Bartłomiej Derda[1]
Aleksandra Pawlak-Burakowska[2]

ANALIZA RUCHU W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W LATACH 2004–2011

W artykule przedstawione zostały analizy ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych na przestrzeni ostatnich lat. Omówiono przewozy pasażerskie i cargo największych polskich portów lotniczych oraz strukturę rynku przewoźników.

Wprowadzenie

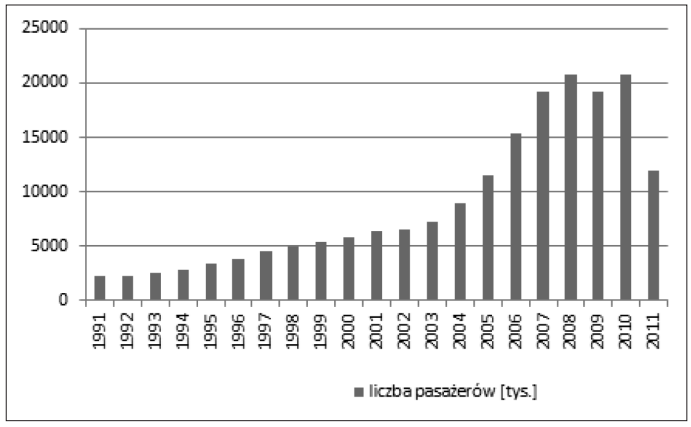
Od roku 1991 można zaobserwować stały wzrost przewozów lotniczych w Polsce. Szczytowa zwyżka liczby przewozów w transporcie lotniczym przypadła na lata 2004–2008, kiedy to porty lotnicze notowały rekordowe wyniki. Rok 2009 przyniósł spadki spowodowane światowym kryzysem gospodarczym, po którym w roku 2010 nastąpił ponowny wzrost. W roku tym nie udało się osiągnąć poziomu z roku 2008, jednak pierwsza połowa 2011 daje optymistyczne dane świadczące o dalszym rozwoju (rys. 1).

Ogólna charakterystyka przewozów lotniczych w Polsce

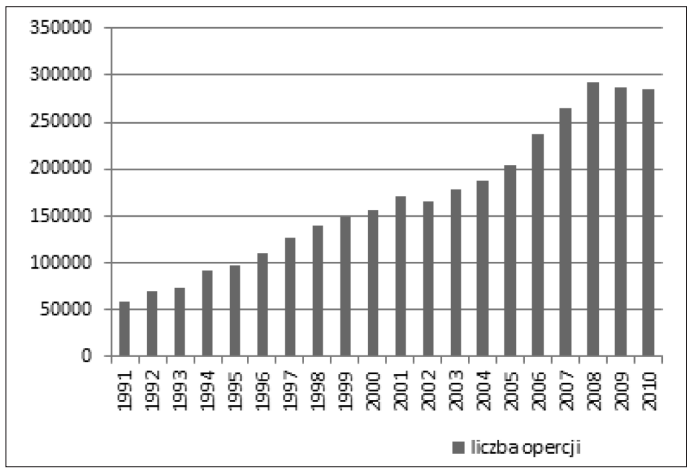
Lata dziewięćdziesiąte przyniosły niewielki, lecz stały wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego. W latach 1991–2003 nastąpił ponad dwukrotny wzrost liczby przewozów w transporcie lotniczym. Dopiero wstąpienie Polski do Unii Europejskiej i związana z nim liberalizacja rynku zaowocowały nagłym i znaczącym wzrostem popularności transportu lotniczego w naszym kraju. Wzrosła liczba przewoźników oferujących swoje usługi, pojawiły się również „tanie linie", które obecnie stanowią większość całego rynku lotniczego. Wzrost nastąpił także w przypadku połączeń nieregularnych. W mniejszych portach lotniczych zaczęły pojawiać się coraz to nowe destynacje międzynarodowe.

Należy zauważyć, że znaczący wzrost przewozów pasażerskich nastąpił w 2004 roku, a tendencja wzrostowa utrzymywała się, aż do pojawienia się efektów kryzysu gospodarczego w 2009 roku. Niektóre porty lotnicze, między innymi Katowice-Pyrzowice i Gdańsk-Rębiechowo, osiągnęły w tym czasie ponad czterokrotny wzrost liczby obsłużonych pasażerów. W roku kryzysowym wszystkie większe porty lotnicze zanotowały spadki. Rok 2010 przyniósł ponowny wzrost, jednak wyniki za rok 2010 są nieznacznie niższe niż w rekordowym 2008. Częściowe wyniki obrazujące ruch lotniczy w 2011 wskazują na utrzymywanie się tendencji wzrostowej.

