

# ANALIZA MIĘDZYNARODOWEGO I REGIONALNEGO RYNKU PRZEWOZÓW LOTNICZYCH W POLSCE W LATACH 2009–2011<sup>1</sup>

**BARTŁOMIEJ DERDA**

mgr inż., doktorant w Katedrze  
Infrastruktury Transportu  
Szynowego i Lotniczego Politechniki  
Krakowskiej, 512-166-440,  
bartlomiejderda@poczta.fm

**ALEKSANDRA  
PAWLAK-BURAKOWSKA**

mgr inż., Politechnika Krakowska,  
Katedra Infrastruktury Transportu  
Szynowego i Lotniczego,  
31-155 Kraków, ul. Warszawska 24,  
12 628-23-58, apawlak@pk.edu.pl

**Streszczenie.** W artykule przedstawione zostały analizy wielkości przewozów na międzynarodowym i krajowym rynku lotniczym. Główny nacisk położony został na przewoźników lotniczych, oferujących swoje usługi na polskim rynku. Autorzy skupili się na możliwościach, jakie otwiera dla nich rynek krajowy. Omówiona została również struktura przewozów pasażerskich w Polsce. Pokazuje ona, iż w ostatnich latach udział przewoźników tradycyjnych w rynku waha się w okolicach 50%. Przeanalizowana została także struktura przewozów międzynarodowych, zarówno regularnych, jak i czarterowych w naszym kraju. Te drugie są bardzo ciekawe ze względu na bardzo dużą dynamikę zmian wśród firm oferujących swoje usługi. Ostatnia omówiona w artykule analiza dotyczy przewozów regionalnych w Polsce, które, dzięki pojawieniu się nowego taniego przewoźnika, mogą znacznie ożywić regionalny ruch lotniczy, a także przynieść spore zyski. Przedstawione w artykule analizy zostały przeprowadzone na podstawie danych udostępnianych zarówno przez przewoźników, jak i porty lotnicze oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego. Z analiz tych wynika, iż pomimo dużych obaw o wielkość przewozów lotniczych w związku z kryzysem w ostatnich latach, rynek lotniczy w Polsce stale się rozwija. Coraz szerzej promowane przewozy lotnicze stały się konkurencyjne dla innych środków transportu, nie tylko na trasach międzynarodowych, ale i krajowych. Jest to bardzo dobra wiadomość zarówno dla pasażerów, jak i dla regionalnych portów lotniczych, które wraz z dynamicznym wzrostem ilości oferowanych usług, również mogą się rozwijać.

**Słowa kluczowe:** przewozy lotnicze, przewozy czarterowe, przewozy regularne, przewozy regionalne

## Wprowadzenie

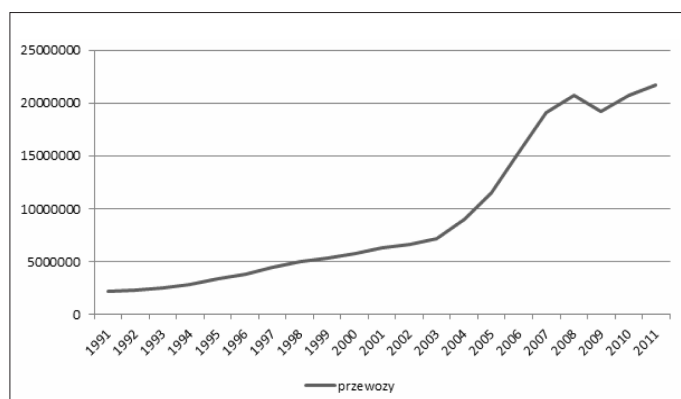
Minione dwa lata zarówno w Polsce, jak i na świecie były czasem ożywienia pokryzysowego. W transporcie lotniczym, po widocznym załamaniu w roku 2008, zaobserwować można ponowny wzrost przewozów. Z roku na rok powiększa się liczba obsługiwanych pasażerów, co pozwala optymistycznie patrzeć na rozwój tej gałęzi transportu w naszym kraju. Dużą rolę odgrywają tu linie lotnicze, które konkurując między sobą, w szczególności ceną przewozu, coraz bardziej upowszechniają usługi transportu lotniczego wśród Polaków. Należy zauważyć, iż opłaty ponoszone przez pasażerów są dużo częściej zbliżone do kosztów przejazdu alternatywnymi środkami transportu, niż było to przed kilkoma latami. Oczywiście, nie tylko pasażerowie czerpią korzyści z takiego obrotu sprawy. Konkurencyjność cenowa i jakościowa transportu lotniczego daje podstawy do szybkiego rozwoju przewoźnikom nie tylko zagranicz-

nym, ale i krajowym. Sytuacja ta jest w szczególności zauważalna w przewozach czarterowych i regionalnych, które charakteryzuje duża rotacja linii lotniczych.

