPK na świecie w marcu 2020 r. zaliczyło spadek na poziomie średnio 51,7%, względem roku

poprzedzającego. Największym spadkiem wyróżniła się Delta (58%), a popularne w Europie linie lotnicze odpowiednio: Emirates -48,0%, Qatar Airways -37,0%, Lufthansa -50,1%, Ryanair -48,8% [7].

W polskich portach lotniczych w pierwszym kwartale roku najwięcej obsłużonych pasażerów korzystało z oferty Ryanaira. Na drugim miejscu uplasował się LOT, a na trzecim Wizz Ai r.



Rys. 2. Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach pierwszym kwartale 2019 i 2020 roku
Fig. 2. The number of passengers handled in Polish airports in the first quarter of 2019 and 2020

Do dobrego wyniku LOTu po części przyczyniła się akcja „Lot do domu”, którą zorganizowano dla obywateli wracających do kraju po zawieszeniu regularnych rejsów pasażerskich. W związku z tym, że były to rejsy czarterowe wzrosła dynamika ruchu czarterowego w tym okresie, ale biorąc pod uwagę typ przewoźnika okazuje się, że przewoźnicy czarterowi odnotowali względem poprzedniego roku spadki: w styczniu 14%, lutym 10%, a w marcu aż 63%, co plasuje ich w podobnym położeniu jak regularnych przewoźników pasażerskich.

Porównując wykresy z Rys. 2. należy zwrócić uwagę na wzrost udziału procentowego przewoźników niskokosztowych (z ang. Low-Cost-Carrier), do których należą między innymi Ryanair, Wizz Air, Easy Jet, Flydubai, a także na wzrost udziału przewoźników polskich: LOT oraz Enter Ai r.

2.3. WPLYW NA LOTNISKA ŚWIATOWE I KRAJOWE

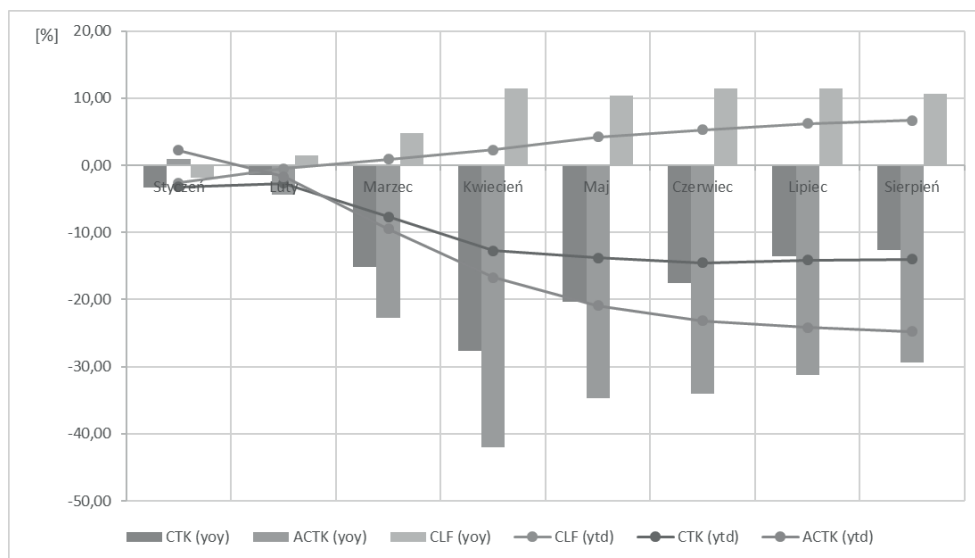
Największe porty międzynarodowe (pod względem ilości obsługi pasażerów) w marcu 2020 odnotowały spadek ruchu pasażerskiego rzędu 30-60% względem marca 2019. W Tokyo (HND) wyniósł on -64,6% (1 384 220 pasażerów), w Paryżu (CDG) -58,5% (1 250 508 pasażerów), w Londynie (LHR) -52,4% (1 553 534), w Dubaju (DXB) -54,5% (1 711 303), a w Atlancie (ATL) -52,1% (2 306 339) [7].

Porty lotnicze w Polsce również odnotowały spadki w pierwszym kwartale 2020. 14 z 15 portów zaliczyły spadek liczby pasażerów na poziomie od 1% do prawie 32% względem analogicznego okresu roku poprzedzającego. Jedynie port lotniczy w Zielonej Górze odnotował wzrost o 53,4% obsługując w tym okresie 6 612 pasażerów. Liczba operacji pax dla tego lotniska wzrosła o 41,5%. Wśród pozostałych portów liczba operacji z pasażerami wzrosła także dla Katowic (1,9%), Bydgoszczy (11,8%), oraz Olsztyna (18,8%). Oznacza to, że porty pozyskały nowe połączenia, ale średnie napełnienie samolotu przy obecności pandemii zmalało [8].

