

**BARTŁOMIEJ DERDA**

mgr inż., doktorant w Katedrze  
Infrastruktury Transportu Szynowego  
i Lotniczego Politechniki Krakowskiej,  
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

# ZMIANY NA RYNKU REGIONALNYCH PRZEWOZÓW LOTNICZYCH W LATACH 2008–2012<sup>1</sup>

**Streszczenie.** W niniejszym artykule opisany został potencjał polskiego rynku regionalnych przewozów lotniczych. Wykonano analizę możliwości, jakie ma przed sobą pasażerski krajowy transport lotniczy. Zwrócono uwagę na zmiany, jakie może przynieść pojawienie się nowego przewoźnika, a także reakcje firm konkurencyjnych. Autorzy wykonali analizę obecnie funkcjonujących przewoźników, czyli LOT-u i EuroLOT-u, jak również nieistniejącego już przewoźnika OLT Express. Przedstawiono ryzyko, jakie niesie za sobą wprowadzenie dumpingowych cen przewozów, a z drugiej strony szanse generowane przez wzrost liczby pasażerów korzystających z regionalnych podróży lotniczych przy niskich cenach. Zauważono, że potencjał w przewozach krajowych drogą powietrzną jest ogromny. Autorzy zwrócili uwagę na rozwój infrastruktury lotniczej. Porty lotnicze, chcąc sprostać potrzebom pasażerów, a także zwiększyć komfort podróży, kładą nacisk na rozbudowę i modernizację. Nie bez znaczenia pozostaje również systemowe podejście do transportu lotniczego. Dostępność portów jest obecnie stale rozwijana. Z uwagi na czas, koszt podróży, a także komfort pasażerów najkorzystniejsze jest łączenie portów lotniczych z centrami miast za pomocą kolei. Takie rozwiązania zostały już wdrożone w Krakowie i Warszawie, a w planach jest stworzenie takich połączeń również dla kolejnych obiektów, między innymi w budowanym porcie w Lublinie. Zwrócono również uwagę na potrzebę konkurencyjności regionalnego transportu lotniczego z innymi gałęziami transportu. W podróżach na większe odległości, gdzie czas i wygoda podróży są istotne, a przy zwiększającej się cenie paliwa, koszty podobne, lot samolotem staje się konkurencyjny w stosunku do podróży samochodem lub pociągiem.

**Słowa kluczowe:** przewozy lotnicze, przewozy regionalne, linie lotnicze, porty lotnicze

## Wprowadzenie

W ciągu ostatniego roku na rynku lotniczych przewozów regionalnych doszło do rewolucji. Oderwanie się EuroLOT-u od LOT-u i krótka, acz szeroko rozreklamowana działalność OLT Express, doprowadziło do ostrej rywalizacji na rynku. Czynnikiem sprzyjającymi rozwojowi tej branży jest również organizacja EURO 2012 i związana z nią rozbudowa lub modernizacja elementów infrastruktury zarówno lotniczej, jak i drogowej i kolejowej. Równie ważnym czynnikiem jest konkurencja cenowa, która sprawiła, iż nie rzadko podróż samolotem jest tańsza niż kolejną czy też samochodem osobowym, kiedy poruszamy się po jednojezdniowych drogach krajowych, lub wielkimi płatnymi autostradami.

Do 2011 roku krajowy rynek przewozów lotniczych był zdominowany przez LOT i jego spółkę córkę – EuroLOT, który od 2000 roku był operatorem lotniczym oferującym swoje usługi dla LOT-u. Jego głównym zadaniem było udostępnianie floty firmie LOT w porcie lotniczym Warszawa Okęcie – głównym hubie LOT-u. Połączenia te obsługiwała flota turbośmigłowych samolotów regionalnych: cztery 46-miejscowe ATR42-500, dziesięć 64-miejscowych ATR 72-202 oraz trzy większe, odrzutowe 82-miejscowe Embraery 175.