## Charakterystyka przewozów lotniczych w Polsce

Analiza wielkości pasażerskich przewozów lotniczych od 1991 roku w Polsce pokazuje stałą tendencję wzrostową. W latach dziewięćdziesiątych można zauważyć ożywienie w transporcie lotniczym w naszym kraju. W przeciągu dziesięciu lat liczba przewozów wzrosła dwukrotnie.

Szczytowe wzrosty ilości przewozów przypadają na lata 2004–2008 (rys. 1), kiedy linie lotnicze oferujące usługi w Polsce notowały rekordowe wyniki. W Polskich portach lotniczych obsłużono wtedy prawie 20,8 miliona pasażerów [1]. W znacznej mierze ten gwałtowny wzrost spowodowany był wejściem Polski do Unii Europejskiej, a co za tym idzie liberalizacją rynku lotniczego. W tym czasie wzrosła liczba przewoźników oferujących swoje usługi na polskim rynku. Istotnym czynnikiem było tu również pojawienie się tzw. tanich linii lotniczych. Oferta takich operatorów we wzmocnionym okresie emigracji Polaków do krajów Unii przyczyniła się znacząco do wzrostu liczby przewozów, a także, co istotne, do wzrostu popularności transportu lotniczego nie tylko w podróżach biznesowych, ale i prywatnych. W tych latach zwiększyła się również ilość oferowanych połączeń międzynarodowych. Intensywny wzrost liczby przewozów lotniczych umożliwił rozwój portów lotniczych. Niektóre z nich, między innymi Katowice–Pyrzowice i Gdańsk–Rębiechowo, osiągnęły w tym czasie ponad czterokrotny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów.

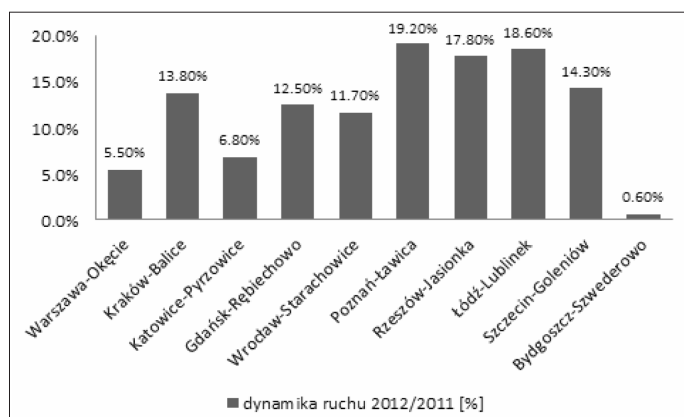


Rys. 1. Wielkość przewozów w polskich portach lotniczych w latach 1991–2011

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2012. Wkład Autorów w publikację: B. Derda 50%, A. Pawlak-Burakowska 50%

Przypadający na 2009 rok kryzys gospodarczy spowodował krótkotrwały spadek w ruchu lotniczym. Od dwóch lat obserwowana jest tendencja wzrostowa przewozów lotniczych i pomimo iż dynamika wzrostu jest dużo mniejsza niż przed kryzysowym rokiem 2009, to w 2011 padł kolejny rekord: 21,7 miliona obsłużonych pasażerów.

Rekordowym może okazać się rok obecny. Jak podaje Polski Rynek Transportu Lotniczego [2], wzrosty odnotowywane są we wszystkich polskich portach lotniczych. Duże wzrosty w przewozach lotniczych zanotowały regionalne porty lotnicze, w dużo mniejszym Port Warszawa Okęcie. W porównaniu do pierwszego kwartału roku 2011, dane są bardzo optymistyczne (rys. 2). Zaobserwowane wzrosty przewozów porównywane są do rekordowego roku 2008.