W latach 2003–2007 [5] można zauważyć znaczny wzrost zarówno liczby obsłużonych pasażerów (rys. 1), jak i wykonanych operacji lotniczych (rys. 2). Skutkiem tego jest wzrost stopnia wykorzystania samolotów, który od roku 2006 ustabilizował się na poziomie 65–72 osoby.



Rys. 1. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 1991–2011.

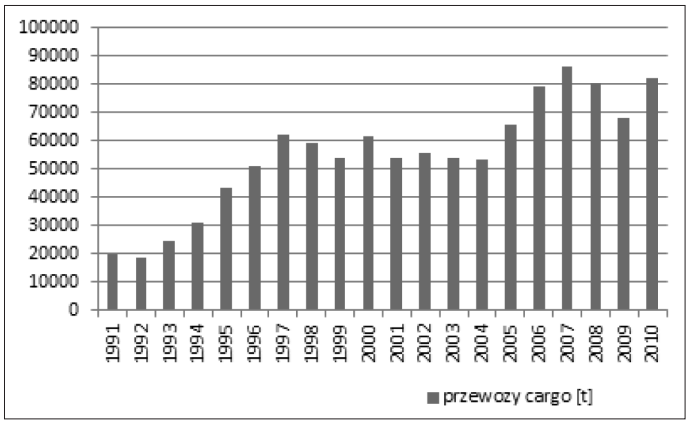


Rys. 2. Liczba operacji lotniczych wykonanych w polskich portach lotniczych w latach 1991–2010.

[1] Mgr inż., doktorant w Katedrze Infrastruktury Transportu Szynowego i Lotniczego Politechniki Krakowskiej, bartlomiejderda@poczta.fm

[2] Mgr inż., Politechnika Krakowska, Katedra Infrastruktury Transportu Szynowego i Lotniczego, apawlak@pk.edu.pl

Liczba przewozów cargo w Polsce w latach 1993–1997 wzrosła prawie trzykrotnie, a po roku 1997 ustabilizowała się na poziomie 52–62 tysięcy ton rocznie (rys. 3). Kolejny istotny wzrost nastąpił w analogicznym okresie, co w przypadku przewozów pasażerskich, czyli w latach 2004–2007. Po tym okresie wielkość przewożonych ładunków utrzymuje się na poziomie 80–86 tysięcy ton, pomijając kryzysowy 2009 rok, w którym liczba przewozów cargo spadła prawie do poziomu z 1997 roku, czyli do 68 tysięcy ton.

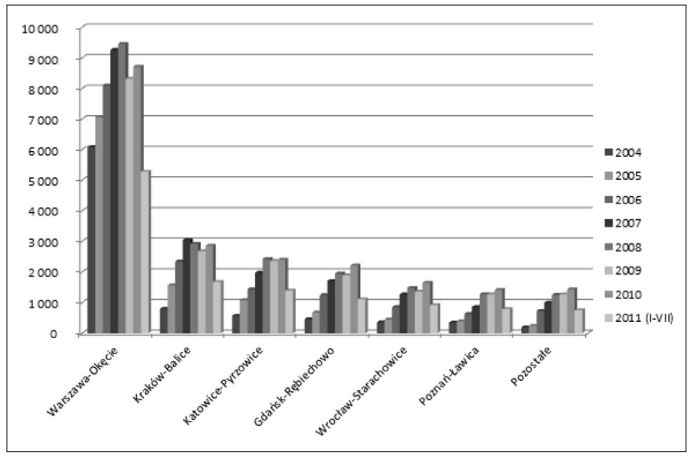


Rys. 3. Liczba przewozów cargo w tonach w polskich portach lotniczych w latach 1991–2010.

Analiza przewozów w poszczególnych polskich portach lotniczych

Na podstawie dostępnych danych łatwo zauważyć podział portów lotniczych w Polsce [6]. Pomijając port lotniczy Warszawa-Okęcie, tradycyjnie obsługujący blisko połowę ruchu lotniczego w Polsce, można wyróżnić dwie grupy portów. Pierwsza grupa to pięć portów lotniczych (Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Gdańsk-Rębiechowo, Wrocław-Starachowice i Poznań-Ławica), z której każdy port obsługuje pomiędzy 1 a 3 milionami pasażerów rocznie. Druga grupa, czyli pozostałe pięć portów lotniczych, które obsługują poniżej 0,5 miliona pasażerów rocznie.