## Przewoźnicy na rynku regionalnym

W 2011 nastąpiło oderwanie się od LOT-u, który stał się właścicielem EuroLOT-u tylko w 38%. Profil firmy musiał ulec zmianie z operatora na prawdziwą linię lotniczą z całym jej zapleczem. Początkowo w ofercie EuroLOT-u można było znaleźć jedynie połączenia pomiędzy regionalnymi portami lotniczymi. Połączenia do i z Warszawy realizuje LOT. Z czasem siatka połączeń się rozwijała i pojawiły się bliskie połączenia międzynarodowe, takie jak: Lwów, Poprad, Wilno i Heringsdorf oraz dalsze: Aarhus w Danii, Hamburg i Bremen w Niemczech, Amsterdam w Holandii, Zurych w Szwajcarii, Florencja we Włoszech, a także Zadar, Split i Dubrownik w Chorwacji. Na sezon zimowy planowane są przeloty w Alpy.

W okresie maja i czerwca bieżącego roku firma EuroLOT oferowała 126 rejsów tygodniowo. Średni czas połączenia to godzina i 15 minut. Najkrótszym proponowanym połączeniem był Szczecin–Poznań – 45min, a najdłuższym Szczecin – Kraków z międzylądowaniem w Poznaniu (czas trwania 2 godziny 15 minut), a bezpośrednim Kraków–Wilno (czas trwania dwie godziny) [1].

Obecnie EuroLOT wymienia flotę ATR 72 i ATR 42, na również turbośmigłowe samoloty Bombardier Q 400. Pierwszy został dostarczony w połowie maja 2012. Są to większe samoloty oferujące 78 miejsc (ATR 72 – 66 miejsc), znacznie szybsze od ATR (ATR 42 – 530 km/h, ATR 72 – 480 km/h). Rozwijają prędkość do 660 km/h i posiadają zasięg 2500 kilometrów, czyli trzykrotnie większy niż ATR. Bombardier Q 400 to turbośmigłowy samolot regionalny, który parametrami nieznacznie ustępuje maszynom odrzutowym, jednak jest od nich znacznie bardziej ekonomiczny i cichy. Liczba miejsc jest porównywalna z regionalnymi samolotami o napędzie odrzutowym, a prędkość przelotowa nieznacznie niższa. Sugeruje to, że przewoźnik nie zamierza

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

obsługiwać niszowych połączeń i skupić się na połączeniach generujących duże strumienie ruchu. Odpowiada to także wyraźnemu trendowi wzrostu wypełnienia samolotów w przewozach regionalnych.

Firmą, która przebojem wdarła się na polski rynek przewozów regionalnych był OLT Express. Jak już wiemy linia istniała trzy i pół miesiąca. Jej wejście połączone było z dużą kampanią marketingową oraz promocjami cenowymi. Reklamy w telewizji, na billboardach, w Internecie prawie na każdym portalu związanym z przewozami lotniczymi, miała za zadanie uświadomić Polakom, że tanio można latać nie tylko za granicę. Połowa miejsc w każdym samolocie w cenie 99 złotych przemawia do klienta, który jako alternatywę ma droższe i czasochłonne połączenie koleją lub samochodem osobowym.

Firma powstała w 2011 roku w wyniku przejścia dwóch polskich przewoźników, regionalnego Jet Air oraz czarterowego Yes Airways. Inaugurujący lot został wykonany 1 kwietnia 2012 roku. W przeciwieństwie do EuroLOT-u, OLT Express wszedł na rynek z flotą dużych odrzutowych samolotów serii Airbus A320. Początkowo były to A320 firmy Yes Airways oraz samoloty ATR-y firmy Jet Air. Docelowo flota miała liczyć sześć 180-miejscowych A320, sześć 156-miejscowych A319 obsługujących bardziej uczęszczane połączenia, oraz dziesięć ATR 72/42 latających na trasach o mniejszym natężeniu ruchu.

Na siatkę połączeń regionalnych składało się 587 lotów tygodniowo, co daje 100–102 loty dziennie i 34–46 w weekendy. Oferowanie miało wynieść 2,5 miliona miejsc w skali roku. To dwa razy więcej niż w latach poprzednich przewoził EuroLOT. Firma w ofercie miała także posiadać wypożyczalnie samochodów, docelowo na każdym lotnisku, z którego operuje.

Wszystko wskazywało, że ta inwestycja ma szanse powodzenia. Zapewnienia prezesa firmy o finansowaniu trzech lat działalności poniżej kosztów, w celu wejścia na rynek oraz informacja, że linia ma zacząć zarabiać dopiero po tym czasie, wydawały się realne. Bezpośrednim powodem upadku linii było nagłe przerwanie finansowania linii przez inwestora.