Rys. 2. Dynamika ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych w latach 2012/2011 [2]

Początek II kwartału bieżącego roku również zapowiada się optymistycznie. Zgodnie z danymi udostępnionymi na stronach internetowych portów lotniczych wzrost przewozów pasażerskich w kwietniu w porównaniu do roku poprzedniego jest znaczący. W Gdańsku-Rębiechowie odnotowano 26% wzrost, w Krakowie-Balicach 21%, a w Katowicach-Pyrzowicach 7%.

### Linie lotnicze działające w Polsce

Na polskim rynku lotniczym obecnie swoje usługi oferuje ponad dwudziestu przewoźników. Zdecydowaną większość połączeń realizują PLL LOT, Wizz Air, Ryanair i Lufthansa. Ich łączny udział w rynku przewozów pasażerskich wynosi około 80%.

Największy udział w rynku, około 30%, ma polski przewoźnik PLL LOT wraz z EuroLOT-em [3]. W ubiegłym roku przez tego przewoźnika łącznie obsłużonych zostało 5,6 miliona pasażerów, z czego EuroLOT obsłużył około 1,1 miliona osób. Spółka oferuje szereg połączeń krajowych, jak i międzynarodowych. Na uwagę zasługuje fakt, iż EuroLOT wraz z LOT-em uruchamia w tym roku 15 nowych połączeń, z czego połowa będzie kursować z portu regionalnego w Krakowie, który jest traktowany przez EuroLOT jako baza macierzysta [4].

PLL LOT posiada 56 samolotów, między innymi Boeingi 767 i 737, Embraery 175, 195, 170 i 145, a także samoloty ATR-72 i ATR-42 [5]. Flota przewoźnika jest stale unowo-

czesniana. Wymieniane są samoloty średniego zasięgu Boeingi 737 na Embraery 195. Obecnie we flocie znajdują się 4 egzemplarze tego typu. Średni wiek tych samolotów wynosi 4,5 roku. Największą zmianą będzie oczekiwana wymiana samolotów dalekiego zasięgu, czyli Boeingów 767. W tym roku flotę LOT-u uzupełnią dwa Boeingi 787 Dreamliner, obecnie najnowocześniejsze samoloty na świecie. Wymiana wszystkich samolotów dalekiego zasięgu ma nastąpić do marca 2013 roku. Łącznie będzie ich pięć. Planowana jest również wymiana samolotów krótkiego zasięgu, z ATR-ów na Bombardieri. Obecnie EuroLOT kupuje osiem takich maszyn, z perspektywą kolejnych dwunastu.

Drugim co do wielkości przewoźnikiem na rynku polskim jest Wizzair [3]. Jego udział w przewozach w roku ubiegłym wyniósł 22%. Jest to węgierski przewoźnik taniach linii lotniczych, działający od 2003 roku. W Polsce oferuje on swoje usługi od maja 2004 roku. Oferta przewozowa obejmuje głównie Europę Środkowo-Wschodnią, a także niektóre kierunki Europy Zachodniej. Przewoźnik posiada 12 baz, w tym pięć w Polsce. Główną bazą operacyjną jest port lotniczy w Katowicach-Pyrzowicach, poza tym posiada bazy również w Warszawie, Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu. Wizzair ma flotę złożoną z samolotów Airbus A320 [5].

Trzecim co do wielkości przewozów w Polsce jest irlandzki przewoźnik Ryanair [3]. Oferuje on przewozy głównie po Europie. Jego udział w polskim rynku przewozów wyniósł 20% w roku 2011. W Polsce oferuje on swoje usługi od marca 2005 roku. Jak podaje Barometr Rozwoju Małopolski [4], przewoźnik planował otworzyć swoją pierwszą bazę w tej części Europy w porcie lotniczym Kraków-Balice. Baza została ostatecznie otwarta w Kownie, lecz niewykluczone, że w przyszłości przewoźnik zdecyduje się ją otworzyć również w Polsce. Ryanair jest jedną z największych linii lotniczych na świecie. W roku 2010 przewiózł 72 miliony pasażerów. Przewoźnik posiada jedenastą co do wielkości flotę na świecie. Składa się ona wyłącznie z Boeingów 737-800 [5].

Kolejnym pod względem wielkości usług transportowych przewoźnikiem w Polsce jest Lufthansa. Jej udział w polskim rynku w roku 2011 to 7,8%. Jest to narodowy niemiecki przewoźnik, lider Star Alliance, którego członkiem jest również PLL LOT. Lufthansa jest ósmą co do wielkości linią lotniczą na świecie – w roku 2010 przewiozła 58 milionów pasażerów. Posiada również rozbudowaną flotę, składającą się z 281 samolotów.