Analizując liczbę pasażerów rocznie (rys. 4), największym portem lotniczym w Polsce był i jeszcze wiele lat będzie Warszawa-Okęcie. W 2010 roku obsłużono tam ponad 8,7 miliona pasażerów, a w rekordowym 2008 – 9,46 miliona pasażerów, co stanowiło odpowiednio 42% i 45% ruchu pasażerskiego w Polsce. Drugim pod względem obsługiwanej liczby pasażerów portem lotniczym jest Kraków-Balice z wynikiem 2,86 miliona pasażerów rocznie (2008 – 2,92 miliona, 2007 – 3,04 miliona). Ruch pasażerski powyżej 1 miliona rocznie zanotowały także Katowice-Pyrzowice – 2,4 miliona (2008–2,42 miliona), Gdańsk-Rębiechowo – 2,2 miliona (2008 – 1,95 miliona), Wrocław-Starachowice 1,65 miliona (2008 – 1,48 miliona) oraz Poznań-Ławica – 1,42 miliona (2008 – 1,27 miliona). Poniżej jednego miliona pasażerów w 2010 roku obsłużyły porty: Rzeszów-Jasionka – 454 tysiące, Łódź im. Wł. Reymonta – 413 tysiące, Szczecin–Goleniów – 282 tysiące, Bydgoszcz-Szwederowo – 278 tysięcy oraz Zielona Góra-Babimost – 4,6 tysiąca.

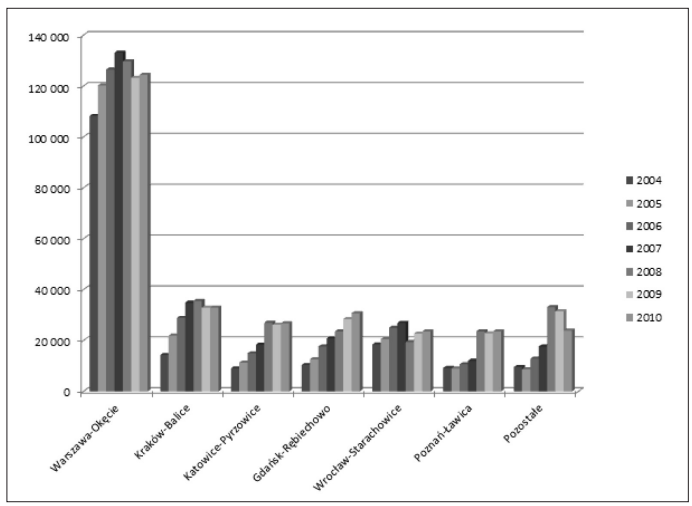


Rys. 4. Ruch pasażerski w tys. pasażerów, z podziałem na porty lotnicze w latach 2004– 2011.

Lata 2004–2008 to okres największego rozwoju portów lotniczych w Polsce [4, 5]. Liczba obsłużonych podróżnych w tych latach zwiększyła się nawet czterokrotnie: Gdańsk-Rębiechowo (2004 – 436,8 tysiąca, 2008 – 1,9 miliona), Katowice-Pyrzowice (2004 – 579,9 tysiąca, 2008 – 2,36 miliona) i Wrocław-Starachowice (2004 – 355 tysięcy, 2008 – 1,36 miliona). Kraków-Balice oraz Poznań-Ławica zanotowały ponad 3,5-krotny wzrost, natomiast największy z „pierwszej szóstki" portów lotniczych – Warszawa-Okęcie – zanotowała jedynie wzrost o połowę (2004 – 6,1 miliona, 2008 – 8,3 miliona).

