



10 lat funkcjonowania zliberalizowanego rynku transportu lotniczego po wejściu Polski do UE

Celem niniejszej prezentacji jest ogólne zobrazowanie zmian na polskim rynku transportu lotniczego, które nastąpiły po wejściu Polski do Unii Europejskiej.

Opracowanie: Wydział statystyk i analiz

Warszawa, 30 kwiecień 2014 r.



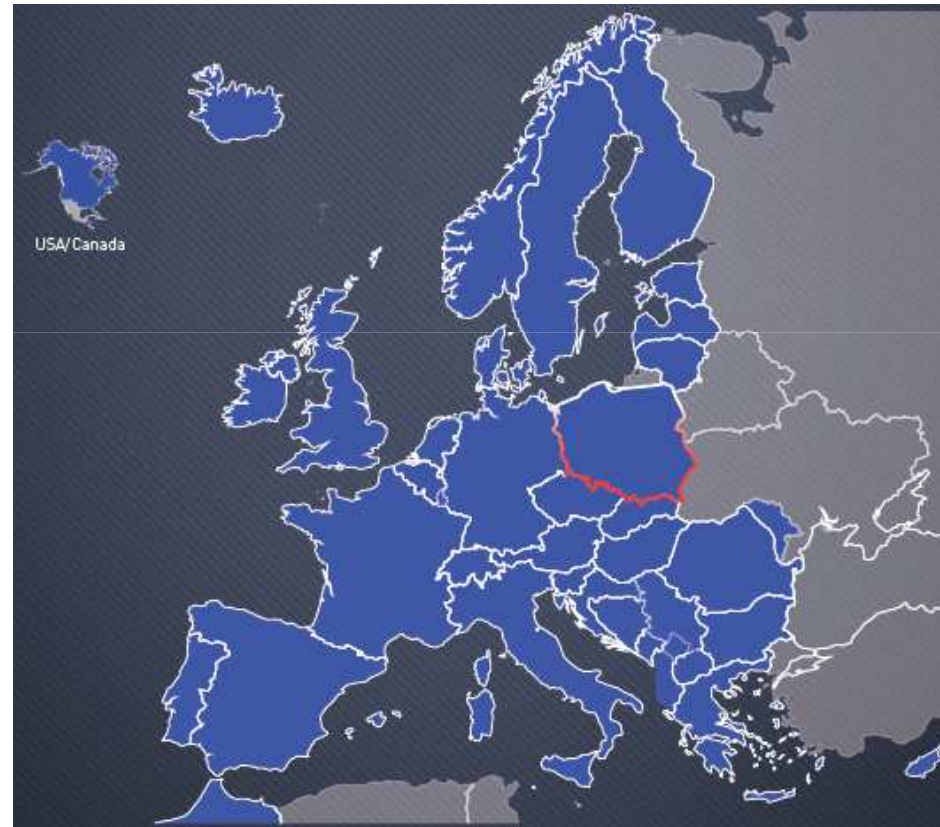
Liberalizacja rynku

Jednym z najważniejszych momentów zwrotnych w historii polskiego rynku przewozów lotniczych była liberalizacja, związana z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 roku.

Pasażerowie mogli jednak odczuć jej pozytywne skutki wcześniej, ponieważ Polska zdecydowała się już w 2003 roku na uwolnienie części rynków, nowelizując dwustronne umowy o komunikacji lotniczej m.in. z Niemcami, Wielką Brytanią, Danią oraz Szwecją. W efekcie jeszcze pod koniec 2003 roku operacje na polskim rynku rozpoczął pierwszy polski przewoźnik niskokosztowy AirPolonia.

Wraz z wstąpieniem do UE Polska wdrożyła prawo europejskie w obszarze transportu lotniczego. Na podstawie obowiązującego wówczas tzw. trzeciego pakietu liberalizacyjnego, każdy przewoźnik wspólnotowy zyskał prawo do swobodnego wykonywania przewozów w Polsce. Takie samo prawo na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego nabyli również polscy przewoźnicy.

Wybrany obszar zliberalizowanego rynku lotniczego* - Unia Europejska i kraje sąsiadujące oraz Stany Zjednoczone i Kanada**



Źródło: broszura ULC przygotowana na 6-tą Światową Konferencję Transportu Lotniczego

