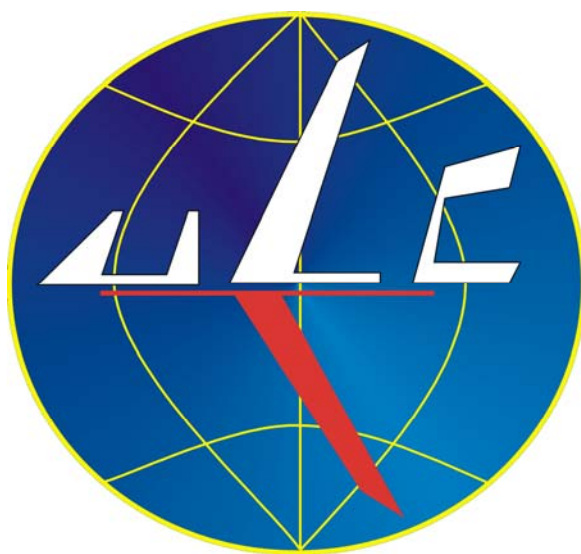


URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
DEPARTAMENT RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO

ANALIZA RYNKU
TRANSPORTU LOTNICZEGO
W POLSCE
W LATACH 2004-2007



Warszawa, wrzesień 2009

Spis treści

STRESZCZENIE	3
WSTĘP	5
I. RYNEK LOTNICZY W POLSCE – INFORMACJE OGÓLNE.....	6
II. PORTY LOTNICZE.....	9
III. PRZEWOŹNICY	36
IV. OBSŁUGA NAZIEMNA	57
V. PODSUMOWANIE	65
SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	67
ZAŁĄCZNIKI.....	68

STRESZCZENIE

Otwarcie polskiego rynku lotniczego, związane ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej, spowodowało zwiększenie dynamiki rozwoju rynku usług lotniczych. Uzyskanie przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej wiązało się z koniecznością zliberalizowania przepisów związanych z dostępem do polskiego rynku przez przewoźników z krajów UE i przewoźników z Polski do rynków państw Wspólnoty.

Rok 2007 był kolejnym rokiem dynamicznego rozwoju polskiego rynku lotniczego. Zwiększeniu w stosunku do lat poprzednich uległa liczba obsługiwanych w polskich portach lotniczych pasażerów i wykonanych operacji. Liczba obsługiwanych operacji w 2007 r. była wyższa o 11,5% w stosunku do liczby z roku poprzedniego, a na przestrzeni czterech lat łącznie wzrosła o 47,2%. Liczba obsługiwanych pasażerów zwiększyła się w roku 2007 w stosunku do roku 2006 o 33,57 %, a na przestrzeni czterech lat o 116,6%.

Liberalizacja przyniosła szczególnie dynamiczny rozwój portów regionalnych, których udział w rynku zwiększał się dynamicznie: w roku 2007 porty te obsługiwały już 51,6% ogólnej liczby obsługiwanych w polskich portach lotniczych pasażerów i 49,6% wszystkich operacji. Pomimo, iż nadal port lotniczy w Warszawie był portem obsługującym największą liczbę pasażerów i operacji, liczby pasażerów i operacji obsługiwanych przez porty regionalne szczególnie w Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku i Katowicach stały się znaczące.

W roku 2007 po raz kolejny zwiększył się udział przewoźników niskokosztowych zarówno w liczbie wykonanych operacji jak i obsługiwanych pasażerów. W roku 2007 przewoźnicy niskokosztowi przewieźli 49,71% wszystkich obsługiwanych w polskich portach lotniczych pasażerów.

Dalszemu wzrostowi uległa również liczba pasażerów przypadających na jedną operację z 49 w roku 2004 do 73 w roku 2007.

Systematycznie zwiększała się także ilość przesyłek towarowych obsługiwanych w polskich portach lotniczych. W roku 2007 w polskich portach lotniczych zostało obsługiwanych 86 278 154 kg przesyłek, podczas gdy w 2004 r. ich liczba wyniosła 60 372 438 kg, co oznacza łączny wzrost o 42,91% na przestrzeni czterech lat.

Wzrost ruchu przełożył się w sposób widoczny na sytuację finansową zarządzających lotniskami użytku publicznego, a w szczególności na osiągnięte przez nich przychody, które w omawianym okresie znacząco wzrosły. Zwiększenie ruchu wiązało się jednak nie tylko ze wzrostem przychodów, ale także zwiększeniem ponoszonych kosztów i z koniecznością prowadzenia nowych kosztownych inwestycji. Z tego też powodu widoczna była w Polsce wciąż grupa portów lotniczych, których działalność była deficytowa, a nawet dla których

wzrost ruchu lotniczego powodował zwiększanie się straty, tak jak miało to miejsce w Łodzi. Na podkreślenie zasługuje fakt, że porty ponoszące straty charakteryzowały się niskim wolumenem ruchu i nie osiągnęły one jeszcze progu rentowności wynikającego z ekonomii skali. Do pozytywnych sygnałów należy zaliczyć fakt, iż pomimo że porty te ponosiły straty, w roku 2007 można było zaobserwować również w przypadku tej grupy portów poprawę rentowności sprzedaży i majątku.

Wspomniane inwestycje w infrastrukturę lotniskową pociągały za sobą konieczność pozyskania środków na ich realizację, co w przypadku większości portów lotniczych następowało częściowo poprzez uzyskanie wsparcia od udziałowców w drodze zwiększenia kapitałów własnych spółek.

W roku 2007 zwiększeniu do 17 uległa liczba podmiotów posiadających koncesje na przewóz lotniczy. Z całą pewnością w dalszym ciągu dominującą rolę wśród podmiotów krajowych odgrywała Grupa LOT, a same PLL LOT pozostały przewoźnikiem, który obsłużył największą liczbę pasażerów spośród wszystkich przewoźników operujących z/do Polski.

Sytuacja finansowa polskich przewoźników lotniczych pozostawała – podobnie jak w latach poprzednich – charakterystyczną dla silnie rozwijających się rynków i charakteryzowała się swoista niestabilnością, jednakże rok 2007 można uznać za dosyć korzystny dla polskich przewoźników.

Do pozytywnych zjawisk, które kontynuowane były w roku 2007, należy zaliczyć wciąż zwiększające się zainteresowanie polskim rynkiem przewoźników zagranicznych w szczególności przewoźników niskokosztowych.

Zwiększenie ruchu lotniczego wywierało wpływ nie tylko na porty lotnicze, lecz również na podmioty wykonujące obsługę naziemną, zwiększając popyt na oferowane przez nie usługi i przyczyniając się do rozwoju tego segmentu rynku.

Wyraźnego podkreślenia wymaga fakt, że silnie rozwijający się rynek stwarza wiele szans dla podmiotów na nim działających, jednakże wiąże się również z występowaniem dużych ryzyk i wysokiej niestabilności.

WSTĘP

Zmiany prawne wynikające z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, w szczególności związane z liberalizacją zasad dostępu do rynku przewozów lotniczych, przyczyniły się do znaczących przemian na polskim rynku transportu lotniczego. Skutki otwarcia rynku widoczne były nie tylko w miesiącach bezpośrednio następujących po dniu 1.05.2004 r., ale także w roku 2007.

Celem niniejszej analizy jest przedstawienie zmian, jakie miały miejsce na rynku przewozów lotniczych w Polsce w roku 2007 przy uwzględnieniu perspektywy lat poprzednich (2004-2006). Przedmiotowe opracowanie jest kontynuacją i częściowo rozszerzeniem sporządzonej wcześniej „Analizy rynku transportu lotniczego w Polsce w latach 2004-2006”¹ i stanowi opis sytuacji w sektorze transportu lotniczego w kraju w omawianym okresie, na który składa się struktura podmiotowa (liczba i rodzaje podmiotów funkcjonujących na tym rynku), jak również analiza działalności tych podmiotów, w tym w szczególności informacje na temat ich sytuacji finansowej oraz działalności operacyjnej mierzonej wielkościami przewozowymi. Podjęto w nim również próbę wskazania przyczyn zasadniczych zmian na rynku.

Poniższe opracowanie zostało sporządzone z uwzględnieniem stanu prawnego, jaki obowiązywał w 2007 r.