Na uwagę zasługuje również brytyjska tania linia lotnicza EasyJet. To jedenasty co do wielkości przewoźnik na świecie. Rocznie obsługuje około 50 milionów pasażerów. Oferuje połączenia po Europie. W Polsce dostępna jest jedynie w Krakowie-Balicach. Przewoźnik dysponuje blisko 200 samolotami Airbus A320.

Popularną i szeroko reklamującą się w ostatnim czasie jest również firma OLT Express. Została ona założona w 2011 roku poprzez połączenie dwóch polskich przewoźników Yes Airways i OLT Jetair. OLT Express posiada cztery typy samolotów średniego zasięgu. Wchodząc na rynek,

przewoźnik oferował tanie połączenia krajowe. Oferta ta stale się poszerza. Obecnie dostępne są również loty do ponad dwudziestu różnych miast Europy z regionalnych portów lotniczych w Polsce.

OLT Express chce znaleźć swoje miejsce na rynku jako przewoźnik z pogranicza tradycyjnych i tanich linii lotniczych. W siatce połączeń międzynarodowych planowane są połączenia na lotniska droższe w obsłudze. Planowane jest również prowadzenie jasnej polityki cenowej. Wysokość cen biletów oferowanych pasażerom dla połowy miejsc w samolocie na każdym rejsie ma wynosić 99 PLN. Dodatkowo promocje w cenach biletów nie są planowane, co zdaniem przedstawicieli firmy ma sprawić, iż klienci nie będą stale oczekiwali na promocje i kupią bilety po regularnych cenach. Przewoźnik nie zamierza wprowadzać dodatkowych opłat za usługi, takie jak wybór miejsca siedzącego w samolocie, opłata za bagaż rejestrowany, posiłek itp.

### Struktura przewozów pasażerskich

Od momentu wzrostu popularności tanich linii lotniczych (LCC), struktura przewozów kształtuje się w podobny sposób. Przewoźnicy niskokosztowi zajmują około 50% rynku przewozów pasażerskich. Rysunek 3 obrazuje sezonowość w podziale rynku na przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych. W przedstawionym okresie 2009–2011 można zauważyć, iż w pierwszym kwartale procentowy udział przewozów tanich linii nieznacznie spada. Jest to spowodowane większą ilością podróży służbowych w tym okresie, w których ceny biletów lotniczych nie mają tak istotnego znaczenia.

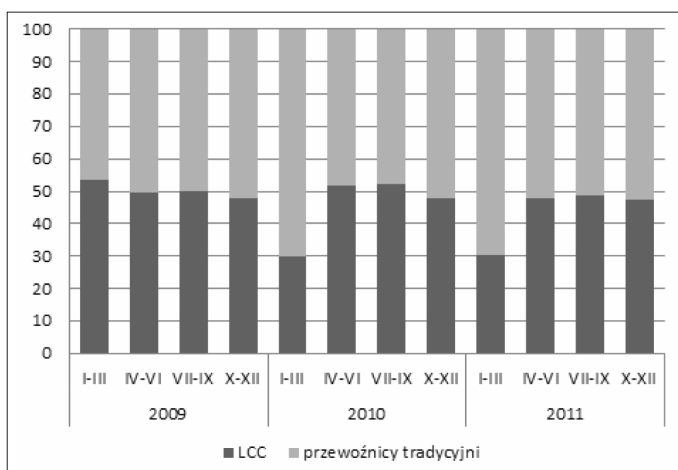
W kolejnych trzech kwartałach udział przewoźników LCC jest wyższy i zajmuje około 50% przewozów. Można zauważyć, że w drugim i trzecim kwartale 2010 i 2011 roku, w związku z okresem wakacyjnym, tani przewoźnicy oferowali więcej połączeń, i ze względu na konkurencyjną cenę byli częściej wybierani przez pasażerów.