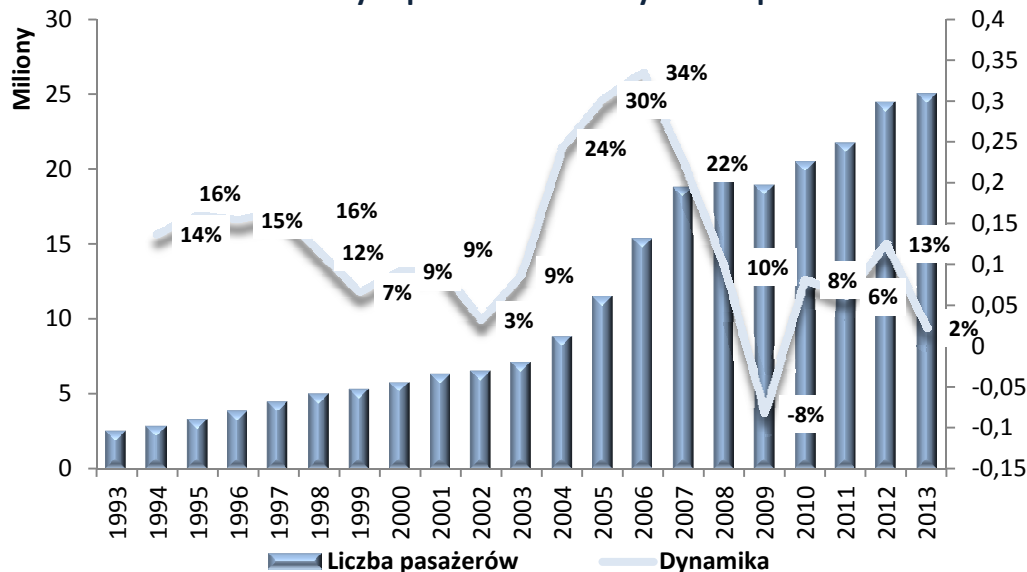
* Istnieją różnice w zakresie stopnia liberalizacji części rynków

** UE 28 + EFTA (Islandia, Lichtenstein, Norwegia oraz Szwajcaria), wielostronna umowa pomiędzy UE a krajami Zachodnich Bałkanów z 2006 r. (Albania, Bośnia i Hercegowina, Macedonia, Czarnogóra, Serbia, Chorwacja – późniejszy członek EU oraz Kosowo), Maroko (umowa z 2006 r.), USA (mowa z 2007 i 2010 r.), Kanada (mowa z 2009 r.) oraz Mołdawia (umowa z 2012 r.)



Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych

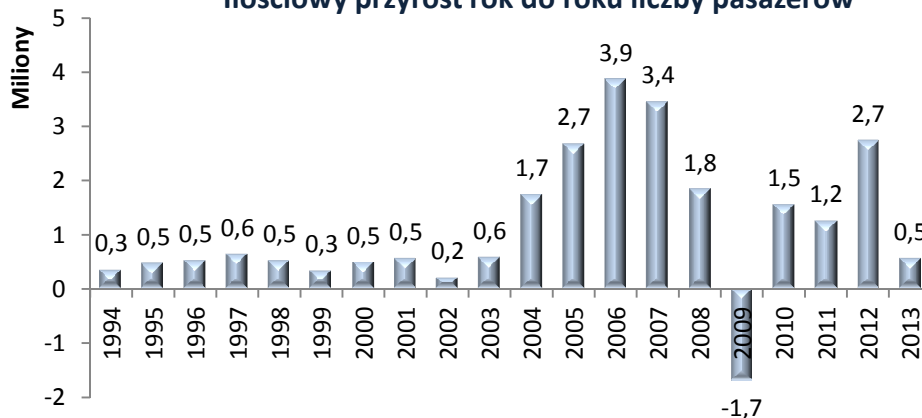
Liczba obsłużonych pasażerów oraz dynamika przewozów



W latach 1995-2003, z wyjątkiem kryzysowego roku 2002, ruch lotniczy zwiększał się rocznie o ok. 0,5 mln pasażerów. Po liberalizacji rynku wzrosty te przekroczyły 1 mln pasażerów, sięgając nawet poziomu 4 mln w rekordowym 2006 roku. W 2013 roku polskie lotniska obsłużyły przeszło 3,5 krotnie więcej pasażerów niż w 2003 roku, co przełożyło się na różnicę bliską 18 milionów pasażerów. Dla porównania warto przytoczyć, że ruch lotniczy w 2003 roku był zaledwie większy o 4,5 mln pasażerów w porównaniu do roku 1993-go. Zatem w ciągu 10 lat po liberalizacji rynek lotniczy w Polsce zwiększył się czterokrotnie bardziej w porównaniu do analogicznego okresu sprzed uwolnienia rynku.

W efekcie liberalizacji polski rynek przeszedł ogromną przemianę. Dynamika ruchu znacząco przyspieszyła. Podczas, gdy na przełomie wieków ruch lotniczy przyrastał w średniorocznym tempie 7-12%, od 2004 roku rocznie polskie porty lotnicze obsługiwały średniorocznie o ok. 20-30% pasażerów więcej. Tak wysokie wzrosty zostały dopiero zatrzymane przez kryzys lotniczy w 2008 - 2009 roku. W efekcie otwarcia rynku tylko w latach 2003-2006 ruch w Polsce podwoił się. Wysoka dynamika ruchu przekładała się również na znaczące przyrosty w ujęciu ilościowym.