Opracowanie składa się z czterech rozdziałów merytorycznych i ostatecznego podsumowania. W rozdziale I znajdują się ogólne informacje na temat specyfiki polskiego rynku i kierunku zachodzących na nim zmian, które są szczegółowo opisane w kolejnych częściach opracowania. W rozdziale II znajdują się informacje na temat działania lotnisk użytku publicznego wykorzystywanych dla lotów handlowych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w wielkości ruchu oraz sytuacji ekonomicznej podmiotów zarządzających lotniskami. W rozdziale III zawarte zostały najważniejsze informacje dotyczące działalności na polskim rynku przewoźników polskich i zagranicznych. Rozdział IV zawiera natomiast informacje na temat rozwoju podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych.

Przedmiotowa analiza jest opracowaniem cyklicznym, publikowanym corocznie. Publikacja ta adresowana jest do wszystkich osób i podmiotów zainteresowanych aktualną sytuacją na rynku przewozów lotniczych w Polsce.

¹ Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Departament Rynku Transportu Lotniczego, Warszawa, wrzesień 2008, http://www.ulc.gov.pl/download/wiadomosci/09_2008/analiza1.pdf.

I. RYNEK LOTNICZY W POLSCE – INFORMACJE OGÓLNE

W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej konieczne było dostosowanie polskiego prawa do przepisów obowiązujących w ramach Unii. Z punktu widzenia rozwoju rynku przewozów lotniczych w Polsce najistotniejszym działaniem było zliberalizowanie przepisów dotyczących dostępu obcych przewoźników lotniczych do rynku polskiego, które nastąpiło w wyniku przyjęcia przepisów rozporządzeń wchodzących w skład tzw. trzeciego pakietu liberalizacyjnego², w szczególności *rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych*. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem, wspólnotowi przewoźnicy (czyli przewoźnicy posiadający koncesję wydaną na podstawie rozporządzenia 2407/92/WE³) mają prawo swobodnego wykonywania przewozu lotniczego w ramach Wspólnoty Europejskiej, w tym świadczenia usług kabotażu⁴.

W wyniku dostosowania prawa polskiego do przepisów Wspólnoty Europejskiej zmianie z dniem 1 maja 2004 r. uległy również przepisy dotyczące przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym oraz przepisy dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych. Z punktu widzenia dostępu do rynku lotniczego istotną zmianą było zliberalizowanie przepisów dotyczących struktury kapitałowej przedsiębiorstw świadczących ww. usługi: wymóg większościowego udziału podmiotów polskich został zastąpiony wymogiem większościowego udziału podmiotów z państw Unii Europejskiej.

Wejście Polski do Unii Europejskiej i wiążące się z tym otwarcie rynku i dostosowanie ustawodawstwa do wymogów unijnych odmieniło rynek lotniczy w Polsce. Zwiększyła się liczba podmiotów posiadających koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego, następował dynamiczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów i wykonanych operacji handlowych, co w konsekwencji zwiększyło zapotrzebowanie na obsługę naziemną.

Jak na każdym rynku transportu lotniczego, w Polsce działają trzy główne rodzaje podmiotów prowadzących działalność lotniczą: zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy i agenci obsługi naziemnej, a rozwój każdej z tych grup jest ze sobą powiązany.

² W skład tzw. trzeciego pakietu liberalizacyjnego wchodzi 3 rozporządzenia Rady (EWG):

1. rozporządzenie nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym,
2. rozporządzenie nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych,
3. rozporządzenie nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze.

³ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992, str.1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3, z późn. zm.)

⁴ Możliwości wykonywania operacji handlowych pomiędzy punktami położonymi na terenie tego samego kraju.

Należy jednak zwrócić uwagę, że występujący związek pomiędzy rozwojem przewoźników a pozostałymi grupami podmiotów nie jest zawężony do przewoźników krajowych, a w przypadku Polski w omawianym okresie związany był przede wszystkim z rozszerzaniem siatki połączeń przez przewoźników zagranicznych. Wpływ przewoźników zagranicznych na polski rynek jest wyraźnie uwypuklony w dalszej części opracowania.

W tym miejscu wskazać należy, iż oprócz ww. trzech głównych grup podmiotów z rynkiem transportu lotniczego związana jest także działalność instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej świadczących usługi umożliwiające statkom powietrznym wykonywanie operacji w przestrzeni powietrznej oraz operacji startu i lądowania na lotniskach. W Polsce w roku 2007 działały dwie takie instytucje posiadające wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego certyfikat uprawniający do zapewniania służb żeglugi powietrznej: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, powstała jako samodzielny podmiot z dniem 1.04.2007 r. poprzez wydzielenie działającej wcześniej Agencji Ruchu Lotniczego ze struktur Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej⁵, oraz Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Działalność tych instytucji nie jest jednak objęta zakresem niniejszego opracowania.

Biorąc pod uwagę mobilność polskiego społeczeństwa w korzystaniu z usług lotniczych, wynoszącą odpowiednio 0,23 w 2004 r., 0,3 w 2005 r., 0,4 w 2006 i 0,5 w 2007 r.⁶ i będącą kilkukrotnie niższą od średniej dla „starych” państw UE, nie dziwi dynamiczny rozwój polskiego rynku. W znacznej mierze właśnie z powodu znacznie niższego stopnia rozwoju polskim rynkiem w omawianym okresie zainteresowanych było wielu przewoźników zagranicznych widzących w nim potencjalne źródło zysku i starających się zająć na nim silną pozycję.

Zwiększająca się liczba przewoźników operujących do i z polskich portów lotniczych miała natomiast korzystny wpływ zarówno na spółki zarządzające lotniskami, jak również na podmioty świadczące obsługę naziemną.

Z drugiej strony, duże zainteresowanie polskim rynkiem ze strony przewoźników zagranicznych stawiało znaczące wyzwania przed przewoźnikami krajowymi zmuszonymi do konkurencji z często bardziej doświadczonymi i posiadającymi większą siłę rynkową konkurentami z zagranicy.

Z całą pewnością w omawianym okresie polski rynek lotniczy należy zaliczyć do rynków silnie się rozwijających i posiadających olbrzymi potencjał wynikający nie tylko z

⁵ Dz. U. Nr 249, poz. 1829.

⁶ Wskaźnik mobilności społeczeństwa liczony jest jako stosunek liczby pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych w danym kraju do wielkości populacji danego państwa.

odbiegającej od unijnych standardów mobilności ludności, lecz również potencjału ludnościowego Polski, stopniowego bogacenia się społeczeństwa i położenia geograficznego naszego kraju.

Urząd Lotnictwa Cywilnego podejmował liczne działania mające na celu otwarcie dla przewoźników krajowych nowych rynków i stworzenie im możliwości rozszerzania swojej siatki połączeń. W okresie będącym przedmiotem niniejszego opracowania Urząd podejmował działania mające na celu stworzenie podstaw formalno – prawnych niezbędnych do rozwoju siatki połączeń zgodnie z planami przewoźników lotniczych poprzez zaangażowanie Urzędu w prowadzenie negocjacji umów lotniczych. Od momentu wejścia w życie *rozporządzenia (WE) Nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi* Urząd Lotnictwa Cywilnego aktywnie zaangażował się w prowadzone przez Komisję Europejską negocjacje całościowych umów o komunikacji lotniczej pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi a państwami trzecimi, kładąc szczególny nacisk na ochronę interesów polskich podmiotów i rozwój całego polskiego rynku lotniczego.

Rok 2007 był kolejnym rokiem intensywnego rozwoju rynku lotniczego w Polsce. Pozytywne zmiany zachodziły we wszystkich segmentach rynku. Polski rynek lotniczy cieszył się dużym zainteresowaniem przewoźników zagranicznych, którzy dynamicznie rozwijali siatkę połączeń, co w pozytywny sposób przekładało się na sytuację finansową portów lotniczych i agentów obsługi naziemnej.

Na zakończenie niniejszego rozdziału należy wskazać, iż rozwój rynku lotniczego w Polsce przynosił znaczne korzyści nie tylko pasażerom i firmom bezpośrednio na nim działającym, ale także innym podmiotom, w szczególności firmom związanym – bezpośrednio lub pośrednio – z przewoźnikami lotniczymi, zarządzającymi lotniskami i agentami obsługi naziemnej, a także innym podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą, przyczyniając się w ten sposób znacząco do rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju. Szacunki wskazują, że 1 mln przewiezionych pasażerów generuje około 1 tys. bezpośrednich miejsc pracy, natomiast uwzględniając efekty pośrednie (w szczególności rozwój handlu, transportu i turystyki), liczba ta wzrasta do 4 tys. miejsc pracy.⁷

W kolejnych rozdziałach zostaną szczegółowo opisane zmiany zachodzące w poszczególnych kategoriach rynku.