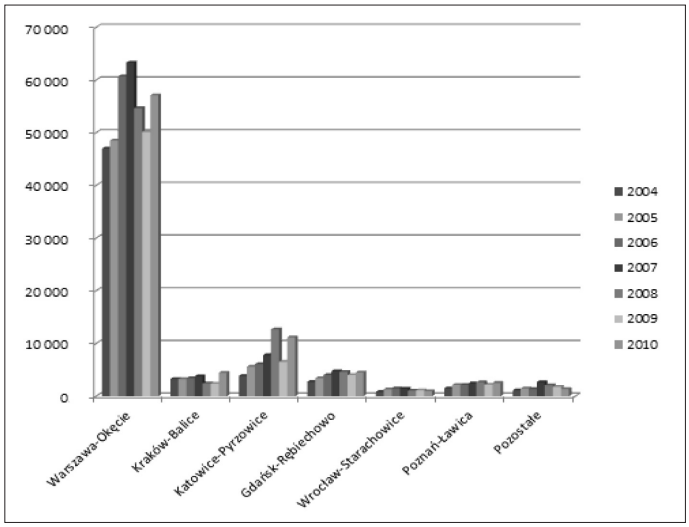
2009 to rok kryzysu finansowego na świecie, co przełożyło się bezpośrednio na liczbę podróży odbywanych transportem lotniczym, a tym samym liczbę operacji lotniczych (rys. 5). Wszystkie duże porty lotnicze w Polsce odnotowały spadki. Mniejsze porty lotnicze kryzys w 2009 roku dotknął w znacznie mniejszym stopniu. Ciekawe, że Rzeszów-Jasionka, jako jedyny w Polsce zanotował znaczny wzrost w 2009 roku.

Rok 2010 przyniósł ponowne wzrosty w wielkości liczby przewiezionych pasażerów, a tendencja ta utrzymuje się także w pierwszej połowie 2011 roku. Dotyczy ona zarówno liczby obsłużonych pasażerów, towarów, jak i operacji lotniczych.



Rys. 5. Liczba przewozów cargo w tonach, z podziałem na porty lotnicze w latach 2004–2010.

Największym polskim portem lotniczym obsługującym przewozy cargo jest Warszawa-Okęcie, który w 2010 roku obsłużył 70% ruchu cargo – 57 tysięcy ton (rys. 6). Wartość ta jest większa niż w 2008 i 2009 roku, jednak o ponad 6 tysięcy ton mniejsza niż w rekordowym 2007 roku (63,3 tysięcy ton).W aspekcie przewozów cargo należy zwrócić uwagę na Katowice-Pyrzowice. Począwszy od 2004 roku, liczba przewożonych tam ładunków rośnie. W 2010 roku było to 11,2 tysięcy ton. Jest to co prawda mniej niż w rekordowym 2008 (12,7 tysięcy ton), jednak stanowi 14% lotniczych przewozów cargo w polskich portach. Z wyjątkiem tych lat od 2006 roku wielkość przewozów utrzymuje się na poziomie 5,6–7,7 tysięcy ton. Udostępnione dane za miesiące styczeń–lipiec 2011 (7007 tysięcy ton) pozwalają sądzić, iż liczba przewiezionych ładunków zrówna się z wartością z 2008 roku. Kolejne dwa porty lotnicze, utrzymujące wielkość przewozów cargo na poziomie 3%–6% wszystkich przewozów, to Kraków-Balice oraz Gdańsk-Rębiechowo, które w 2010 roku obsłużyły odpowiednio 4465 ton i 4487 ton. Poznań-Ławica, z 2533 tonami, zanotował w 2010 roku 3% udział w rynku, a pozostałe porty lotnicze w granicach 1%.



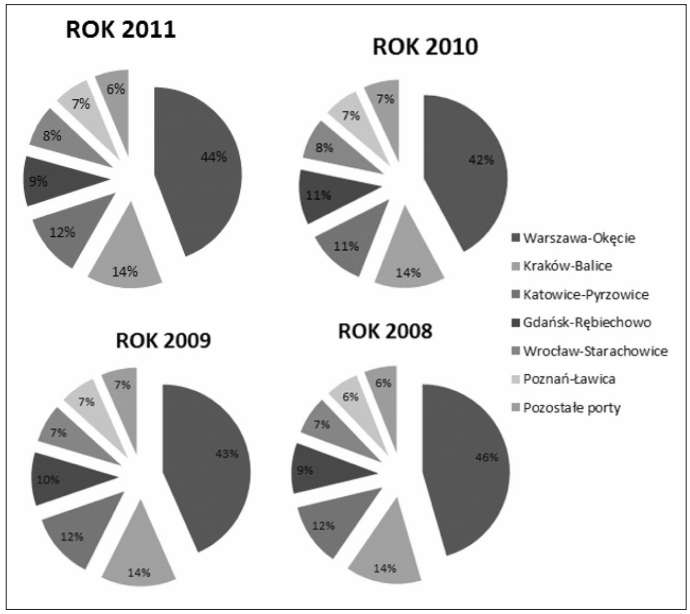
Rys. 6. Liczba operacji lotniczych z podziałem na porty lotnicze w latach 2004–2011.