Polskie Linie Lotnicze LOT oferują połączenia regionalne jedynie z i do Warszawy. Są to połączenia mające na celu transport pasażerów do głównego hubu LOT-u – Warszawy Okęcie. Połączenia te jednak są wykorzystywane głównie przez klientów jako loty regionalne. O popularności takich połączeń świadczy fakt, że trasę, w zależności od godziny wylotu, obsługują zarówno samoloty ATR, Embraer170/175, jak i Boeingi 737.

Tygodniowo LOT oferuje 434 loty do i z Warszawy, co daje od 67 do 69 lotów dziennie w dni powszednie, a także od 42 do 52 lotów w weekendy. Najwięcej połączeń LOT oferuje do Gdańska – 8 dziennie, Krakowa – 7 dziennie i do Wrocławia – 6 dziennie.

### Flota wykorzystywana w przewozach regionalnych

W latach 2008–2009 współczynnik liczby pasażerów do operacji w ruchu regionalnym wyniósł 34 osoby na ope-

rację. W 2010 rok wzrósł do 40, by w 2011 roku wynieść 43. Świadczy to o coraz większym wypełnieniu samolotów. Najwyższy wskaźnik zanotował port lotniczy Kraków 52 pasażerów/operację, Gdańsk, Wrocław, Rzeszów i Szczecin 46–47 pasażerów/operację, Poznań 32 pasażerów/operację.

Można zatem zauważyć sukcesywny wzrost liczby pasażerów w regionalnych przewozach lotniczych. W roku 2011 w stosunku do 2008 wzrost liczby pasażerów wyniósł 20,4% (a w stosunku do 2009 aż 30%). Tym samym liczba operacji zmalała o 5,4%. Tendencja taka widoczna jest na całym rynku przewozów lotniczych. Oznacza to, że na jeden samolot przypada coraz większa liczba pasażerów. Efektem tego są większe strumienie ruchu. Dodatkowo przewoźnicy zachęceni są do wymiany floty na większe maszyny, które przyniosą większe zyski. Zjawisko takie można zaobserwować w przypadku EuroLOT-u, który wymienia samoloty typu ATR72/42 na większe – Bombardierzy Q400. EuroLOT jako niezależna linia działa od roku i dotychczas eksploatował mniejsze samoloty – ATR72/42. Patrząc na rozwój przewozów regionalnych, można zatem założyć, że w 2012 roku wskaźnik pasażerów na operacje znacząco wzrośnie.

### Revolucja w regionalnych przewozach lotniczych

Wzrost przewozów pasażerskich na rynku regionalnym w ostatnich latach był znacznie wyższy niż przewozów ogółem (tabela 1). Byli to w znakomitej większości pasażerowie LOT-u, z których około połowa to pasażerowie tranzytowi, podróżujący przez Warszawę. W 2010 roku było to około 470 tysięcy pasażerów. Wzrost liczby przewozów regionalnych w 2011 roku wyniósł 19%. Biorąc pod uwagę fakt, że przewozy międzynarodowe utrzymały się na podobnym poziomie, okazuje się że ruch regionalny wyniósł około 660 tysięcy, co oznacza wzrost aż o 40%. W okresie przed pojawieniem się na rynku OLT Express, choć na krótko, udział pozostałych polskich przewoźników był symboliczny, a największym z nich był Jet Air. Posiadał on udział w rynku na poziomie 0,15–0,2%, przewożąc w 2010 roku 34 tysiące pasażerów[2].

Okres pomiędzy kwietniem a lipcem 2012 roku to ogromny wstrząs w regionalnych przewozach lotniczych, spowodowany wejściem na rynek firmy OLT Express. Gigantyczna kampania reklamowa, bardzo rozbudowana siatka połączeń obsługiwana dużymi samolotami odrzutowymi, agresywna kampania cenowa zachęciła Polaków do latania po kraju.