⁷ ACI „Airports Stimulate Employment and Economic Growth”, http://www.airports.org/aci/aci/file/Press%20Releases/PR110406_AirportEmployment.pdf

II. PORTY LOTNICZE

W roku 2007, podobnie jak w latach poprzedzających, obserwowaliśmy bardzo dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce, a jego skala przewyższała znacznie wcześniejsze prognozy i oczekiwania.

Za główną przyczynę tak dużej dynamiki wzrostu ruchu lotniczego obsługiwanego przez polskie porty lotnicze, zapoczątkowanej w roku 2004, uznaje się proces liberalizacji rynku transportu lotniczego wynikający bezpośrednio z dostosowania polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej. W wyniku przeprowadzonych zmian nastąpiło otwarcie rynku krajowego dla przewoźników z Unii Europejskiej i rynku unijnego dla przewoźników krajowych, czego konsekwencją jest z jednej strony szybki wzrost ruchu w polskich portach lotniczych, a z drugiej zwiększenie liczby przewoźników krajowych posiadających koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Ze względu na znaczną kapitałochłonność inwestycji w lotnisko, sieć lotnisk w Polsce nadal pozostawała bez zmian. Jednakże rok 2007 był pierwszym rokiem wspólnotowej perspektywy budżetowej (2007 – 2013), w której lotniska polskie mogą ubiegać się o unijne środki pomocowe – choć w samym omawianym okresie pozyskanie przedmiotowych środków nie było jeszcze możliwe ze względu na brak akceptacji Komisji Europejskiej dla programu pomocowego.

W roku 2007, w wyniku dynamicznego wzrostu przewozów lotniczych, w niektórych portach odczuwane było także znaczne wykorzystanie dostępnej powierzchni i przepustowości.

Należy podkreślić, iż wzrost ruchu w Polsce w roku 2007 wynikał prawie wyłącznie ze wzrostu przewozów pasażerskich. Przewozy towarów i poczty nie uległy większej dynamice, m.in. ze względu na brak intermodalności środków transportu w Polsce (brak połączenia lotnisk – dróg – kolei).

W kolejnych częściach tego rozdziału szczegółowo opisane zostaną zmiany ilościowe zachodzące w portach lotniczych, natomiast zmiany dotyczące przewoźników lotniczych omówione zostaną w kolejnym rozdziale.

1. Porty lotnicze w Polsce w latach 2004-2007.

Zgodnie z art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie zarządzania lotniskiem użytku publicznego wymaga uzyskania zezwolenia. W chwili obecnej kwestie dotyczące ww. zezwoleń uregulowane są w rozdziale 2 działu VIII ww. ustawy oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2005 r. w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego (Dz. U. Nr 182, poz. 1535).

W roku 2007, analogicznie do lat 2004-2006, handlowy ruch lotniczy odbywał się na jedenastu lotniskach, na których zapewniane były służby kontroli ruchu lotniczego, wśród których wyróżniamy jedno lotnisko centralne Warszawa-Okęcie oraz dziesięć⁸ lotnisk regionalnych:

- Kraków-Balice;
- Katowice-Pyrzowice;
- Wrocław-Strachowice;
- Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- Poznań-Ławica;
- Łódź im. Władysława Reymonta;
- Bydgoszcz-Szwederowo;
- Rzeszów-Jasionka;
- Szczecin-Goleniów;
- Zielona Góra-Babimost.

Spośród wszystkich spółek wpisanych do rejestru jako zarządzające lotniskami użytku publicznego, zezwolenia na zarządzanie lotniskami do dnia 31 grudnia 2007 r. uzyskały:

- Port Lotniczy Szczecin – Goleniów sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Szczecin-Goleniów) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/1/04/1 z dnia 31 maja 2004 r.

⁸ W omawianym okresie w Porcie Lotniczym Szczytno-Szymany nie były wykonywane operacje lotnicze i z tego względu port ten nie jest uwzględniany w niniejszej analizie.

- Port Lotniczy Poznań – Ławica sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Poznań-Ławica) zezwolenie nr ULC-LER1-4020/AK/4/04/2 z dnia 24 czerwca 2004 r.
- Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Gdańsk im. L. Wałęsy) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/4/29/2 z dnia 25 lutego 2005 r.
- Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. (w zakresie zarządzania lotniskiem Katowice-Pyrzowice) zezwolenie nr ULC-LER1-4020-AK/4/15/05 z dnia 28 kwietnia 2005 r.
- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków Balice sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Kraków-Balice) zezwolenie nr ULC-LER1-KD-4020-26/07/5 z dnia 21 czerwca 2007 r.
- Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o. (w zakresie zarządzania lotniskiem Łódź im. W. Reymonta) zezwolenie nr ULC-LER1-PC-4020-40/07/6 z dnia 10 sierpnia 2007 r.
- Port Lotniczy Wrocław S.A. (w zakresie zarządzania lotniskiem Wrocław-Strachowice) zezwolenie nr ULC-LER1-PC-4020-62/07/7 z dnia 19 listopada 2007 r.

W przypadku pozostałych wymienionych wyżej lotnisk spółki nimi zarządzające na koniec 2007 r. były w trakcie procesu uzyskiwania wymaganego zezwolenia.

2. Zmiany w liczbie wykonywanych operacji i obsłużonych pasażerów

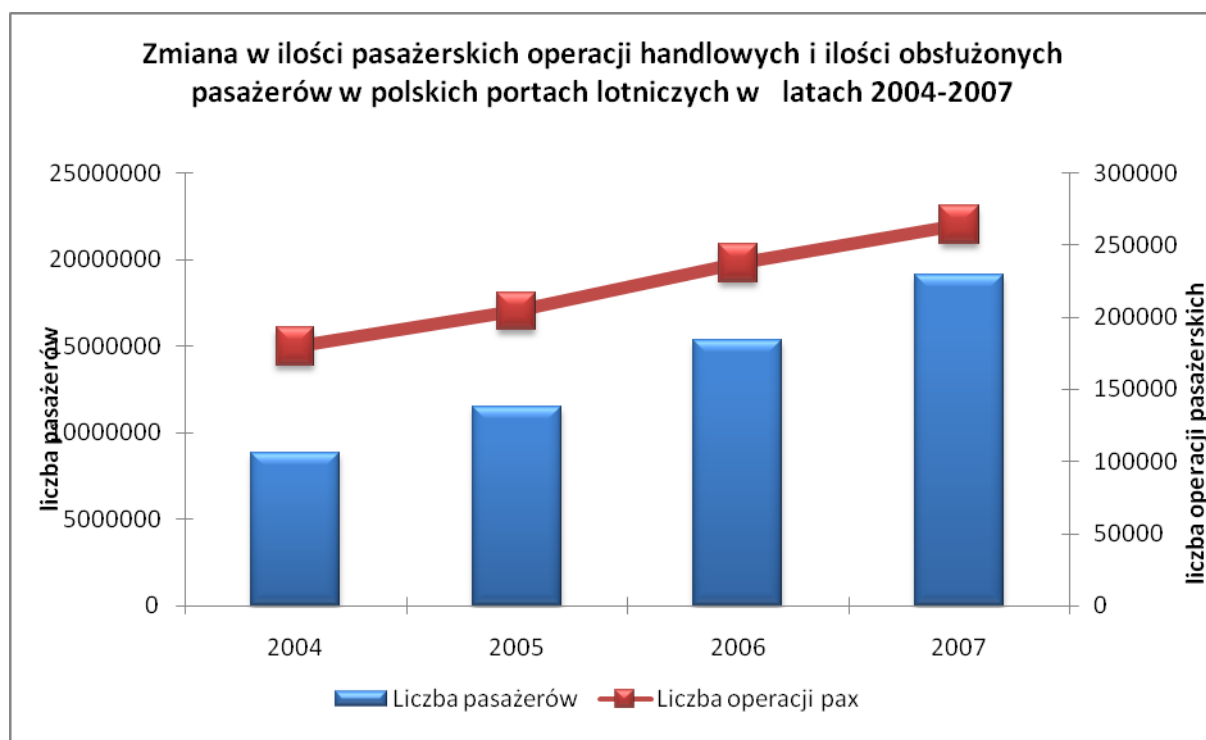
W roku 2007 w zakresie wzrostu ruchu do/z polskich portów lotniczych obserwować mogliśmy kontynuację tendencji, jakie zostały zapoczątkowane w roku 2004. Rok 2007 charakteryzował się wysokim tempem wzrostu liczby pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych oraz wzrostem liczby wykonywanych z/do nich operacji handlowych. Wraz z powyższym wzrastała liczba przewoźników lotniczych oferujących usługi na trasach do/z polskich portów lotniczych oraz liczba obsługiwanych przez nich tras.