Lata 2008–2011 były okresem niespokojnym dla światowego, jak również dla polskiego transportu lotniczego. 2008 to ostatni rok znaczących wzrostów. Po nim nastąpił kryzysowy rok 2009, a następnie powrót do tendencji zwyżkowych w 2010 roku oraz opisanych poniżej na podstawie częściowych danych roku 2011 [1].

W 2008 roku prawie wszystkie polskie porty lotnicze zanotowały rekordowy ruch [4]. Warszawa-Okęcie obsłużył blisko 9,5 miliona pasażerów. Drugi, co do wielkości obsługi pasażerskiej port lotniczy w kraju, Kraków-Balice obsłużył 2,9 miliona pasażerów. W tym przypadku jednak rekord padł w 2007 roku i było to 3,04 miliona obsłużonych pasażerów. Kolejne w rankingu Katowice, z wynikiem ponad 2,4 miliona, Gdańsk – 1,95 miliona, Wrocław – 1,48 miliona, Poznań – 1,27 miliona. Pozostałe porty lotnicze w sumie obsłużyły 1,25 miliona. Łączna suma obsłużonych pasażerów w portach lotniczych w Polsce to 20,778 miliona.

Rok 2009 przyniósł spadki we wszystkich portach lotniczych [3], z wyjątkiem portu Rzeszów-Jasionka. Odnotował on 18% wzrost, obsługując 383 tysiące pasażerów, podczas gdy – dla porównania – w 2008 roku obsłużył 323 tysiące. Ten wynik sprawił, że całkowity tonaż pięciu najmniejszych portów lotniczych w 2009 roku zanotował 1,5% wzrost, w stosunku do roku wcześniejszego, mimo że wszystkie pozostałe zanotowały spadki.

Całkowity ruch pasażerski w Polsce spadł do 19,171 milionów, co oznacza prawie 8-procentowy spadek. Kryzys najbardziej dotknął dwa największe porty lotnicze, gdzie znaczący udział w ruchu posiadali tradycyjni przewoźnicy, czyli Warszawę i Kraków (rys. 7). Liczba obsłużonych podróżnych to odpowiednio 8,3 miliona i 2,7 miliona. Oznacza to spadki o ponad 12% i 8%. Podobnie sytuacja wyglądała we Wrocławiu – spadek o 8,2%. Najmniejsze spadki zanotowały Katowice – 2,5% oraz Poznań – 0,2%. Są to porty lotnicze, gdzie znaczący udział, ponad 25%, stanowi ruch nieregularny. W przypadku Katowic, także 87% udział częściej wybieranych „tanich" linii w ruchu regularnym. Port lotniczy Gdańsk, pomimo dużego, w granicach 90%, udziału ruchu regularnego oraz niskiego udziału tanich linii – 65% – zanotował niewielki spadek.



Rys. 7. Procentowy udział portów lotniczych w przewozach pasażerskich w latach 2008– 2011.

Liczba operacji lotniczych we wszystkich polskich portach (rys. 9) utrzymała się na podobnym poziomie i zanotowany został spadek jedynie o 1,4%. Świadczy to o niższym wypełnieniu statków powietrznych przy podobnej liczbie połączeń. Największy spadek w 2009 roku zanotowały przewozy cargo (rys. 8), prawie o 15% (80,25 tysięcy ton w 2008, 68,23 tysięcy ton w 2009).