Tabela 1

Wielkość lotniczych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i ogółem			
Ruch pasażerski	2009	2010	2011
Regionalny [tys. pas.]	863	946	1 132
wzrost [%]		9,7	19,6
Całkowity [tys. pas.]	18 926	20 466	21 711
wzrost [%]		8,1	6,1

Źródło: [2,3,4,5]

Już w pierwszym miesiącu działalności – kwietniu – te linie lotnicze przewiozły 60 tysięcy pasażerów, co stanowiło 50% rynku. Sukcesywnie zwiększały swoje udziały do ponad 70% w maju (128 tys.) i czerwcu (148 tys.). Oznacza to wzrost, w porównaniu do analogicznego okresu zeszłego roku, aż o 250% [6]. Co jest najdziwniejsze, OLT przyciągnął nowych klientów, gdyż w tym czasie poziom przewozów konkurencyjnych firm – EuroLOT i LOT pozostał na podobnym poziomie, co w analogicznym okresie rok wcześniej, a nawet nieznacznie wzrósł na skutek promocji cenowych, wprowadzonych w efekcie pojawienia się nowego konkurenta. Duża liczba przewozów oraz niewielka różnica pomiędzy majem i czerwcem 2012 roku wskazują na to, że rynek przewozów został nasycony. Można zatem ogólnie założyć, że takie jest właśnie zapotrzebowanie na lokalne przeloty.

W okresie maj–czerwiec 2012 roku w sumie trzy linie lotnicze oferowały aż 1147 lotów regionalnych tygodniowo, to daje około 180 dziennie i około 100 w weekendy. Nie przekłada się to bezpośrednio na liczbę oferowanych foteli, gdyż jeden lot A320 oferuje tyle samo miejsc, co 3 lub 4 samoloty ATR42, jednak pokazuje, jak rozbudowana jest siatka połączeń. W tabeli 2 przedstawiono liczbę rejsów liczoną jako ilość przelotów oferowanych przez dane linie lotnicze.

Brak jest danych dotyczących przewozów w sierpniu 2012 roku, ale sytuację na rynku można spróbować oszacować na podstawie siatki połączeń dostępnej na stronach internetowych przewoźników. W okresie wakacyjnym LOT i EuroLOT oferowały 560 lotów tygodniowo. To niewiele mniej niż sam OLT Express, który wykorzystywał flotę większych samolotów niż EuroLOT. Obecnie w systemie sprzedaży obu linii – na jesień 2012 – możemy znaleźć 412 rejsów, co daje 3/4 oferty wakacyjnej przy podobnej liczbie destynacji. Porównanie to zaburza brak typowo wakacyjnych relacji, jednak liczba połączeń znacząco zmalała. Nie wykluczone, iż spadek ilości połączeń nie przełoży się na spadek ilości pasażerów, gdyż EuroLOT jest w trakcie wymiany floty ATR na większe Bombardier, oraz postanowił zakupić ich kolejną partię (kolejne 6 maszyn) zapisaną w opcji kontraktu (12 maszyn), co da czternaście samolotów Q400 Nex Gen w przyszłym roku.

Po 27 lipca 2012 roku nastąpił koniec działania OLT. Właściwie z dnia na dzień można było zauważyć wzrost cen biletów. Przelot w cenie 100 złotych z Krakowa do Gdańska, czy do Warszawy za 72 złotych, nawet w cenie promocyjnej był nierealny. W EuroLOT ceny promocyjne

Tabela 2

Liczba rejsów i destynacji oferowanych przez przewoźników						
Przewoźnik	maj–czerwiec 2012			wrzesień–październik 2012		
	Liczba rejsów tygodniowo	udział [%]	Destynacje	Liczba rejsów tygodniowo	udział [%]	Destynacje
LOT	434	38	9	290	70	10
EuroLOT	126	10	12	122	30	10
OLT Express	587	52	25	0	0	0
<b>suma</b>	<b>1147</b>			<b>412</b>		

Źródło: [2,3,4,5]

zaczynają się od 150 złotych, lecz rezerwację trzeba zrobić co najmniej na miesiąc przed wylotem. Wydawało się, że skończył się okres taniego latania po kraju po cenach dumpingowych, jakie oferował OLT. Zakładając utrzymanie się OLT Express na rynku, ceny biletów musiałyby pójść znacząco w górę, aby utrzymać rentowność. Cena połowy miejsc za 99 złotych przy wypełnieniu samolotu 75% nie jest w stanie pokryć nawet opłat lotniskowych i paliwa. Realny minimalny koszt na trasie Kraków–Warszawa to 200 złotych, a do Gdańska 300 złotych.