Polski rynek przewozów lotniczych jest praktycznie zdominowany przez zagranicznych przewoźników. Udział krajowych linii lotniczych kształtuje się na poziomie 30% (rys. 4). Można zauważyć tu jednak pewną sezonowość. W pierwszym kwartale 2010 i 2011 roku udział polskich przewoźników jest większy niż w pozostałej części roku. Pokazuje to, iż krajowe linie lotnicze znacznie zyskują, gdy oferta tanich linii zmniejsza się w sezonie zimowym. Dodatkowo w roku 2011 udział polskich linii nieznacznie zwiększył się w porównaniu do lat poprzednich. Ma to związek z bardziej konkurencyjną ceną za przewozy oferowaną przez polskie linie.

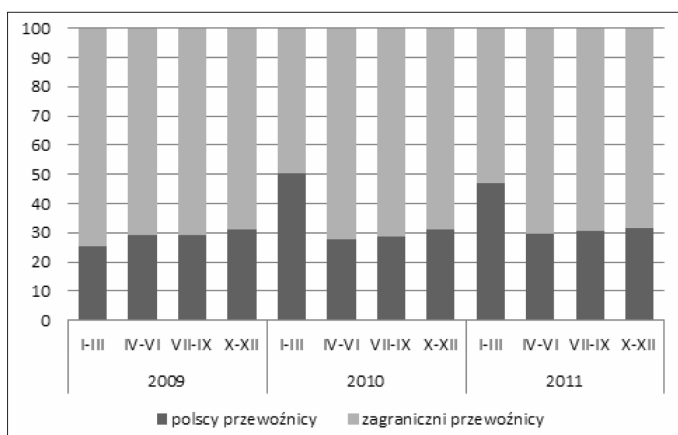
### Regularne przewozy lotnicze

Na przestrzeni ostatnich lat liczba przewozów regularnie rośnie. Dynamika wzrostu w roku 2011 w stosunku do 2010 wyniosła 6,7%, a w roku 2010 w stosunku do 2009 – 7,6%.

Struktura przewozów regularnych kształtuje się od wielu lat analogicznie. Analizując okres od 2009 roku, 80% przewozów pasażerskich w Polsce realizowanych jest przez czterech przewoźników, czyli LOT+ EuroLOT, Wizzair, Ryanair i Lufthansa (rys. 5). Udział tych przewoźników w niewielkim stopniu rośnie z roku na rok.



Rys. 3. Procentowy udział w rynku tanich i tradycyjnych przewoźników [6,7,8]



Rys. 4. Procentowy udział polskich i zagranicznych przewoźników [6,7,8]

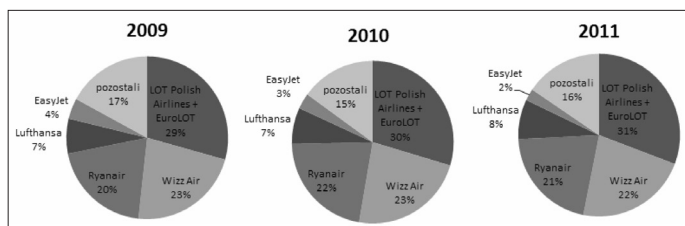
Piąty co do wielkości przewoźnik w Polsce – EasyJet od dwóch lat notuje spadek liczby przewozów. W roku 2010 spadły one o 17%, a w roku 2011 prawie o 19%. Udział pozostałych przewoźników to około 16% i utrzymuje się on na stałym poziomie w przeciągu kilku ostatnich lat (tabela 1).

PLL LOT łącznie z EuroLOT-em od wielu lat są największym przewoźnikami na naszym rynku. Przez ostatnie lata udział spółki w rynku sukcesywnie rośnie. Dynamika wzrostu jest na poziomie 10%. W poprzednim roku LOT zanotował duży spadek połączeń transatlantyckich, zarówno do USA, jak i do Kanady. Jak podaje Polski Rynek Transportu Lotniczego [2] było to odpowiednio 15 i 5,3%. Pasażerowie ci zostaną przejęci przez Lufthansę, British Airways i Air France.

Wizz Air jest największym tanim przewoźnikiem oferującym swoje usługi w Polsce. Sukcesywnie zwiększa się jego procentowy udział w polskim rynku przewozów lotniczych. W roku 2012 jego udział może znacznie się zwiększyć po uruchomieniu lotniska w Modlinie pod Warszawą.

Ryanair oferuje swoje usługi w większości portów regionalnych w Polsce, a w szczególności w takich, gdzie może liczyć na korzystne warunki finansowe operacji lotniczych. W chwili obecnej posiada główną bazę w Krakowie-Balicach. Planowane jest jednak otwarcie baz we Wrocławiu i powstającym lotnisku w Modlinie.