Podczas gdy w roku 2004 do/z polskich portów lotniczych wykonano 179 321 pasażerskich operacji handlowych, w roku 2005 było ich już 204 060, w 2006 r. 236 746, a w 2007 r. 263 965. Wzrost liczby wykonywanych operacji handlowych przełożył się bezpośrednio na liczbę obsłużonych w portach lotniczych pasażerów, która wzrosła z

8 834 912 osób w 2004 r. do 11 501 242 osób w 2005 r., 15 362 286 osób w 2006 r. i 19 137 685 w 2007 r.⁹

Szybszy przyrost liczby pasażerów niż liczby operacji lotniczych wskazuje, iż przewoźnicy dokonywali zmian w zakresie wykorzystywanej floty (większe samoloty) oraz w inny sposób optymalizowali siatkę połączeń, poprzez co generalnie wzrosły wskaźniki wykorzystania miejsc (load factor) w samolotach, a tym samym spadały koszty jednostkowe przewozu pojedynczego pasażera.

Znajdujący się poniżej wykres przedstawia dane zbiorcze dla całego rynku i w sposób wyraźny ukazuje dynamikę zachodzących na nim zmian.



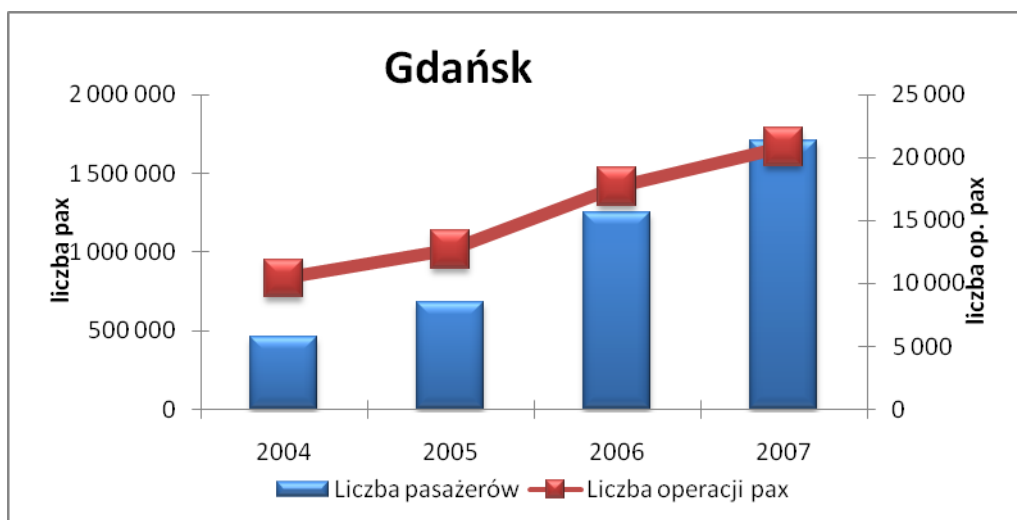
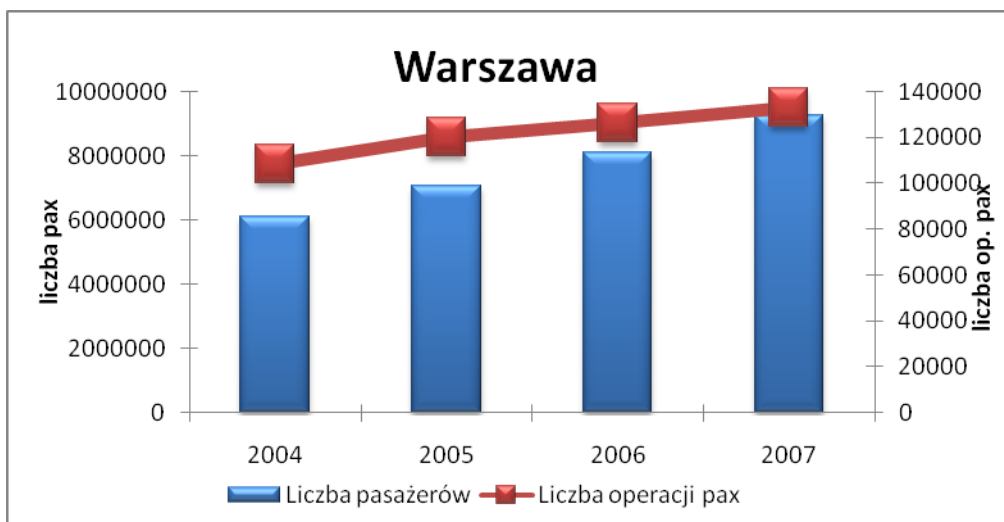
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

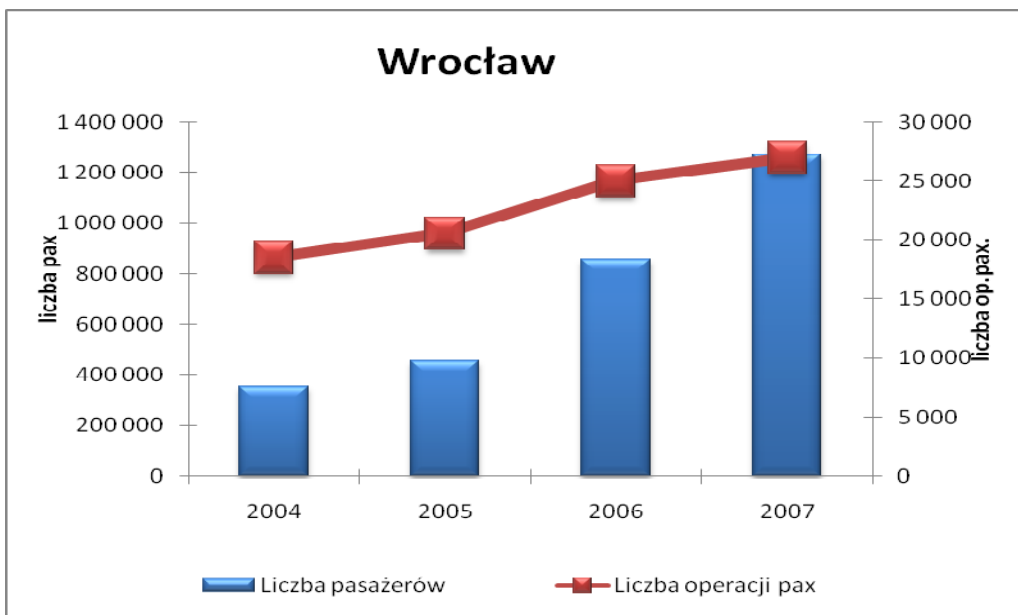
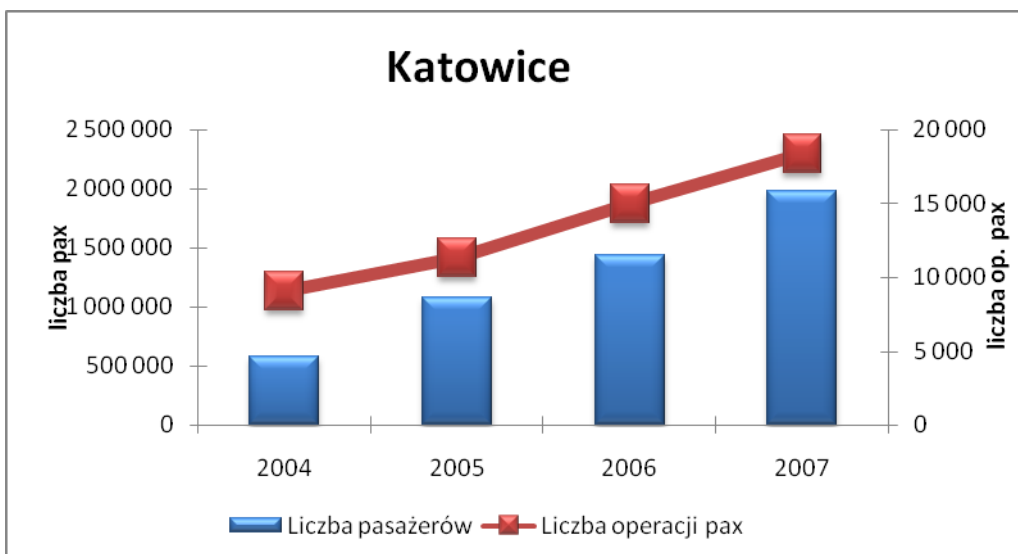
Liberalizacja rynku miała w szczególności duży wpływ na sytuację portów regionalnych, które bardzo zyskały w wyniku zachodzących zmian. Podczas gdy w 2004 r. porty regionalne obsługiwały 39,6% pasażerskich operacji handlowych i 31,1% pasażerów przylatujących/odlatujących z polskich lotnisk, w 2007 r. ich udział w obsłudze operacji handlowych wzrósł do 49,6%, natomiast w zakresie liczby obsłużonych pasażerów po raz pierwszy przekroczył 50% - udział ten wyniósł 51,6%. Należy podkreślić, że podobnie jak w latach wcześniejszych, także w roku 2007 wzrost udziału w rynku portów regionalnych nie odbywał się kosztem zmniejszenia liczby obsłużonych operacji i pasażerów w porcie