Jednak «eksperyment OLT», jak nazywał tę linię od początku portal prtl.pl, pokazał, jak duże jest zapotrzebowanie na tanie latanie po kraju. Żadne sondáže nie byłyby w stanie tego dokładnie zbadać. Przed tym okresem Ryanair pytany o wejście na Polski rynek lokalny stanowczo twierdził, że nie jest zainteresowany. Ostatnie wypowiedzi dopuszczają jednak taką możliwość, lecz w okresie kilkunastu miesięcy i oczywiście nie na taką skalę jak OLT

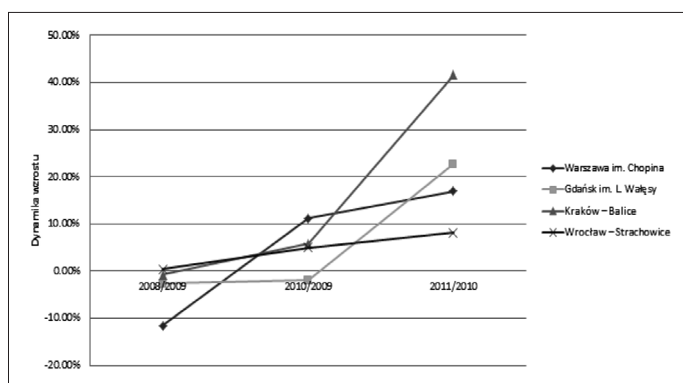
Pod koniec września sytuacja uległa zmianie. Częściowe dane za sierpień pokazują, że EuroLOT i LOT przejęły jedynie niewielką część bardzo wrażliwych cenowo klientów OLT Express, którzy w większości przestali latać po kraju, wybierając alternatywny środek transportu. Miesiąc od upadku OLT widać, że rynek przewozów krajowych jest większy niż przed „rewolucją”, ale nie tak duży jak w jej trakcie. Pod koniec września pojawiły się dwie znaczne promocje. EuroLOT zaoferował pulę biletów za 99 zł, natomiast LOT ogłosił, iż przez pół roku nie będzie pobierał opłaty za wystawienie biletu. Co to oznacza w praktyce? Tanie latanie po Polsce dalej jest możliwe, choć nie na taką skalę jak w przypadku OLT Express. Strategia „powrotu do starego” się nie udało i LOT oraz EuroLOT chcąc się rozwijać, muszą przyciągać promocjami cenowymi większą liczbę byłych klientów OLT Express.

Dla pasażerów jest to bardzo dobra informacja. Konkurencja w każdej branży niesie dla klientów korzyści w postaci obniżki cen, co było widoczne w EuroLOT i LOT w momencie wejścia na rynek OLT Express.

Tabela 3

Wielkość i udział w rynku przewozów regionalnych portów lotniczych								
Nazwa portu lotniczego	Liczba pasażerów				Udział w rynku [%]			
	2011	2010	2009	2008	2011	2010	2009	2008
Warszawa im. Chopina	1 071 689	916 749	824 443	932 565	47,33	40,49	36,41	41,19
Gdańsk im. L. Wałęsy	290 593	236 886	241 580	248 076	12,83	10,46	10,67	10,96
Kraków – Balice	274 692	194 104	183 387	184 847	12,13	8,57	8,10	8,16
Wrocław – Strachowice	227 647	210 495	200 576	199 752	10,05	9,30	8,86	8,82
Poznań – Ławica	108 471	104 870	90 477	108 082	4,79	4,63	4,00	4,77
Rzeszów – Jasionka	108 250	89 836	80 310	86 130	4,78	3,97	3,55	3,80
Szczecin – Goleniów	87 253	92 696	83 767	88 803	3,85	4,09	3,70	3,92
Katowice – Pyrzowice	67 374	39 348	13 300	15 253	2,98	1,74	0,59	0,67
Bydgoszcz–Szwederowo	20 620	3 084	4 766	10 163	0,91	0,14	0,21	0,45
Zielona Góra–Babimost	6 940	3 627	2 805	5 145	0,31	0,16	0,12	0,23
Łódź – Lublińsk	589	596	592	768	0,0	0,03	0,03	0,03
Suma								
Liczba pasażerów	2 264 118	1 892 291	1 726 003	1 879 584				