Ilościowy przyrost rok do roku liczby pasażerów

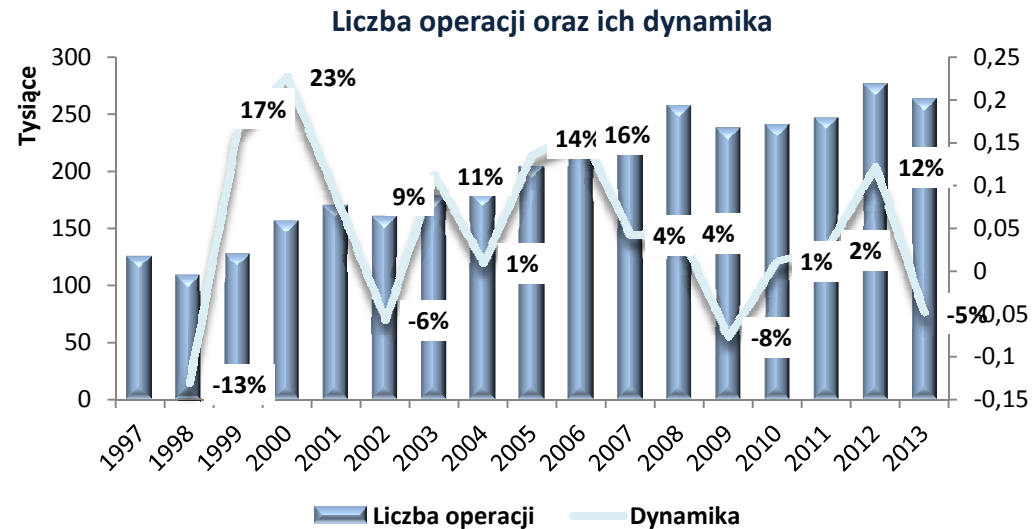




Operacje lotnicze

Urząd Lotnictwa Cywilnego dysponuje danymi na temat zrealizowanych operacji lotniczych począwszy od 1997 roku. Dane te wskazują, że polski rynek notował znacznie niższą dynamikę zmiany liczby operacji pasażerskich w porównaniu do liczby obsługiwanych pasażerów.

W 2013 roku liczba pasażerów, którzy podróżowali z i do polskich portów była ponad 5,5 wyższa w porównaniu do 1997 roku. W tym samym czasie liczba operacji wzrosła nieco ponad dwukrotnie. Szczególnie duże dysproporcje widać na przykładzie ostatniej dekady (2003-2013). Podczas, gdy dynamika przewozów pasażerskich wzrosła 3,5 krotnie liczba operacji zwiększyła się zaledwie o 50%. Dysproporcje pomiędzy dynamiką przewozów pasażerskich oraz liczby operacji wynikają ze zwiększania średniej liczby pasażerów na jedną operację, co jest charakterystycznym zjawiskiem w całej Europie.

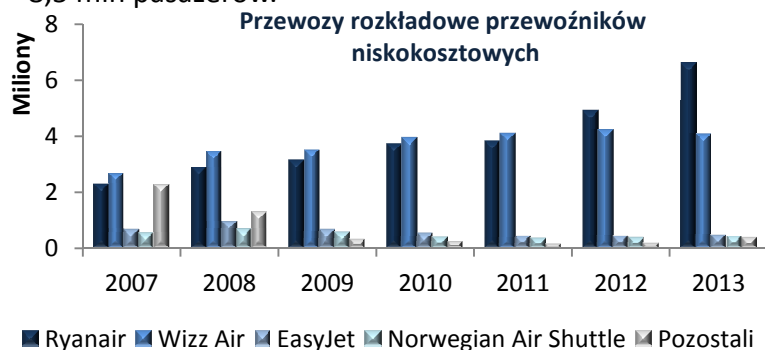


Podczas, gdy w latach 1997 – 2003 średnia liczba pasażerów w samolocie przypadająca na jedną operację oscylowała wokół 40, po otwarciu rynku wartość ta zaczęła gwałtownie rosnąć. W 2013 roku średnio w samolocie podróżowało 95 pasażerów. W największym stopniu wpływ na to miało pojawienie się na rynku i dynamiczny rozwój tzw. przewoźników niskokosztowych. Ponadto, podobnie jak i na całym kontynencie, przewoźnicy sieciowi w Polsce zwiększyli współczynniki wypełnienia miejsc (LF) oraz średnią wielkość samolotów, którymi operują.



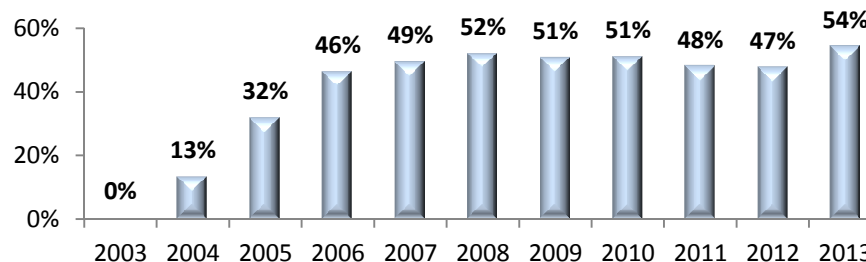
Przewozy wykonywane przez tzw. przewoźników niskokosztowych*

Jak już wcześniej wspomniano, bardzo duży wpływ na kształt polskiego rynku po liberalizacji przewozów lotniczych miała oferta tzw. przewoźników niskokosztowych. Przewoźnicy realizujący przewozy według tego modelu biznesowego zaledwie w 4 lata osiągnęli blisko 50% udział w przewozach regularnych w Polsce, obsługując w 2007 roku na polskim rynku blisko 8,5 mln pasażerów.