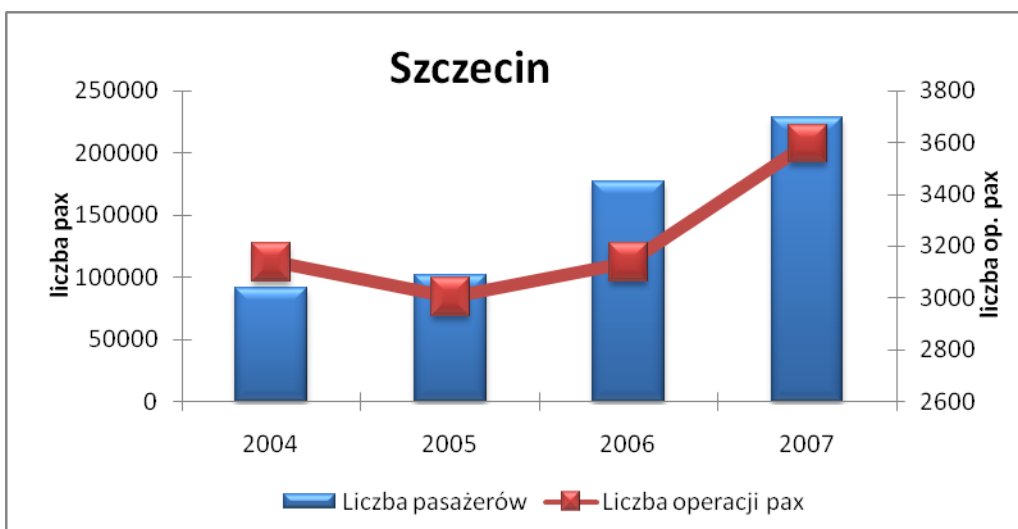
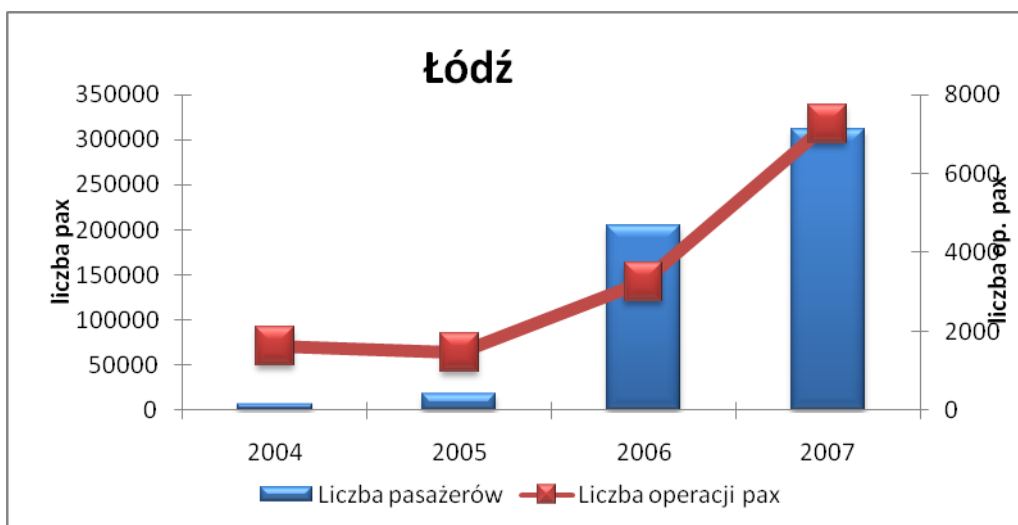
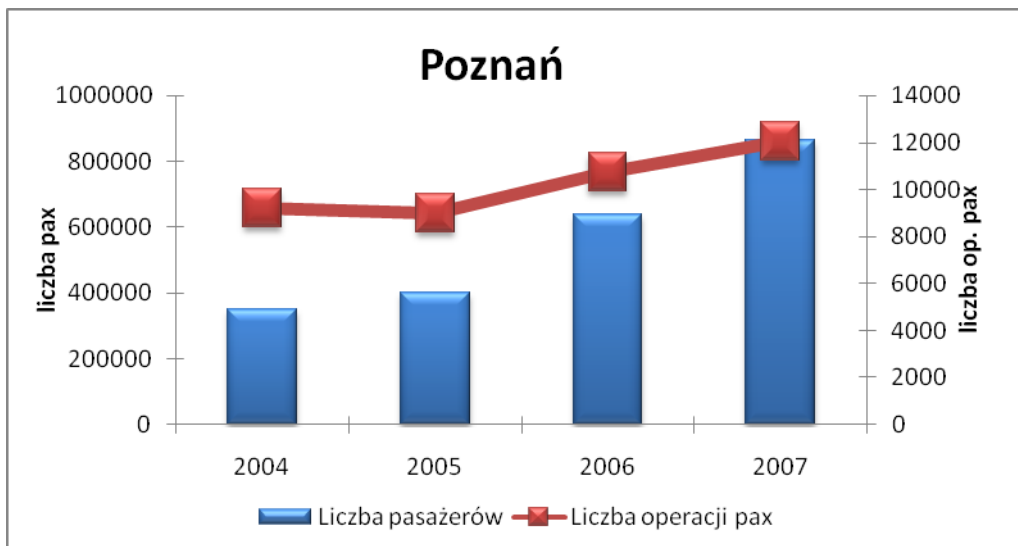
⁹ Dane nie obejmują pasażerów w ruchu tranzytowym oraz operacjach lotnictwa ogólnego.