Źródło: [2,3,4,5]



Rys. 1. Dynamika wzrostu regionalnych przewozów lotniczych w latach 2008–2011  
Źródło: [6]

## Regionalne porty lotnicze

W ruchu regionalnym tradycyjnie najwięcej pasażerów odprawianych jest na warszawskim Okęciu (tabela 3). Kolejne w rankingu trzy porty lotnicze posiadają udział 10–13% w rynku. Są to: Gdańsk, Kraków i Wrocław. Te cztery porty lotnicze mają w sumie 82% udział w rynku. Kolejne cztery porty lotnicze: Poznań, Rzeszów, Szczecin i Katowice, posiadają niewielki udział w rynku – pomiędzy 3% a 5%.

Dynamika wzrostu pokazuje sukcesywną tendencję wzrostową liczby pasażerów w ostatnich latach. Na rysunku 1 przedstawiono dynamikę dla portów lotniczych, w których udział ruchu regionalnego jest największy. W bieżącym roku rewelacyjny wzrost liczby pasażerów obsługiwanych w ruchu regionalnym został spowodowany działalnością OLT Express. Z pewnością od sierpnia 2012 dynamika wzrostu nie będzie tak duża. Można jednak oczekiwać dalszego systematycznego wzrostu.

## Infrastruktura lotnicza

Ważnym aspektem w rozwoju ruchu regionalnego jest możliwość obsługi coraz większej liczby pasażerów. W wielu portach lotniczych w ostatnich latach nastąpiły duże zmiany, które miały na celu rozbudowę portu, a co za tym idzie obsługi coraz większej liczby osób. Poza stale zwiększającym się ruchem lotniczym ważnym bodźcem do rozbudowy było Euro 2012. W ciągu kilku lat powstały nowe terminale w Gdańsku (przepustowość 5 mln), Poznaniu (3,5 mln), Wrocławiu (3,2 mln), Rzeszowie (1,4 mln), Warszawie–Modlinie (z początku 1,5 mln, a docelowo 2 mln).

Od początku lipca 2012 z portu Warszawa–Modlin operują linie LCC: Ryanair i Wizzair. Port posiada pas startowy, który umożliwia przyjęcie większości samolotów. Docelowo ma on mieć dwa terminale, na razie jednak nie są planowane z niego połączenia regionalne.

Nowym portem lotniczym będzie także Lublin, który w czerwcu otrzymał kod IATA – LUZ. Pierwszymi połączeniami otwartymi z tego lotniska w sezonie zima 2012/13 będzie Londyn i Oslo, które będzie oferował Wizzair. Na

razie brak informacji o połączeniach regionalnych. Lotnisko to, podobnie jak porty lotnicze w Krakowie i Warszawie, będzie posiadało połączenie kolejowe z centrum miasta. Na Lotnisku Chopina w Warszawie połączenie kolejowe zostało uruchomione w czerwcu tego roku.

Modernizacja wykonywana będzie również w MPL Kraków Balice. W jej ramach powstanie między innymi nowy terminal oraz przebudowany zostanie układ komunikacyjny lotniska, w tym powiększona płyta postojowa. W planach jest również wykonanie nowej dwutorowej linii kolejowej, wraz z przystankiem kolejowym bezpośrednio przy terminalu. Nowy terminal będzie również wyposażony w trzy rękawy. Ukończenie prac planowane jest na rok 2015.

## Dostępność portów lotniczych

Dużym ograniczeniem dla pasażerów jest dojazd do polskich portów lotniczych. W zachodniej Europie lotnisko bez dojazdu koleją, metrem czy też bez połączenia z autostradą lub dwujezdniową drogą z centrum miasta to rzadkość. W Polsce jedynie Kraków–Balice oraz Warszawa–Okęcie posiadają połączenie kolejowe z centrum miasta. Takie połączenie kolejowe portu lotniczego z centrum miasta znacznie podnosi konkurencyjność lotniska. Z badań przeprowadzonych na linii Kraków Dworzec Główny PKP–Kraków Airport[8] wynika, że w 2006 roku – w momencie otwarcia linii, korzystało z niej 14% podróżnych, a w 2010 roku już 28,5%. Połączenia takie znacznie skracają czas podróży do portu, a także ułatwiają pasażerom dostęp do portu lotniczego chociażby z dworca kolejowego.