Rys. 5. Procentowy udział linii lotniczych w latach 2009–2011

Tabela 1

Wielkość przewozów i udział procentowy przewoźników w rynku [6,7,8]						
Nazwa przewoźnika	2009		2010		2011	
	Liczba przewiezionych pasażerów	Udział procentowy [%]	Liczba przewiezionych pasażerów	Udział procentowy [%]	Liczba przewiezionych pasażerów	Udział procentowy [%]
PLL LOT + EuroLOT	4 568 627	28.4	5 036 736	29.1	5 607 355	30.4
Wizz Air	3 488 352	21.7	3 920 241	22.6	4 078 299	22.1
Ryanair	3 132 034	19.5	3 725 271	21.5	3 840 404	20.8
Lufthansa	1 079 757	6.7	1 228 080	7.1	1 441 138	7.8
EasyJet	643 301	4.0	529 896	3.1	431 233	2.3
Norwegian Air Shuttle	563 025	3.5	382 933	2.2	346 142	1.9
Air France	251 843	1.6	272 538	1.6	313 937	1.7
SAS	214 251	1.3	225 530	1.3	267 704	1.5
KLM Royal Dutch Airlines	184 027	1.1	188 163	1.1	230 305	1.2
British Airways	233 907	1.5	189 454	1.1	218 020	1.2
pozostali	1 736 790	10.8	1 637 066	9.4	1 657 180	9.0

Należy zauważyć, że sukcesywne wycofywanie się z rynku niektórych tanich linii lotniczych spowodowało, że Wizz Air i Ryanair stworzyły swoisty duopol takich usług. Przewoźnicy ci mają prawie 90% udziału w polskim rynku tanich przewozów.

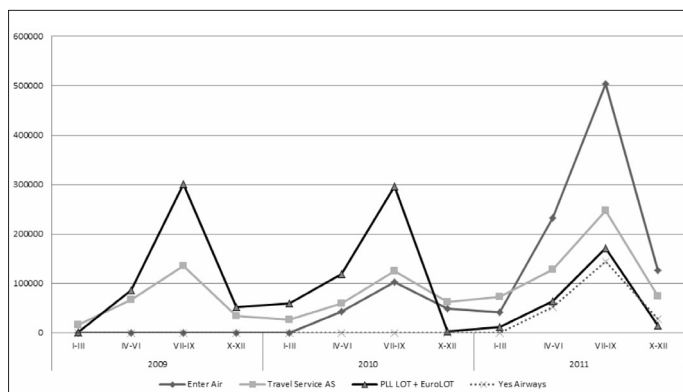
### Czarterowe przewozy lotnicze

Rynek przewozów czarterowych w Polsce jest dużo bardziej zmienny niż w przypadku przewozów regularnych. Na przestrzeni kilku ostatnich lat zmieniał się on bardzo znacząco (tab. 2). W roku 2009 PLL LOT miał 16% udziału w rynku. Czeski przewoźnik Travel Service miał 9% udziału w rynku. Pozostali przewoźnicy mieli nieznaczny udział w rynku: między 2 a 4%.

Tempo wzrostu przewozów czarterowych w latach 2010–2011 było wolniejsze niż w przewozach regularnych i wyniosło 4,7%. Przyczyną tego były wydarzenia w Afryce Północnej w pierwszym kwartale 2011 roku.

Znaczący wzrost udziału w rynku czarterowym można zaobserwować wśród polskich przewoźników. W ciągu dwóch lat w pierwszej szóstce przewozów pod względem ilości znalazły się aż cztery polskie firmy. Łącznie w ubiegłym roku miały one ponad 50% udziału w rynku.

Enter Air bardzo szybko stał się największym przewoźnikiem czarterowym w Polsce. W roku 2011 miał prawie 30% udziału w rynku, co w porównaniu z 2010 rokiem było



Rys. 6. Wielkość przewozów czterech największych przewoźników w latach 2009–2011 [6,7,8]

Tabela 2

Procentowy udział w rynku przewozów czarterowych w latach 2009–2011			
Nazwa przewoźnika	Udział procentowy w rynku		
	2009	2010	2011
Enter Air	–	6.2	27.6
Travel Service AS	9	8.8	16.0
PLL LOT + EuroLOT	16	16.2	8.0
Yes Airways	–	–	6.9
Air Cairo	3	3.6	5.3
Air Poland	2	7.1	5.1
Small Planet Airlines	–	1.0	4.1
Tunisair	4	4.3	3.2
Onur Air	2	0.8	3.0
pozostali	65	52.1	21.0

znaczącym wzrostem. W sezonie zimowym 2012 roku Enter Air uruchomił połączenia dalekodystansowe, między innymi do Tajlandii, Kenii i na Cejlon.