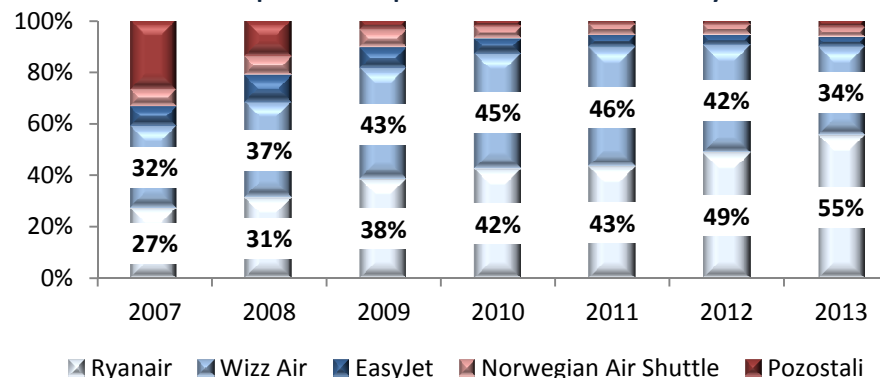
Wyhamowanie gwałtownego rozwoju oferty tzw. przewoźników niskokosztowych można zaobserwować od 2009 roku, wraz z pojawieniem się na rynku kryzysu lotniczego. Rynek doświadczył wówczas dwóch równoległych zjawisk. Z jednej strony dwóch dominujących przewoźników kontynuowało rozwój, podczas, gdy pozostali przewoźnicy ograniczyli przewozy.

Udział w regularnych przewozach lotniczych przewoźników niskokosztowych



W efekcie zmian następujących po nadejściu kryzysu lotniczego widać wyraźną zmianę struktury przewozów lotniczych realizowanych przez tzw. przewoźników niskokosztowych w Polsce. W efekcie ekspansji Wizzair i Ryanair obaj przewoźnicy realizują obecnie blisko 90% tego typu przewozów w Polsce.

Udział poszczególnych przewoźników w regularnych przewozach przewoźników niskokosztowych



*Niskokosztowy przewoźnik lotniczy jest pojęciem zwyczajowo przyjętym, określającym model biznesowy działalności.



Przewozy w polskich portach lotniczych w podziale na porty regionalne i aglomerację warszawską

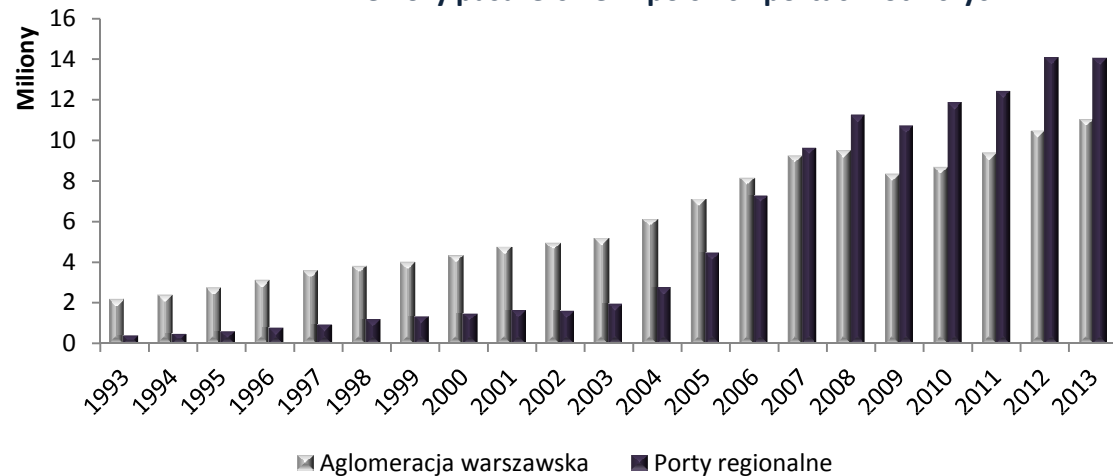
W wymiarze geograficznym największymi beneficjentami liberalizacji rynku lotniczego w Polsce były regiony położone poza aglomeracją warszawską. Podczas, gdy w 2013 roku porty regionalne obsługiwały ok. 27% ruchu pasażerskiego na polskim rynku, to w 2007 udział ten przekroczył połowę. W latach 2009 – 2013 wartość ta oscylowała wokół poziomu 56 – 57%.

Znacząca zmiana udziału w ruchu miała swoje źródło w dynamicznym rozwoju nowej oferty przewozowej w portach regionalnych. Port Lotniczy im. Chopina zdołał wprawdzie obsłużyć w 2013 roku 107% więcej pasażerów niż w roku 2003 (ponad 110%, jeśli wziąć pod uwagę również Port Lotniczy Warszawa – Modlin*), to jednak wartość ta w portach regionalnych wzrosła 7 razy.