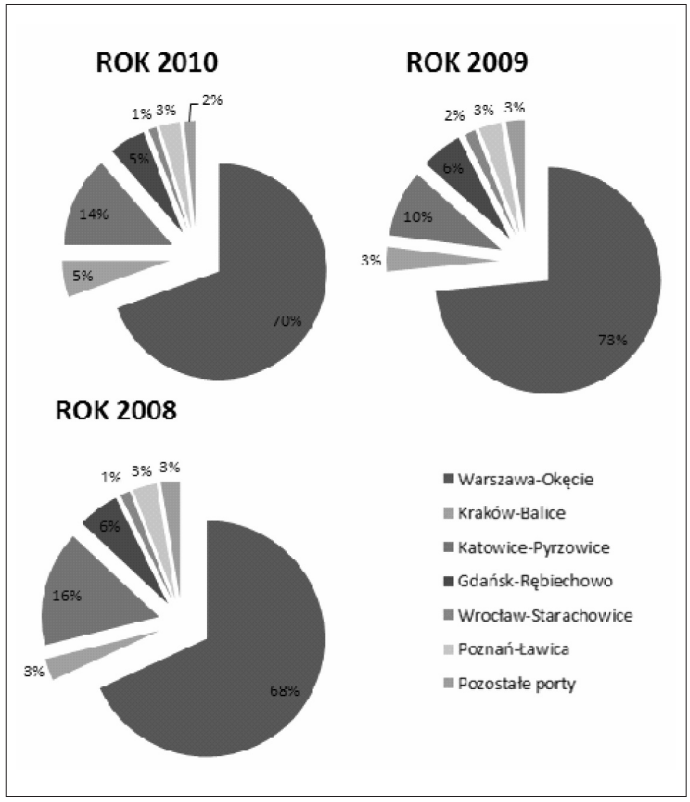
Rok 2010 przyniósł powrót to tendencji zwyżkowej. Polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie 20,7 miliona pasażerów, co stanowi 99,6% wielkości ruchu pasażerskiego w 2008 roku. Port Warszawa-Okęcie obsłużył 8,7 miliona pasażerów, co stanowi 8% mniej, niż obsłużonych w 2008 roku 9,46 miliona pasażerów. Kraków-Balice oraz Katowice–Pyrzowice zbliżyły się do poziomu z 2008 roku (odpowiednio 98%, 99%). Porty lotnicze Szczecin-Goleniów i Zielona Góra-Babimost zanotowały odpowiednio 93% i 80% wielkości przewozów pasażerskich z 2008, natomiast Bydgoszcz–Szwederowo wróciła do poziomu z roku 2008. Pozostałe porty lotnicze zanotowały wzrost w porównaniu do 2008 roku. Ruch pasażerski w Gdańsku-Rębiechowo wzrósł o 13%, Wrocław i Poznań zanotowały 11% wzrost. Łódź im. Wł. Reymonta zanotowała 22% wzrost liczby obsłużonych pasażerów. Największy wzrost w latach 2008–2010 odnotował Rzeszów-Jasionka – aż 40%, zbliżając się tym samym do granicy 0,5 miliona obsłużonych pasażerów rocznie. Na podstawie dostępnych danych od stycznia do lipca roku 2011 obsłużono tam już 268,8 tysiąca pasażerów.

Liczba operacji w roku 2010 zmniejszyła się o 2% w stosunku do 2008 [2]. Świadczy to o dalszym utrzymywaniu liczby połączeń sprzed kryzysu. Ruch cargo w stosunku do 2008 roku wzrósł o ponad 2% i wyniósł łącznie 82 122,2 tony w 2010 roku.

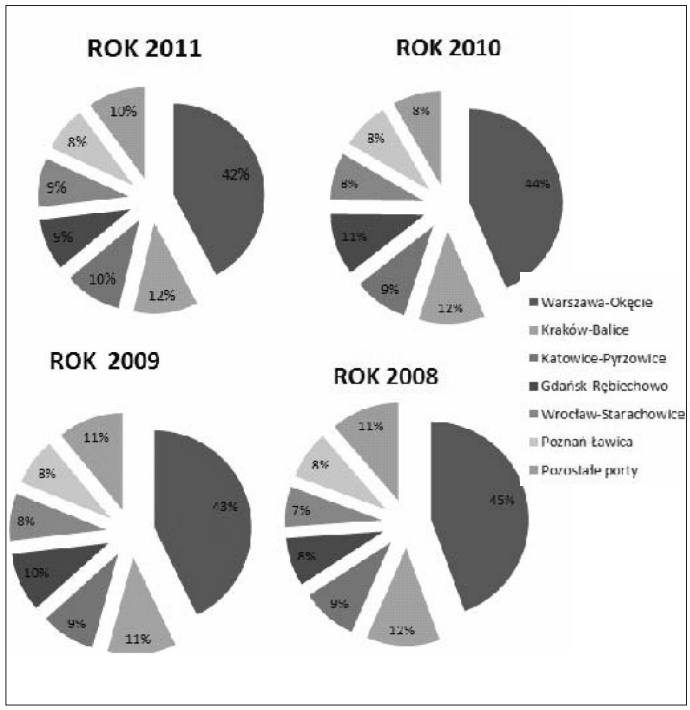
Kryzys właściwie nie wpłynął na proporcje udziału w polskim rynku poszczególnych portów lotniczych, pomimo spadku przewozów w 2009 roku, zarówno w przypadku przewozów pasażerskich, cargo oraz liczby operacji lotniczych. Port Warszawa-Okęcie zdecydowanie przoduje, mając ponad 40% udziały w rynku przewozów pasażerskich i 70% przewozów cargo. Udział proporcjonalny w rynku pozostałych portów lotniczych pozostaje względnie stały na przestrzeni ostatnich lat.