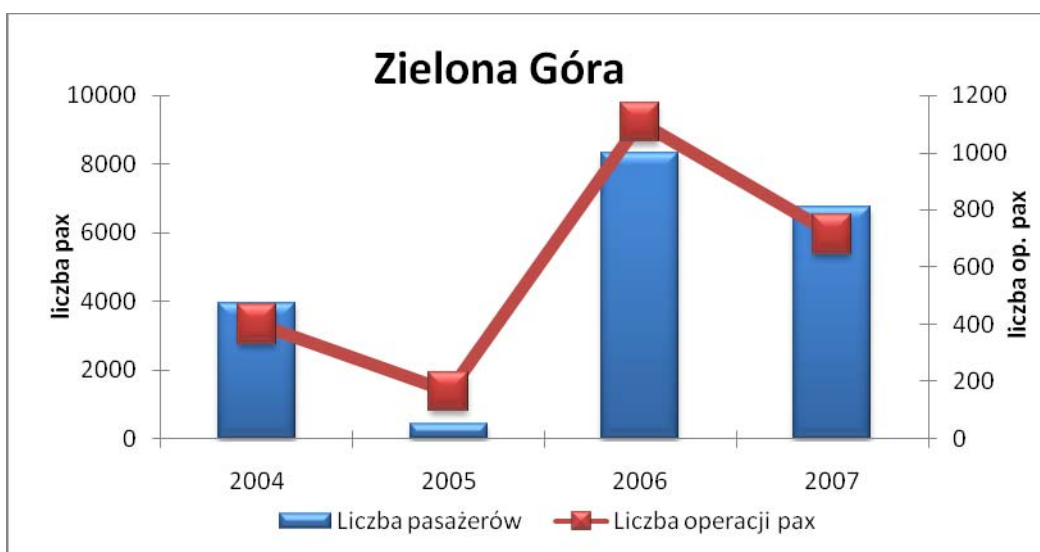
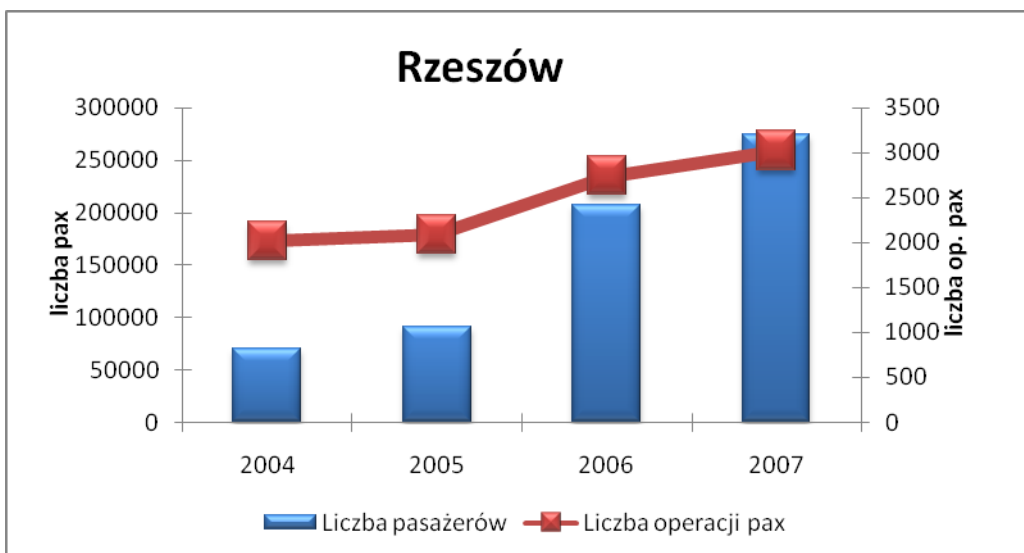
centralnym w Warszawie, lecz był wynikiem wyższej dynamiki rozwoju portów regionalnych niż portu warszawskiego.

Zamieszczone na kolejnych stronach wykresy pokazują dynamikę zmian liczby obsługiwanych operacji i pasażerów w poszczególnych polskich portach lotniczych.



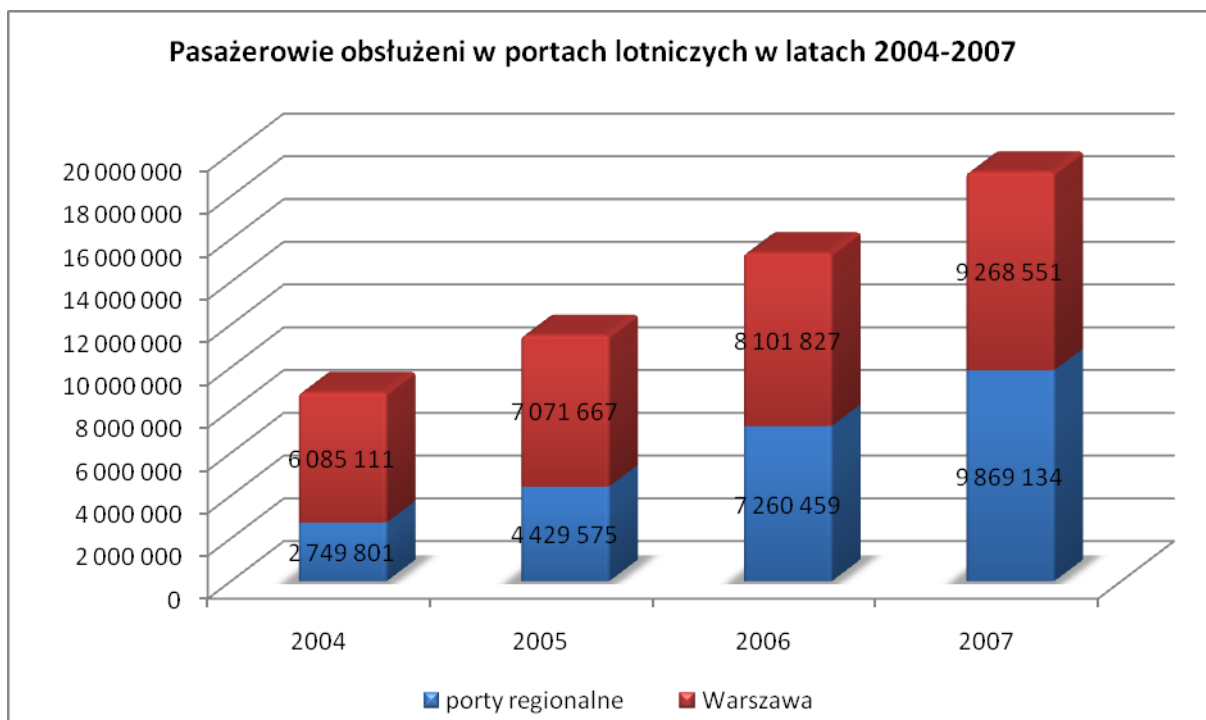
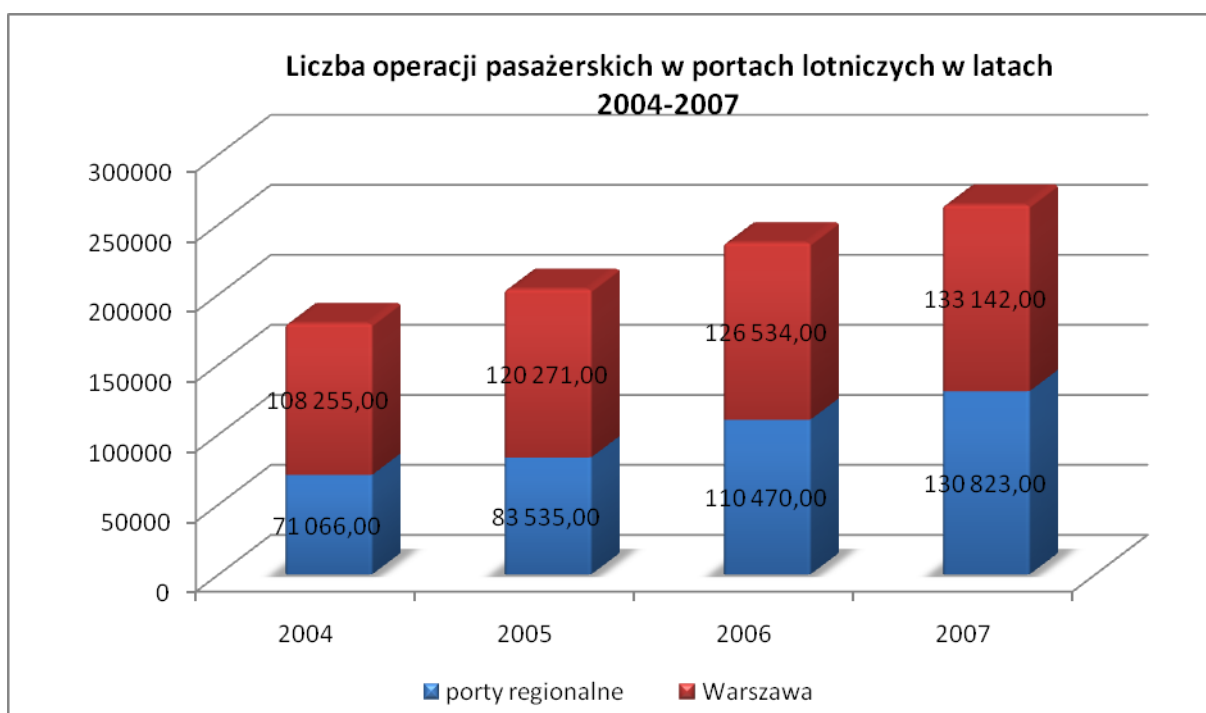






Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Kolejne dwa wykresy przedstawiają opisane wcześniej zmiany udziału portów regionalnych w wielkości obsługiwanych operacji handlowych i obsługiwanych pasażerów w stosunku do portu lotniczego w Warszawie. Widoczny jest na nich utrzymujący się dynamiczny rozwój rynku i powolne zmiany w proporcjach ruchowych pomiędzy portami regionalnymi a portem centralnym.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Należy także uwzględnić fakt, iż część portów regionalnych powiązała swój rozwój z tzw. przewoźnikami niskokosztowymi (ang. *low-cost carriers - LCCs, no-frills airlines*), którzy preferują lotniska regionalne, a oferując niższe ceny biletów są w stanie zaspokoić popyt społeczeństw regionalnych, zwykle wrażliwszych cenowo niż pasażerowie stolic czy dużych aglomeracji miejskich.