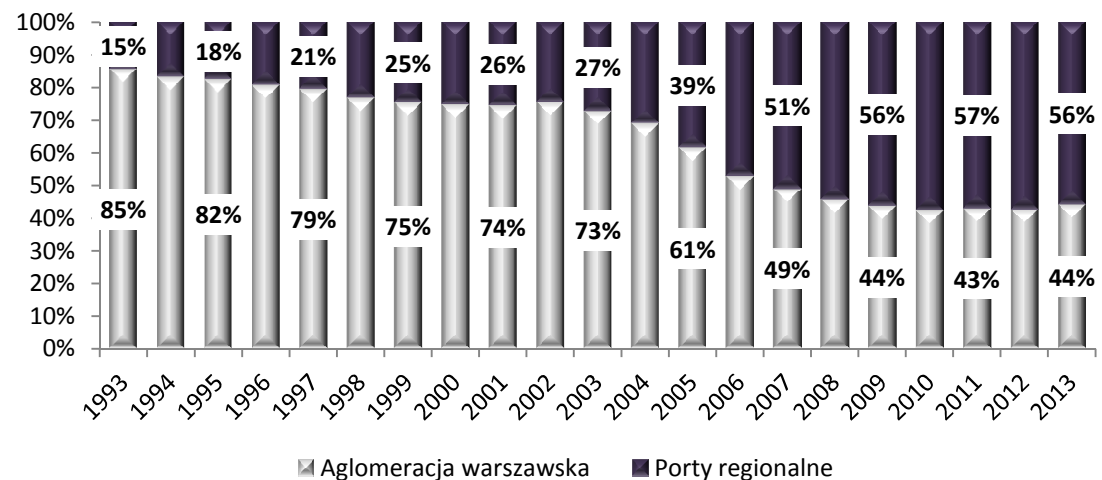
Mimo znaczących różnic w dynamice ruchu Port im. Chopina pozostał liderem w zakresie wartościowych zmian ruchu. W 2013 roku obsłużył 5,5 mln pasażerów więcej niż w 2003 roku. Dla porównania drugi w kolejności Port Lotniczy Kraków Balice zwiększył w tym czasie ruch o 3 mln pasażerów.

* Port Lotniczy Warszawa – Modlin rozpoczął działalność w 2012 roku

Przewozy pasażerskie w polskich portach lotniczych



Udział portów w przewozach pasażerskich

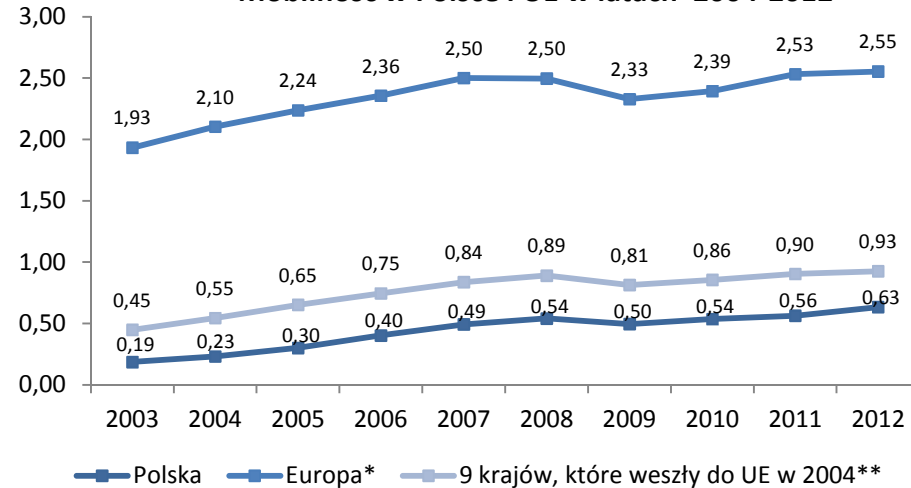




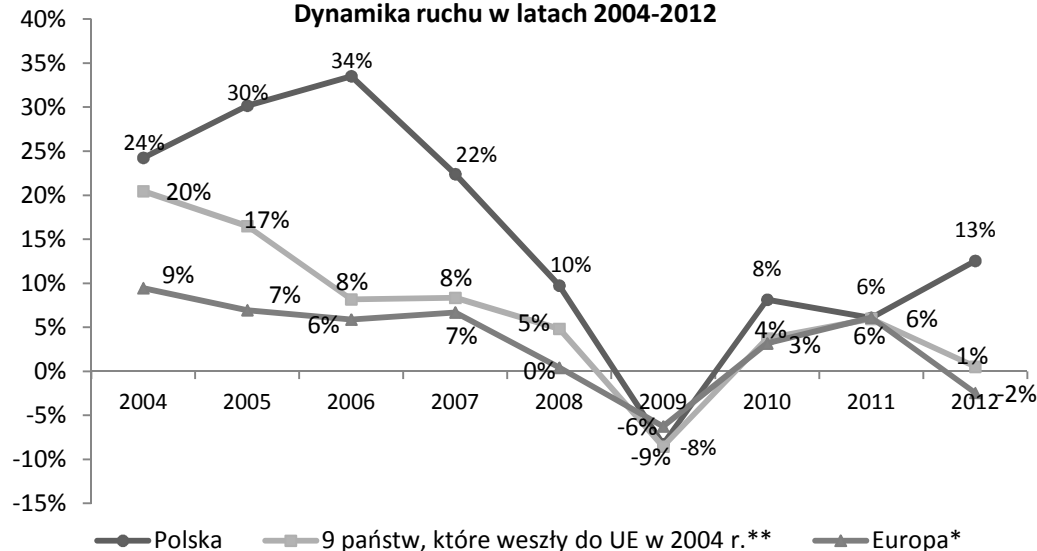
Dynamika ruchu oraz mobilność w Polsce i UE