Dużą zmienność na rynku przewozów czarterowych obrazują również linie lotnicze Yes Airways, które zaczęły oferować swoje przewozy czarterowe w roku 2011 i uzyskały prawie 7% udziału w rynku. Co ciekawe, jeszcze w tym samym roku zniknęły one z oferty, gdyż zostały przekształcone w OLT Express Poland.

Przewozy czarterowe charakteryzują się również dużą sezonowością. W okresie wakacyjnym ruch wzrasta nawet kilkukrotnie w stosunku do okresu zimowego (rys. 6). Ciekawa staje się wakacyjna konkurencja przewoźników czarterowych z tanimi liniami, które w okresie wakacyjnym coraz częściej otwierają połączenia do letnich kurortów. Im więcej turystów wybierze poszukiwanie hotelu i przelotu na własną rękę, pomijając oferty biur turystycznych, tym ta konkurencja będzie silniejsza. W związku z tym, w bieżącym roku Enter Air planuje uruchomić sprzedaż biletów dla klientów indywidualnych na niektórych trasach. W latach 2011 i 2010 udział przewoźników czarterowych był jednak stały i wynosił około 15% całkowitego ruchu.

### Połączenia regionalne

Rynek połączeń regionalnych w Polsce był znacznie spokojniejszy, jednak w tym roku zaszła tu prawie rewolucja.

Do lipca ubiegłego roku połączenia krajowe wykonywane były przez EuroLOT. Był to jedyny liczący się gracz na tym rynku. Wyjątek stanowił port Warszawa–Okęcie, dokąd połączenia były realizowane pod logo LOT-u [3]. Od lipca 2011 EuroLOT stał się niezależnym przewoźnikiem. Poza trasami krajowymi oferowane są połączenia międzynarodowe do Amsterdamu, Lwowa, Zurichu, Hamburga, Florencji, Dubrownika, Wilna, Arhus, Bremen, Zadar i Heringsdorf. Łącznie przewoźnik ten rocznie obsługiwał ponad milion pasażerów. Udział w rynku przewozów krajowych innych przewoźników, takich jak Jet Air czy SkyTaxi był znikomy.

1 kwietnia 2012 na rynku przewozów krajowych pojawił się konkurent dla LOT-u – OLT Express. Oferuje on szeroką gamę połączeń krajowych pomiędzy dziesięcioma portami regionalnymi. Ważna jest tu konkurencyjna cena biletów. Połowa miejsc w samolocie ma być oferowana za cenę 99 złotych. Obecnie uruchamiane jest również coraz więcej połączeń z portów regionalnych do innych krajów Europy.

OLT Express wchodzi na rynek w specyficznym okresie. Zbliżające się mistrzostwa w piłce nożnej EURO 2012 z pewnością przysporzą nowemu przewoźnikowi wielu klientów. Stanowi on bowiem konkurencję dla innych środków transportu, zarówno pod względem cenowym, jak i czasem podróży. Zwłaszcza w obliczu dużej ilości remontów zarówno dróg, jak i kolei utrudniających podróże, nawet samochodem.

Wyniki przewozów przedstawione przez przedstawiciela OLT Express [2] na konferencji prasowej, która odbyła się w Gdańsku na początku czerwca 2012 roku, są bardzo optymistyczne. W ciągu dwóch miesięcy działalności przewieziono ponad 180 tysięcy pasażerów, a współczynnik wykorzystania miejsc pasażerskich wynosił ponad 60%. Szacowany udział w rynku przewozów regionalnych wyniósł około 50% w kwietniu 2012, a w maju br. wzrósł do około 65%. Największym zainteresowaniem wśród pasażerów cieszyły się loty z i do Warszawy. Zauważono również, iż pasażerowie na trasach Gdańsk–Katowice i Gdańsk–Wrocław preferują loty samolotami odrzutowymi. Dlatego też planowane jest zastąpienie samolotów ATR obsługujących te trasy przez Airbusy A320 i A319.