W 2004 r. udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów lotniczych w Polsce mierzony liczbą przewiezionych pasażerów wynosił około 13,3%, podczas gdy w 2007 r. wyniósł już 49,71%. O tym, że przewoźnicy niskokosztowi są motorem napędowym portów regionalnych, świadczą różnice w udziale liczby przewiezionych przez nich pasażerów w porcie centralnym i portach regionalnych. Podczas gdy pasażerowie przewoźników niskokosztowych stanowili 29,42% wszystkich pasażerów obsługanych w porcie warszawskim w 2007 r., w portach regionalnych ich udział wyniósł 69,25%.

Rekordzistą w tej dziedzinie jest port lotniczy w Łodzi, gdzie 2007 r. – podobnie jak w latach poprzednich – udział przewoźników niskokosztowych wyniósł powyżej 97%. Jedynym portem, w którym przewoźnicy niskokosztowi nie wykonywali w omawianym okresie operacji, był port lotniczy Zielona Góra-Babimost. Należy również zwrócić uwagę, że w roku 2007 po raz pierwszy we wszystkich pozostałych portach regionalnych udział przewoźników niskokosztowych w liczbie obsługanych pasażerów ogółem wyniósł powyżej 50%.

Tabela 1. Udział LCCs w liczbie pasażerów obsługanych w polskich portach lotniczych.

Port Lotniczy	2004	2005	2006	2007
Warszawa-Okęcie	9,60%	21,31%	28,64%	29,42%
Kraków-Balice	15,40%	52,75%	67,13%	66,42%
Katowice-Pyrzowice	63,50%	84,85%	80,63%	82,37%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	11,90%	31,74%	59,81%	63,91%
Wrocław-Strachowice	5,70%	25,12%	58,66%	66,23%
Poznań-Ławica	12,80%	17,02%	52,82%	59,46%
Łódź im. Władysława Reymonta	-	97,54%	97,41%	98,31%
Rzeszów-Jasionka	-	23,85%	57,53%	60,61%
Szczecin-Goleniów	1,22%	14,81%	48,54%	54,61%
Bydgoszcz-Szwederowo	-	49,01%	86,66%	86,94%
Zielona Góra-Babimost	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne ULC

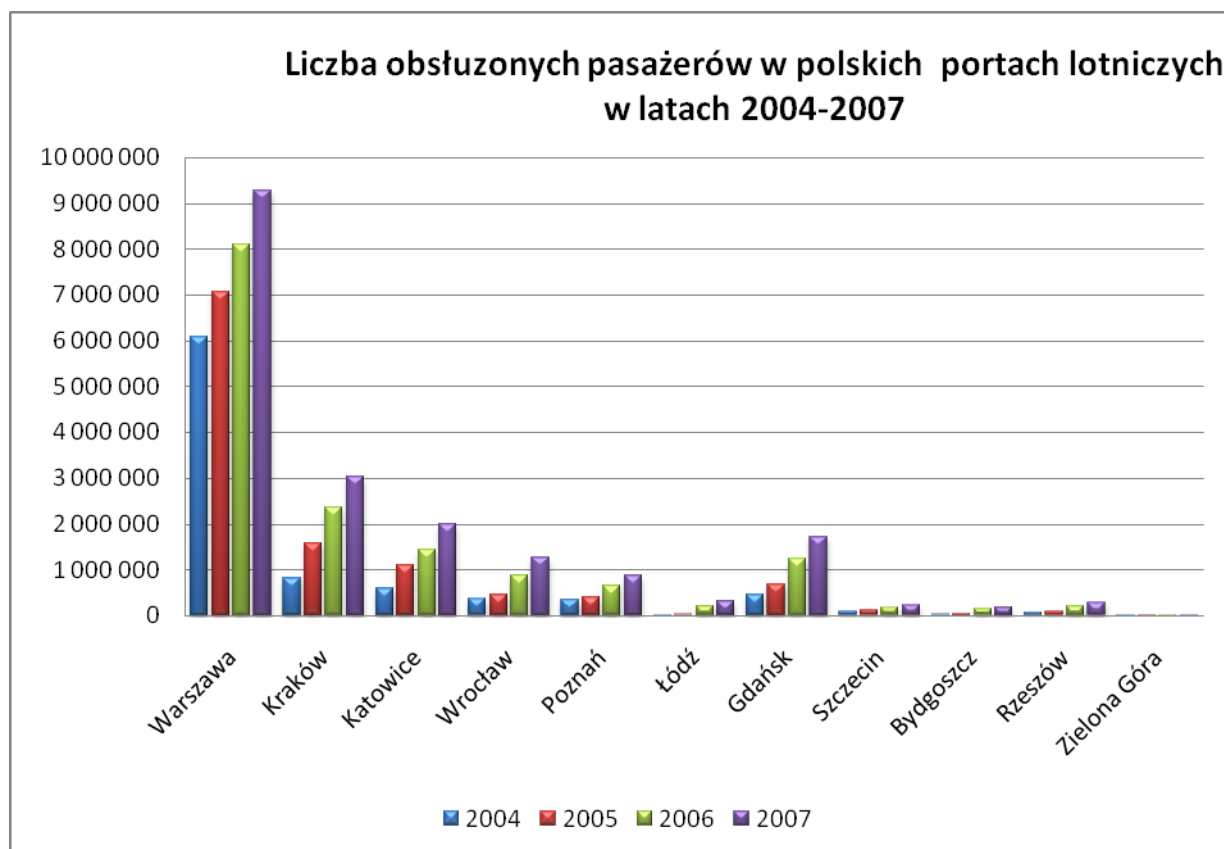
W tabelach umieszczonych na kolejnych stronach zaprezentowane zostały liczby obsługanych pasażerów i operacji w polskich portach lotniczych.

Widocznym jest, iż rok 2007 w szczególności w przypadku regionalnych portów lotniczych nie charakteryzował się aż tak wysoką dynamiką wzrostów jak rok 2006. Dynamiki wzrostu nieomalże we wszystkich portach były niższe niż w roku poprzednim – wyjątkiem były Katowice, gdzie wzrost liczby obsłużonych pasażerów w 2007 r. wyniósł 37,66%, podczas gdy w 2006 r. wyniósł on 32,77%.

Tabela 2. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2004-2007.

Nazwa Portu	LATA 2004 – 2007				DYNAMIKA			
	2004	2005	2006	2007	zm. 2007/2006	zm. 2006/2005	zm. 2005/2004	zm. 2007/2004
1. Warszawa	6 085 111	7 071 667	8 101 827	9 268 551	14,40%	14,57%	16,21%	52,32%
2. Kraków	803 161	1 564 338	2 347 528	3 042 351	29,60%	50,07%	94,77%	278,80%
3. Katowice	579 893	1 083 517	1 438 552	1 980 358	37,66%	32,77%	86,85%	241,50%
4. Wrocław	355 431	454 047	857 931	1 270 825	48,13%	88,95%	27,75%	257,54%
5. Poznań	351 036	399 255	637 021	863 018	35,48%	59,55%	13,74%	145,85%
6. Łódź	6 226	18 063	204 718	312 365	52,58%	1033,36%	190,12%	4917,11%
7. Gdańsk	463 840	677 946	1 249 780	1 708 739	36,72%	84,35%	46,16%	268,39%
8. Szczecin	90 811	101 801	176 670	228 071	29,09%	73,54%	12,10%	151,15%
9. Bydgoszcz	25 354	38 682	133 009	182 396	37,13%	243,85%	52,57%	619,40%
10. Rzeszów	70 100	91 499	206 934	274 272	32,54%	126,16%	30,53%	291,26%
11. Zielona Góra	3 949	427	8 316	6 739	-18,96%	1847,54%	-89,19%	70,65%
Suma								
<i>Wszystkie porty</i>	8 834 912	11 501 242	15 362 286	19 137 685	24,58%	33,57%	30,18%	116,61%
<i>Porty regionalne</i>	2 749 801	4 429 575	7 260 459	9 869 134	35,93%	63,91%	61,09%	258,90%

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

W odniesieniu natomiast do liczby wykonywanych w portach operacji pasażerskich, w roku 2007 liczba ta uległa zwiększeniu we wszystkich portach lotniczych poza lotniskiem w Zielonej Górze. Dynamiki wzrostu liczby wykonanych operacji ponownie, podobnie jak w przypadku liczby obsłużonych pasażerów, były generalnie niższe niż w roku 2006.