Od przystąpienia Polski do UE rynek lotniczy notował wyższe dynamiki ruchu pasażerskiego w porównaniu do średniej dla krajów UE oraz średniej dla 9-ciu pozostałych krajów, które przystąpiły do UE wraz z Polską**. Wyjątek stanowił 2009 rok, kiedy w Polsce nastąpił głębszy spadek ruchu w porównaniu do średniej dla całej Europy. W porównaniu jednak do 9-ciu nowych krajów UE Polska zanotowała lepszy wynik. Dzięki tak dobrej dynamice ruchu w 2012 r. liczba pasażerów wzrosła w Polsce przeszło 3,5-krotnie. Dla porównania w krajach dziewiątki wzrost ten wyniósł 1,7, a w Europie 1,4.

Mobilność w Polsce i UE w latach 2004-2012



Dynamika ruchu w latach 2004-2012



Choć mobilność w Polsce w porównaniu z 2003 r. znacząco wzrosła i w 2012 roku osiągnęła poziom 0,63, to wciąż jest ona bardzo niska w porównaniu do innych krajów członkowskich UE. Polska notuje znacznie niższy wskaźnik w porównaniu do średniej mobilności 27 państw, które udostępniają dane dla Eurostat. W przypadku 9 krajów, które w tym samym czasie co Polska weszły do UE pod względem mobilności gorszy wynik notują tylko Słowacja i Słowenia.

*Źródło: ULC, CAA of Lithuania, Eurostat (brak pełnych danych za 2013 r.)

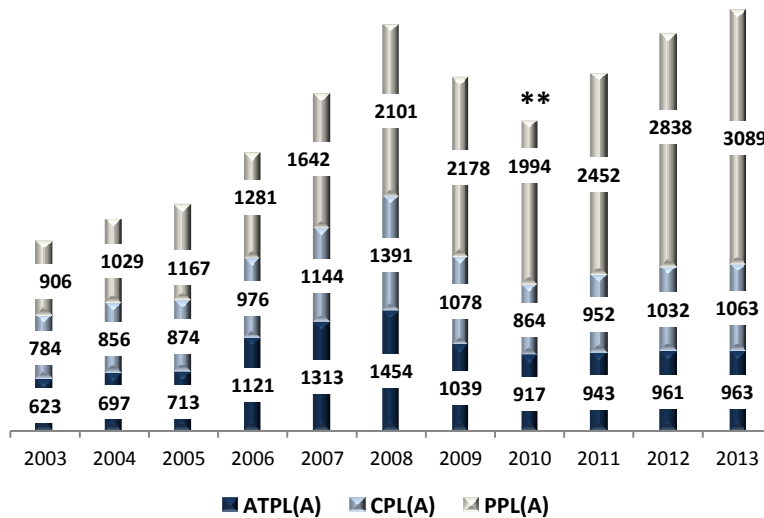
*24 kraje (bez Polski), które są obecne w UE, brak danych Eurostat z 3 krajów UE - Rumunii, Bułgarii, Chorwacji
**Litwa, Łotwa, Estonia, Słowenia, Słowacja, Węgry, Malta, Cypr, Czechy



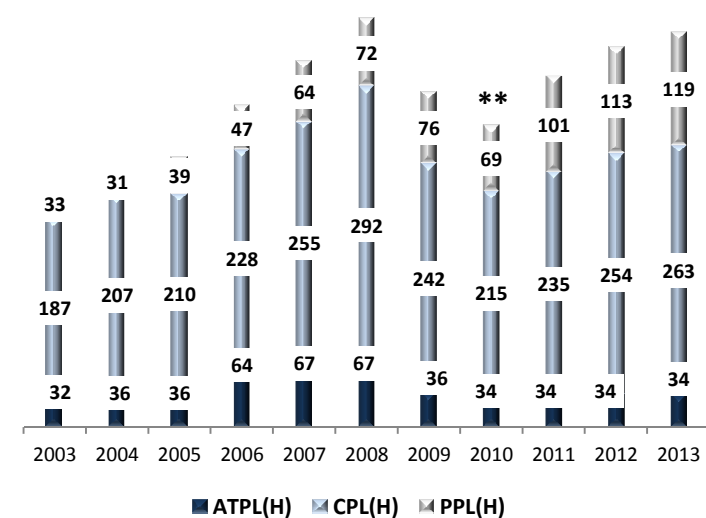
Liczba personelu lotniczego w latach 2003-2013