Procentowy udział tanich przewoźników w przewozach pasażerskich jest tradycyjnie niski w przypadku portu Warszawa-Okęcie (rys. 9). Przewoźnicy ci preferują mniejsze porty lotnicze, ze względu na niższe koszty operacyjne, którymi mniejsze miasta chcą wpłynąć na wzrost liczby połączeń z lokalnych lotnisk. W mniejszych portach lotniczych w ostatnich latach udział „tanich linii" wynosi około 2/3 wszystkich przewozów. Wyjątkiem są tu Katowice-Pyrzowice, gdzie od kilku lat „tanie linie" oraz przewozy nieregularne stanowią ponad 90% całości ruchu lotniczego. Należy również zwrócić uwagę, iż przewozy nieregularne w portach lotniczych w Warszawie, Krakowie i Gdańsku stanowią około 10% wszystkich przewozów (rys. 10). Ogólnie udział przewozów nieregularnych (głównie wakacyjnych destynacji) utrzymuje się w przeciągu ostatnich trzech lat na względnie stałym poziomie w zależności od portu lotniczego.

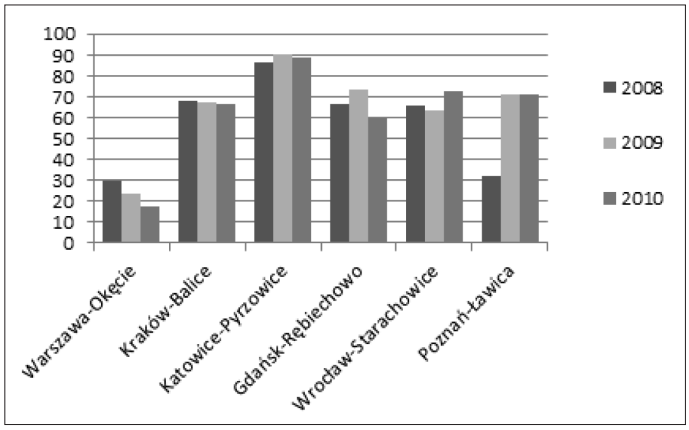
Na podstawie danych z okresu styczeń–lipiec 2011 roku (rys. 11, 12) [1], opublikowanych przez porty lotnicze, widać zachowanie tendencji wzrostu liczby pasażerów oraz operacji lotniczych. Szczegółowe dane podane przez trzy największe porty podają wzrosty w granicach 5–7% w pierwszych siedmiu miesiącach 2011 roku, w stosunku



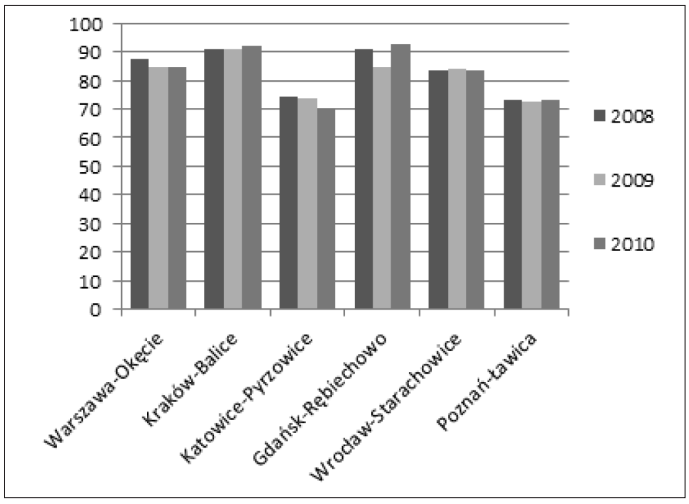
Rys. 8. Procentowy udział portów lotniczych w przewozach cargo w latach 2008–2010.