3. TRANSPORT TOWAROWY

3.1. WPLYW NA RUCH TOWAROWY

Przewozy cargo nie spotkały się z takimi obostrzeniami jak przewozy pasażerskie, a co za tym idzie przewoźnicy nie zostali zmuszeni do uziemienia floty i zawieszenia działalności. Dodatkowo wzrosło zapotrzebowanie na transport materiałów niezbędnych do walki z pandemią, takich jak sprzęt medyczny, medykamenty i środki ochrony. Nasuwa się pytanie, skąd w takim razie spadki w statystykach? Odpowiedź nie jest oczywista, ponieważ składa się na to kilka czynników.



Rys. 3. Dynamika światowego rynku cargo w okresie styczeń - sierpień 2020 w odniesieniu do 2019 roku i do roku bieżącego (ytd)

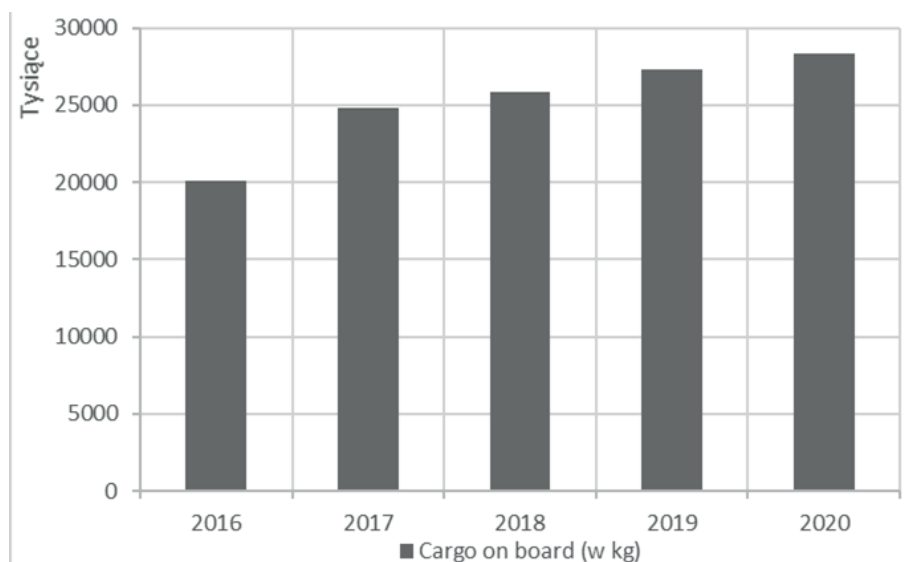
Fig. 3. World cargo market dynamics in January - August 2020 in relation to 2019 and to the current year (ytd)

Pierwszym, najważniejszym czynnikiem jest spowolnienie przemysłu, co spowodowało mniejsze zapotrzebowanie na transport. Bardzo przyczynił się do tego przestój na rynku azjatyckim, który ma duży udział w światowych przewozach cargo.

Przyczyną spadku ACTK (z ang. Available Cargo Tonnes Kilometres, określającą zdolność przewozową) było ograniczenie lotów pasażerskich, co zablokowało możliwość przesyłania towarów jako tzw. *belly cargo*. Ograniczyło to tym samym możliwości przewozowe towarów, ponieważ frachtowce nie były przygotowane na przejęcie całego rynku transportu cargo. Efektem tego były decyzje linii lotniczych o przeinstalowaniu części floty pasażerskiej na frachtową, co miało także ograniczyć straty. Rezultatem jest wzrost współczynnika CLF (z ang. Cargo Load Factors, oznaczający wykorzystanie możliwości przewozowych) zarówno w stosunku do analogicznych miesięcy roku poprzedzającego jak i dla bieżącego roku.

W przeciwieństwie do transportu pasażerskiego w transporcie cargo współczynnik CTK (z ang. Cargo Tonnes Kilometres, oznaczające pracę przewozową) nie wynosił mniej niż ACTK dzięki czemu udało się uzyskać dodatni CLF na poziomie nawet powyżej 10% względem roku poprzedzającego.

W pierwszym kwartale roku gdy na zarówno światowym jak i europejskim rynku odnotowywano spadki w ilości przewożonego towaru względem poprzedniego i obecnego roku – w Polsce odnotowano wzrost.



Rys. 4. Ilość obsłużonego cargo on board (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w pierwszym kwartale lat 2016-2020

Fig. 4. Amount of cargo on board handled (in kg) at Polish airports in domestic and international traffic in the first quarter of 2016-2020

W pierwszym kwartale 2020 roku w Polsce przewieziono o 3,8% więcej ton cargo niż w analogicznym okresie 2019 roku. Dobry wynik jest efektem wzrostu odnotowanego w styczniu (+16,8%) i w lutym (+19,9%), ponieważ w marcu miał miejsce spadek o 20,6%, wszystko w odniesieniu do danych miesiący roku poprzedniego [4].

3.2. WPLYW NA PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

Rynek przewozów cargo obsługiwany jest przez frachtowce i samoloty pasażerskie z ładownią przystosowaną do przewozu towarów, tzw. *belly cargo*. Oznacza to, że gromadzi zarówno przewoźników specjalizujących się tylko w transporcie towarowym jak i przewoźników zajmujących się głównie przewozem pasażerskim.