Wraz z dynamicznym rozwojem oferty przewozów lotniczych znacząco wzrosła również liczba ważnych licencji pilota samolotowego zawodowego (CPL(A)) oraz pilota samolotowego liniowego (ATPL(A)). W rekordowym 2008 roku w Polsce łącznie blisko 2850 pilotów posiadało tego typu uprawnienia, co było wartością przeszło dwukrotnie wyższą w stosunku do roku 2003. Na koniec 2013 roku liczba pilotów samolotowych z licencjami zawodowymi była już jednak znacząco niższa w porównaniu do 2008 roku. Warto jednak mieć na uwadze, że istotnym czynnikiem wpływającym na taki stan faktyczny była wymiana licencji wydawanych według wymagań ICAO na licencje zgodne z JAR-FCL w 2010 roku. Ponadto należy odnotować niemal nieprzerwany wzrost liczby licencji pilota samolotowego turystycznego. Jest to z pewnością wyraz coraz większego zainteresowania Polaków tą formą rekreacji. Należy mieć też na uwadze, że licencja pilota turystycznego stanowi jedną z dróg uzyskania licencji pilota zawodowego. Warto też zauważyć, że podobne trendy jak w przypadku licencji pilota samolotowego można zaobserwować w przypadku licencji pilota śmigłowcowego.

Liczba ważnych licencji pilota samolotowego*



Liczba ważnych licencji pilota śmigłowcowego*



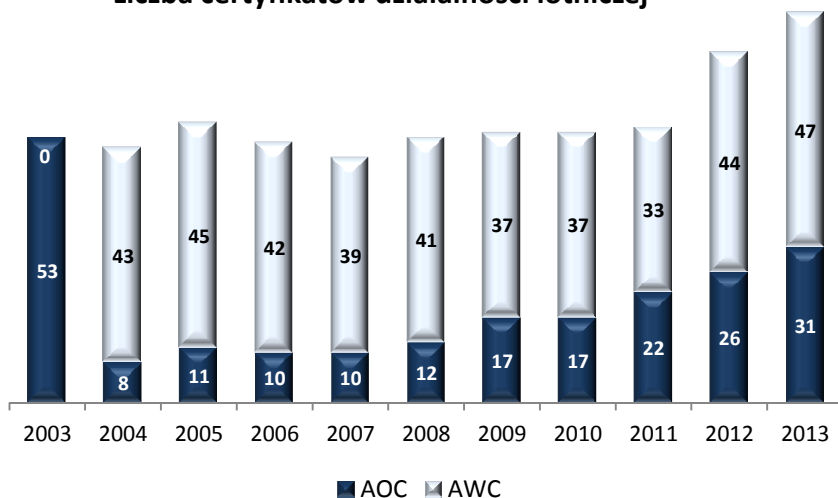
* Stan na koniec roku

** 2010 r. – wymiana licencji wydawanych według wymagań ICAO na licencje zgodne z JAR_FCL



Działalność przewozowa w latach 2003-2013

Liczba certyfikatów działalności lotniczej

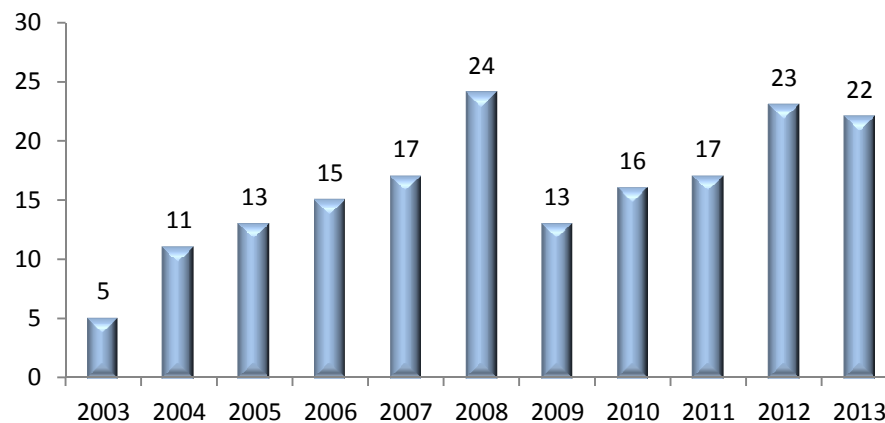


W 2003 r. po wejściu w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym wprowadzono obok dotychczas funkcjonującego certyfikatu przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificate - AOC), także certyfikat usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy (Aerial Works Certificate - AWC). Stąd jeszcze pod koniec 2003 r. liczba certyfikatów AOC wyniosła 53, a AWC 0. Szczególną uwagę należy zwrócić na fakt, że od czasu wejścia Polski do UE i zmiany prawa lotniczego w zakresie certyfikacji działalności lotniczej, prawie czterokrotnie wzrosła liczba podmiotów, które posiadają certyfikat przewoźnika lotniczego.