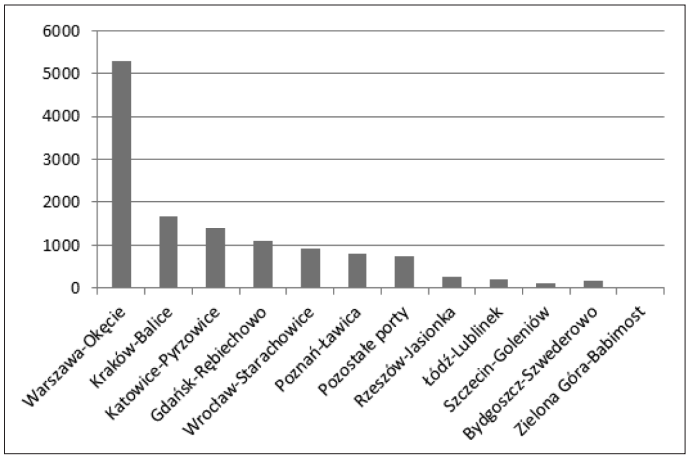
Rys. 9. Procentowy udział portów lotniczych w operacjach lotniczych w latach 2008–2011.



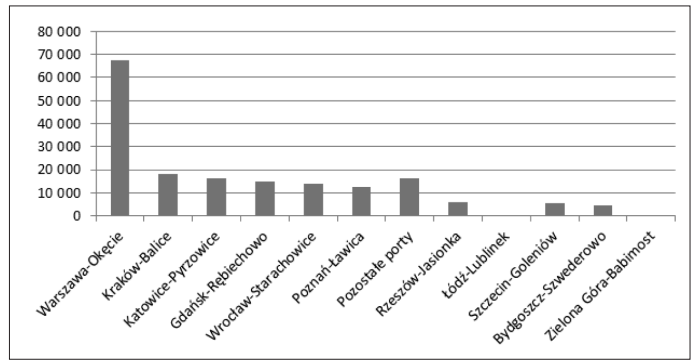
Rys.10. Procentowy udział tanich przewoźników w ruchu regularnym w latach 2008–2010.



Rys. 11. Procentowy udział ruchu regularnego w poszczególnych portach lotniczych w latach 2008– 2010.



Rys. 12. Ruch pasażerski w tys. pasażerów, z podziałem na porty lotnicze, styczeń– lipiec 2011.



Rys. 13. Liczba operacji lotniczych z podziałem na porty lotnicze, styczeń–lipiec 2011.

do roku poprzedniego. Największy wzrost odnotował port lotniczy Warszawa-Okęcie – aż 7,8% (5279,8 tysiąca) w stosunku do analogicznego okresu w 2010 roku. Katowice-Pyrzowice podają wzrost o 5,6% (1398 tysięcy), a Kraków-Balice – 4,9% (1683 tysięcy). Analizując dane udostępnione przez polskie porty lotnicze, można spodziewać się, że zarówno liczba obsłużonych pasażerów, przewozy cargo, jak i liczba operacji lotniczych wzrośnie w stosunku do roku ubiegłego.

Podsumowanie

W najbliższych latach z pewnością zaobserwujemy dalszy wzrost transportu lotniczego w Polsce. Wiodąca rola Okęcia będzie stopniowo spadać na korzyść kolejnych 5 portów lotniczych w rankingu.

Specjaliści Boeinga w corocznej prognozie rynku światowego „Current Market Outlook 2011" [7] prognozują średni wzrost światowego ruchu pasażerskiego na poziomie 5,1% i towarowego 5,6% rocznie, przy średnim wzroście gospodarczym 3,3% na świecie. W krajach rozwiniętych o nasyconym rynku (Ameryka Północna, kraje „starej" Unii) prognoza przewiduje wzrost odpowiednio 3,6% oraz 4%. Można więc założyć, że wzrost w Polsce będzie bliższy tej pierwszej prognozie.

Dodatkowo pewnym wydaje się coraz większy wzrost udziału mniejszych portów lotniczych w przewozach, co można najlepiej zaobserwować na przykładzie PL Rzeszów-Jasionka. Port ten nawet w czasie kryzysu zanotował duży wzrost liczby obsłużonych pasażerów, zarówno na trasach krajowych, jak i międzynarodowych, co skutkuje rozbudową infrastruktury.

Literatura

1. Strony internetowe polskich portów lotniczych.
2. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2010 roku, ULC, Warszawa 2011.
3. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009 roku, ULC, Warszawa 2010.
4. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2008 roku, ULC, Warszawa 2010.
5. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w latach 2004–2007, ULC, Warszawa 2009.
6. Liwiński J., *Działalność polskich portów 2004–2010,* opracowania ULC, www.ulc.gov.pl
7. Warner M., *Boeing Current Market Outlook 2011,* www.boeing.com, 2011.