Porty lotnicze, w których ruch regionalny jest duży, czyli te położone blisko dużych miast jak: Warszawa, Gdańsk, Kraków, Wrocław, Poznań, Szczecin, mają stosunkowo duży udział przewozów regionalnych. Niski wynik portu Katowice–Pyrzowice (czwarte w rankingu ruchu ogółem) wynika z jego położenia, pomiędzy Krakowem a Wrocławiem. Oferta linii regionalnych w Pyrzowicach jest znikoma, gdyż dojazd do tego portu lotniczego jest zły, a lokalizacja stosunkowo daleka od aglomeracji. Dodatkowo istnieje bardzo dobre połączenie zarówno kolejowe, jak i drogowe z tymi miastami. Dlatego też operują stamtąd głównie linie niskokosztowe oraz czarterowe. Prawdopodobnie analogiczna sytuacja zaistnieje w Modlinie, co będzie zauważalne co najmniej po roku pracy.

W Bydgoszczy i Zielonej Górze ruch jest niewielki, jednak samorządy starają się różnymi sposobami utrzymać połączenia lotnicze z resztą Polski. Zapowiadana jest rozbudowa lotniska Babimost. W pierwszym etapie zostanie zainstalowany system ILS. W czerwcu 2011 roku loty po półrocznej przerwie rozpoczął Sprint Air [7]. W Bydgoszczy z kolei swoją obecność na lotnisku Szwederowo miał zwiększyć OLT Express, oferując również połączenia międzynarodowe. [1]

## Tempo rozwoju regionalnego ruchu lotniczego

Do tej pory połączenia regionalne rozwijały się w tempie podobnym do całości ruchu lotniczego. W latach 2008–2009 było to 9,1% przewozów lotniczych, w roku 2010 – 9,3%, a w 2011 – 10,4%. Porównując te dane do danych publikowanych przez niemieckie porty lotnicze [9], gdzie udział ruchu regionalnego wynosi 24%, odliczając największe HUB-y: Frankfurt, Dusseldorf, Monachium – przy których wzrasta do 34%, wzrost liczby połączeń regionalnych wydaje się nieunikniony. W Polsce po okresie kryzysu dynamika wzrostu wynosiła 9,6% w 2010 roku i aż 19,6% w 2011 roku, kiedy jedyną dużą firmą na rynku był LOT wraz z EuroLOT-em.

Najnowsza prognoza ULC przewiduje pokonanie bariery 30 milionów pasażerów w 2016 roku. Jeżeli do tego czasu poziom przewozów regionalnych zbliży się do poziomu 24%, oznaczać to będzie ponad 7 milionów podróży, czyli ponad trzykrotny wzrost w stosunku do roku 2011. Według planowanej oferty OLT Express na poziomie 2,5 miliona miejsc rocznie można było spodziewać się wyniku zbliżonego do 5 milionów, jednak, jak już wiemy, linia funkcjonowała 3,5 miesiąca... Nie ulega wątpliwości, że przewozy regionalne znacznie wzrosną, pytanie brzmi tylko do jakiego poziomu i czy będą to zmiany na stałe.

Do tej pory oferta regionalnych linii lotniczych skierowana była głównie do klienta biznesowego, dla którego bardziej cenny był czas i wygoda podróży niż cena biletu. Pozostała grupa pasażerów jest bardzo wrażliwa na ceny, które obecnie w obliczu konkurencji ulegają obniżeniu. Przełożyło się to na duży wzrost przewozów w ruchu regionalnym w pierwszej połowie 2012 roku. Pasażerowie, wybierający tańsze połączenia linii OLT nie są skłonni zapłacić kilkakrotnie więcej za bilety u pozostałych przewoźników. Oznacza to, że rynek będzie miał wciąż tendencję wzrostową, lecz nie tak gwałtowną.