Widoczny jest także wzrost wielkości samolotów obsługujących połączenia krajowe. W 2007 roku średnio było to 32 pasażerów na operację, a w 2011 już 42 przy flocie ATR42/72 oraz Boeing 737. Współczynnik ten wzrośnie jeszcze bardziej po wprowadzeniu większej ilości Airbusów 320 przez OLT Express oraz wymianie floty ATR 42 i ATR 72 EuroLOT-u na większe Bombardierzy Q400.

W Polsce ruch regionalny oscyluje na poziomie 10% całości przewozów lotniczych, jednak porównując te dane do danych publikowanych przez niemieckie porty lotnicze [9], gdzie udział ruchu regionalnego wynosi 24% (odliczając największe HUB-y: Frankfurt, Düsseldorf, München – wzrasta do 34%), wzrost połączeń regionalnych wydaje się nieunikniony. Po okresie kryzysu dynamika wzrostu wynosiła 9,6% w 2010 roku, i aż 19,6 w 2011 roku, kiedy jedy-

ną dużą firmą na rynku był LOT/EuroLOT. Obecnie za sprawą OLT Express przewozy powinny znacząco wzrosnąć, zarówno pod względem ilości pasażerów, operacji, jak i wielkości samolotów. Firma oferuje aż 2,5 miliona miejsc w skali roku, to ponad dwukrotnie więcej niż w latach poprzednich przewoził EuroLOT!

## Podsumowanie

Rynek regularnych przewozów lotniczych w Polsce wydaje się być dość stabilny. Czterech największych graczy kontroluje ponad 80% rynku i w obliczu spadku udziału EasyJet, nie wydaje się, aby w najbliższym czasie sytuacja ta miała ulec większej zmianie. Rynek czarterowy z założenia jest bardzo zmienny. W ostatnich latach utrzymuje się na poziomie 15–17% całości przewozów.

Ciekawe zmiany zachodzą natomiast na rynku regionalnym. Do tej pory monopolistą był EuroLOT oferujący połączenia krajowe w ramach LOT-u. Po oddzieleniu się EuroLOT-u od LOT-u oraz rozpoczęciu działalności przez OLT Express na rynku pojawiła się konkurencja. Modernizacja infrastruktury lądowej i związane z nią utrudnienia w ruchu, wraz z promocjami cenowymi związanymi z wejściem na rynek OLT Express, sprawiają, że transport lotniczy staje się konkurencyjny względem kolejowego. Na dynamikę wzrostu w tym roku duży wpływ będzie miało także EURO 2012. Warto również zauważyć, że rynek krajowy zmienia się w rynek regionalny i przewoźnicy krajowi, czyli EuroLOT i OLT Express, zaczęli oferować także połączenia międzynarodowe.

Tegoroczna prognoza ruchu lotniczego, opracowana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wskazuje, że w 2016 roku w Polsce zostanie obsłużonych ponad 30 milionów pasażerów. Oznacza to pięćdziesięcioprocentowy wzrost w ciągu 4 lat. Ta sama prognoza na rok 2030 szacuje obsługę na poziomie prawie 60 milionów pasażerów. Oznacza to, że po aktualnym kryzysie zauważalny jest wzrost liczby pasażerów o 14% w stosunku do 4% wzrostu operacji lotniczych. Może to świadczyć o wymianie floty na coraz większe samoloty. Niewątpliwie, dużą rolę będą odgrywać przewoźnicy regionalni i tutaj prawdopodobnie zajdą największe zmiany, gdyż rywalizacja EuroLOT z OLT Express zawiązuje się bardzo ciekawie.

## Literatura

1. Statystyki i analizy rynku transportu lotniczego 2009–2011 ULC, Warszawa 2012
2. Strona internetowa – Polski Rynek Transportu Lotniczego – [www.prtl.pl](http://www.prtl.pl)
3. Strony internetowe linii lotniczych
4. *Barometr Rozwoju Małopolski nr 16–17 (170–171)/2012*
5. Rejestr Statków Powietrznych 2010, ULC, Warszawa 2011
6. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2010 roku, ULC, Warszawa 2011
7. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009 roku, ULC, Warszawa 2010
8. Strona internetowa [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl)
9. Strona internetowa <http://adv.aero>