Przewoźnicy zajmujący się *belly cargo* odnotowali straty także na płaszczyźnie cargo, natomiast przewoźnicy zajmujący się tylko przewozem towarowym uchronili się przed krachem. Jednak wciąż wyniki są gorsze niż w roku poprzedzającym [9].

3.3. WPLYW NA LOTNISKA ŚWIATOWE I KRAJOWE

Dynamika obsługi frachtu przez porty lotnicze różni się od dynamiki obsługi pasażerów, podobnie jak ruch towarowy różni się od ruchu pasażerskiego.

Wśród 15 największych lotnisk na świecie, biorąc pod uwagę wielkość obsłużonego frachtu, aż 3 odnotowały w marcu 2020 r. wzrost (względem marca 2019 r.). Te porty to: Anchorage (ANC) wzrost o 5%, Louisville (SDF) wzrost o 1% oraz Tokyo (NRT) wzrost o 2,6%. Największy spadek, bo aż 32,2% zaliczył port w Dubaju (DXB) [7].

Polskie porty lotnicze w pierwszym kwartale 2020 r. mogły pochwalić się wzrostem przewiezionego cargo w odniesieniu do analogicznego okresu w 2019 r. Największy miał miejsce na południu kraju, w regionalnych portach Kraków Balice i Rzeszów-Jesionka, przy czym udział tych portów w sumarycznym przewozie cargo w Polsce w danym okresie był mniejszy niż 1%.

Tab. 1. Ilość obsłużonego cargo on board (w kg) w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w pierwszym kwartale lat 2019-2020

Tab. 1. The amount of cargo on board handled (in kg) at Polish airports in domestic and international traffic in the first quarter of 2019-2020

Port lotniczy	2020	2019	Wzrost 2020/2019	Udział w całości obsłużonego cargo w 2020 roku [%]
Chopina w Warszawie	22 251 233	21 448 655	3,70%	78,46
Katowice Pyrzowice	4 231 988	4 012 928	5,50%	14,92
Gdańsk im.L. Wałęsy	1 641 073	1 690 404	-2,90%	5,79
Rzeszów-Jesionka	174 315	99 990	74,30%	0,61
Poznań-Ławica	17 288	18 088	-4,40%	0,06
Wrocław-Strachowice	35 886	54 291	-33,90%	0,13
Szczecin-Goleniów	3 360	2 756	21,90%	0,01
Kraków-Balice	6 130	1 175	421,70%	0,02

Największy udział w polskim przewozie cargo ma niezmiennie lotnisko Chopina w Warszawie. W danym okresie było ono na poziomie ponad 78%.

Najgorszy wynik odnotował port we Wrocławiu ze spadkiem ponad 33% względem analogicznego okresu poprzedniego roku.

4. PODSUMOWANIE

Analiza przedstawiona w artykule potwierdza tezę Williego Walsh'a, prezesa AIG, który określił kryzys wywołany pandemią COVID-19 jako największy kryzys w historii współczesnego lotnictwa.

Eksperci oceniają, że rynek lotniczy nie wróci do stanu sprzed pandemii przynajmniej do 2024 r., jednak prognozy te mogą się nie ziścić ze względu na nieprzewidywalność kierunku rozwoju COVID-19. Tym bardziej, że właśnie stajemy w obliczu drugiej fali zachorowań, która może nie być ostatnią.

LITERATURA

- [1] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---jan-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [2] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---august-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [3] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---apr-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [4] https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/1kw2020/analiza_1_kwartał_2020_final.pdf (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [5] <https://businessinsider.com.pl/firmy/zarzadzanie/linie-lotnicze-ktore-upadly-w-czasie-epidemii-koronawirusa-w-2020-roku/chevcrv> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [6] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-financial-monitor-september-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [7] <https://unitingaviation.com/news/economic-development/the-air-transport-monthly-monitor-for-may-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [8] https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/1kw2020/wg_portow_lotniczych_1_kw2020.pdf (dostęp: 30.10.2020 r.)
- [9] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---august-2020/> (dostęp: 30.10.2020 r.)

IMPACT OF THE PANDEMIC ON THE AIR TRANSPORT MARKET

Key words: *air market, pandemic, COVID-19*

The aviation market has been strengthening its position on the transport market each year, creating synergy with the global economy. If there was a factor that caused air traffic to be suspended (for example, the floating of a volcanic ash cloud), it had a direct and immediate effect on periodic economic indicators. On the other hand, in the case of economic fluctuations (for example the crisis of 2008), the aviation market was characterized by similar trends. The crisis caused by the outbreak of the COVID-19 pandemic was the first in the history of modern civil aviation to shake this monolith at the foundation and caused losses that will be rebuilt over the years. The article presents the most important statistics and indicators illustrating the situation of the global and domestic aviation market in the first months of the epidemic.

Corresponding author:
e-mail: kamka.kubas@gmail.com