## Konkurencja międzygałęziowa

Obecnie na rynku krajowym i regionalnym do konkurencji międzygałęziowej w stosunku do kolei, autokarów i samochodu osobowego włączyły się linie lotnicze, z bardzo atrakcyjną ofertą. Im większa odległość, tym samolot staje się bardziej konkurencyjny. Widać to na przykładzie połączenia Kraków–Wrocław, gdzie następuje obecnie wycofywanie się linii lotniczych. Modernizowana linia kolejowa oraz połączenie autostradowe okazuje się zbyt mocną konkurencją przy takiej odległości. Odwrotnie sytuacja wygląda na trasie Kraków–Szczecin. Dla tej relacji połączenie zarówno kolejowe, jak i drogowe jest bardzo czasochłonne, a koszty pokonania tej trasy samochodem – duże. Jeszcze niedawno loty na tej trasie były wykonywane z międzylądowaniem w Poznaniu, a obecnie są dostępne połączenia bezpośrednie. Podobnie wygląda sytuacja na trasie Kraków–Gdańsk.

Sieć autostrad wydaje się więc dużym zagrożeniem dla regionalnego transportu lotniczego, ale tylko na krótszych

trasach. Dodatkowo nie wiadomo, kiedy taka sieć jako całość w Polsce powstanie. Analogicznie wygląda sytuacja z tradycyjną koleją. Tutaj jednak nawet na relatywnie krótkich połączeniach, lecz niezmodernizowanych, jak Kraków–Warszawa, Warszawa–Szczecin, Wrocław–Warszawa oferta przewoźników lotniczych jest atrakcyjna.

Dużym zagrożeniem wydaje się być planowana od wielu lat Kolej Dużych Prędkości, jednak terminy realizacji tego projektu są wciąż bardzo odległe. Dodatkowo KDP łączy jedynie największe miasta Polski środkowej, a rejony północne, południowe oraz wschodnie kraju znajdują się poza strefą oddziaływania Kolei Dużych Prędkości.

## Podsumowanie

Spoglądając za naszą zachodnią granicę, widać, że szybka kolej, gęsta sieć autostrad i regionalny transport lotniczy doskonale współgrają ze sobą, a dworce szybkiej kolei ICE znajdują się bezpośrednio w terminalach takich portów lotniczych, jak Kolonia/Bonn czy Frankfurt. Warto zauważyć, że sieć portów lotniczych jest znacznie gęstsza niż w Polsce, podobnie jak autostrad i szybkiej kolei, która w Polsce nie istnieje, a udział lotniczych połączeń regionalnych dochodzi do ponad 30% całości.

Wróży to dobrze naszemu rynkowi lotniczemu, który według prognozy ULC w 2016 roku ma wzrosnąć o 50% w porównaniu do 2011 roku i osiągnąć 30 milionów pasażerów, a w 2030 aż 60 milionów obsługiwanych pasażerów. Zależności międzygałęziowe tego segmentu transportu powinniśmy traktować nie jako rywalizację, lecz myśleć o wzajemnym uzupełnianiu się i współpracy z korzyścią dla klienta – nas.

## Literatura

1. Strony internetowe przewoźników: [www.oltexpress.pl](http://www.oltexpress.pl), [www.eurolot.com](http://www.eurolot.com), [www.lot.com](http://www.lot.com)
2. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w krajowym i międzynarodowym ruchu regularnym w czwartym kwartale 2009 i 2010 roku, Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2010.
3. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w krajowym i międzynarodowym ruchu regularnym w czwartym kwartale 2010 i 2011 roku, Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2011.
4. Liczba obsługiwanych pasażerów w portach lotniczych oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym – regularnym i czarterowym w latach 2008–2010, Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2010.
5. Liczba obsługiwanych pasażerów w portach lotniczych oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym – regularnym i czarterowym w latach 2009–2011, Urząd Lotnictwa Cywilnego, 2011.
6. Derda B., Pawlak-Burakowska A., *Analiza międzynarodowego i regionalnego rynku przewozów lotniczych w Polsce w latach 2009–2011*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 7.
7. Portal Polski Rynek Transportu Lotniczego: [www.prtl.pl](http://www.prtl.pl)
8. Czyczuła W., Pawlak A., Rauch P., *Badania wyboru środka transportu w podróżach pomiędzy Krakowem a MPL Kraków Balice*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2011, nr 3.
9. Strona internetowa <http://adv.aero>