Źródło :ULC

Także w przypadku koncesji wydawanych przez Prezesa ULC na przewóz lotniczy doszło do wielu zmian. Począwszy od 2004 r. nastąpił znaczący rozwój rynku pod względem liczby działających na nim polskich przewoźników lotniczych. Rekordowy wynik rynek zanotował w 2008 roku, kiedy w grudniu w Polsce było 24 koncesjonowanych przewoźników. Po 2008 r. w wyniku kryzysu gospodarczego nastąpił znaczny spadek koncesji na przewóz lotniczy. Do tej pory nie udało się osiągnąć wyniku sprzed tego okresu, jednakże warto podkreślić, że mimo różnych fluktuacji na rynku, w latach 2004-2013 liczba podmiotów z koncesją wzrosła 2-krotnie.

Podmioty posiadające koncesje wydawane przez Prezesa ULC na przewóz lotniczy w latach 2004-2013*

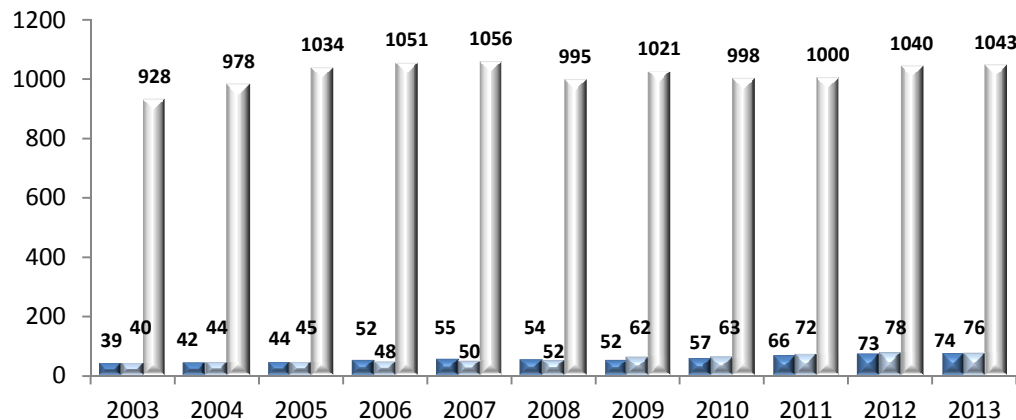


2004-2013 r. - stan z końca każdego roku, 2014 r. - stan z kwietnia 2014



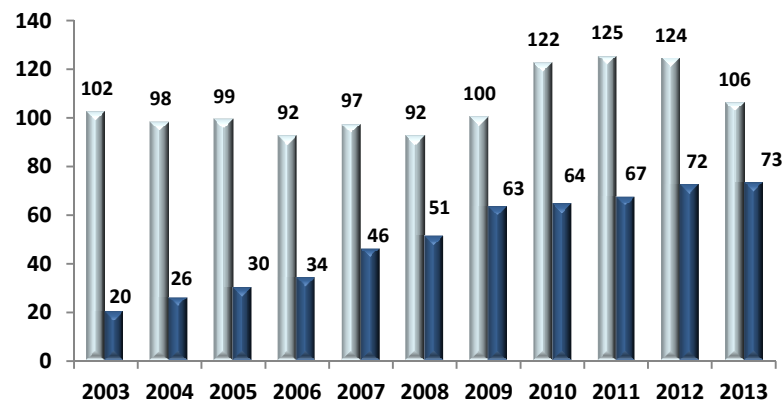
Rejestr statków powietrznych w latach 2003-2013

Samoloty*



■ Odrzutowe ■ Turbośmigłowe ■ Śmigłowe

Śmigłowce*



■ Turbinowe ■ Tłokowe

Typy największych samolotów wykorzystywanych w transporcie przez polskich przewoźników lotniczych

Typ samolotu	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EMBRAER 170/ 175	0	6	10	14	16	16	20	24	24	24	24
SAAB 340	0	0	3	6	6	11	13	14	14	15	16
BOEING 737-400	8	6	6	8	8	10	9	10	13	15	12
BOMBARDIER DHC-8-402	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	11
AIRBUS A 320	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	7
BOEING 737-800	0	0	0	0	0	0	0	1	3	5	6
EMBRAER 190	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	6
ATR-72	8	8	8	8	8	8	8	8	10	9	5
BOEING 787	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5
AN-26	5	5	5	6	6	6	6	5	4	4	4
EMBRAER 145	14	14	11	9	9	6	6	5	3	3	3
ATR-42	7	7	7	9	10	9	8	4	6	6	1
BOEING 737-300	2	2	3	3	3	3	0	1	0	0	0
BOEING 767-300	3	3	4	5	5	5	6	6	5	4	1
AIRBUS A 319	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOEING 737-500	10	8	6	6	6	6	6	4	2	2	0
BOEING 757-200	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0
BOEING 767-200	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0