Jednakże porównując rok 2007 z rokiem 2004, wszystkie uwzględnione w analizie polskie porty lotnicze odnotowały wzrosty liczby wykonanych operacji. Najniższy wzrost odnotowano w Szczecinie, gdzie wyniósł on zaledwie 14,53%, natomiast najwyższy – podobnie jak w przypadku liczby pasażerów – w Łodzi, gdzie wyniósł on 344,27%. Oprócz portu lotniczego w Łodzi dynamikę liczby pasażerskich operacji lotniczych powyżej 100% w omawianym okresie osiągnęły porty w Krakowie, Katowicach i Gdańsku.

Tabela 3. Liczba operacji pasażerskich wykonanych w polskich portach lotniczych w latach 2004-2007.

Nazwa Portu	LATA 2004 - 2007				DYNAMIKA			
	2004	2005	2006	2007	zm. 2007/2006	zm. 2006/2005	zm. 2005/2004	zm. 2007/2004
Warszawa	108 255	120 271	126 534	133 142	5,22%	5,21%	11,10%	22,99%
Kraków	14 322	21 951	28 912	34 900	20,71%	31,71%	53,27%	143,68%
Katowice	9 089	11 316	14 979	18 399	22,83%	32,37%	24,50%	102,43%
Wrocław	18 509	20 556	25 002	26 948	7,78%	21,63%	11,06%	45,59%
Poznań	9 202	8 983	10 722	12 062	12,50%	19,36%	-2,38%	31,08%
Łódź	1 633	1 456	3 256	7 255	122,82%	123,63%	-10,84%	344,27%
Gdańsk	10 394	12 658	17 672	20 836	17,90%	39,61%	21,78%	100,46%
Szczecin	3 139	3 002	3 137	3 595	14,60%	4,50%	-4,36%	14,53%
Bydgoszcz	2 359	1 359	2 685	3 092	15,16%	97,57%	-42,39%	31,07%
Rzeszów	2 019	2 091	2 740	3 022	10,29%	31,04%	3,57%	49,68%
Zielona Góra	400	163	1 107	714	-35,50%	579,14%	-59,25%	78,50%
Suma								
Wszystkie porty	179 321	203 806	236 746	263 965	11,50%	16,16%	13,65%	47,20%
Porty regionalne	71 066	83 535	110 212	130 823	18,70%	31,94%	17,55%	84,09%

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Biorąc pod uwagę fakt, że wzrost liczby pasażerów w okresie objętym analizą przewyższał wzrost liczby wykonywanych operacji pasażerskich, widoczne jest zwiększenie się liczby pasażerów przypadających na jedną operację, co wynika z faktu, że coraz więcej operacji było wykonywanych samolotami o większej niż w latach poprzednich liczbie miejsc pasażerskich. Jednocześnie obserwowana tendencja różnic w poziomie wzrostu liczby pasażerów i operacji oznaczać może rosnący wskaźnik wypełnienia miejsc w samolocie.

Wyjątek od opisanej wyżej tendencji wzrostu wskaźnika liczby pasażerów na operację stanowiły porty lotnicze w Zielonej Górze (w roku 2007 względem roku 2004) oraz w Łodzi (w roku 2007 względem roku 2006).

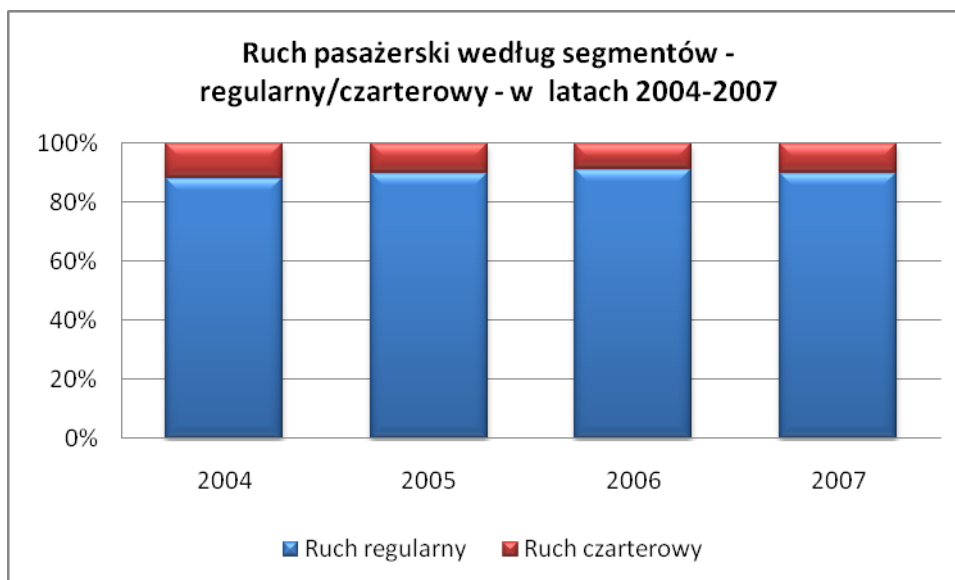
Umieszczona na kolejnej stronie tabela ukazuje szczegółowe dane odnośnie liczby pasażerów przypadających na jedną operację we wszystkich polskich portach lotniczych.

Tabela 4. Liczba pasażerów na operację w portach lotniczych w latach 2004-2007

Nazwa Portu	Pasażerowie przypadający na jedną operację			
	2004	2005	2006	2007
Warszawa – Okęcie	56	59	64	70
Kraków – Balice	56	71	80	87
Katowice – Pyrzowice	64	96	96	108
Wrocław – Strachowice	19	22	34	47
Poznań – Ławica	38	44	59	72
Łódź im. Wł. Reymonta	4	12	63	43
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	45	54	71	82
Szczecin – Goleniów	29	34	56	63
Bydgoszcz-Szwederowo	11	28	50	59
Rzeszów-Jasionka	35	44	76	90
Zielona Góra-Babimost	10	3	8	9
Wszystkie porty	49	56	65	73
Porty regionalne	39	53	66	75

Zródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych

Dynamiczny wzrost liczby pasażerów przypadających na jedną operację w większości portów lotniczych związany był z rozwojem siatki połączeń zarówno przewoźników obsługujących połączenia regularne, w tym szczególnie z segmentu niskokosztowego, jak również z rozwojem turystycznych przewozów czarterowych. Wynikał on z faktu, że ciąglemu zwiększeniu ulegał udział w ruchu w portach regionalnych lotów regularnych wykonywanych na trasach międzynarodowych, przy użyciu dużych statków powietrznych, a coraz mniejsze znaczenie miał ruch krajowy obsługiwany małymi maszynami i loty nieregularne wykonywane przez przewoźników dysponujących samolotami do 20 miejsc pasażerskich obsługujących loty biznesowe. Zwiększał się również udział lotów charterowych wykonywanych na rzecz biur podróży, które również wykonywane były przy użyciu statków powietrznych zabierających dużą liczbę pasażerów, a ponadto z reguły posiadających 100% lub blisko 100% wypełnienie samolotu. Ponadto w szczególności w przypadku portów regionalnych duże znaczenie miał wspomniany wyżej znaczny udział przewoźników niskokosztowych, w przypadku których samoloty tej samej wielkości mają więcej miejsc pasażerskich niż samoloty przewoźników tzw. tradycyjnych.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Dokonując analizy powyższego wykresu łatwo zauważyć, że dominującym typem ruchu w polskich portach lotniczych w omawianym okresie był ruch regularny, jednakże udział ruchu czarterowego był również widoczny – stanowił on 8,76% w roku 2006, a w roku 2007 jego udział wzrósł do 10,04%. Z powyższego faktu zmiany w punktach procentowych oraz z ogólnego zwiększenia się ruchu pasażerskiego w Polsce w omawianym okresie można wnioskować, że rynek usług czarterowych rozwijał się dynamicznie, a rok 2007 był dla niego korzystniejszy niż rok 2006.

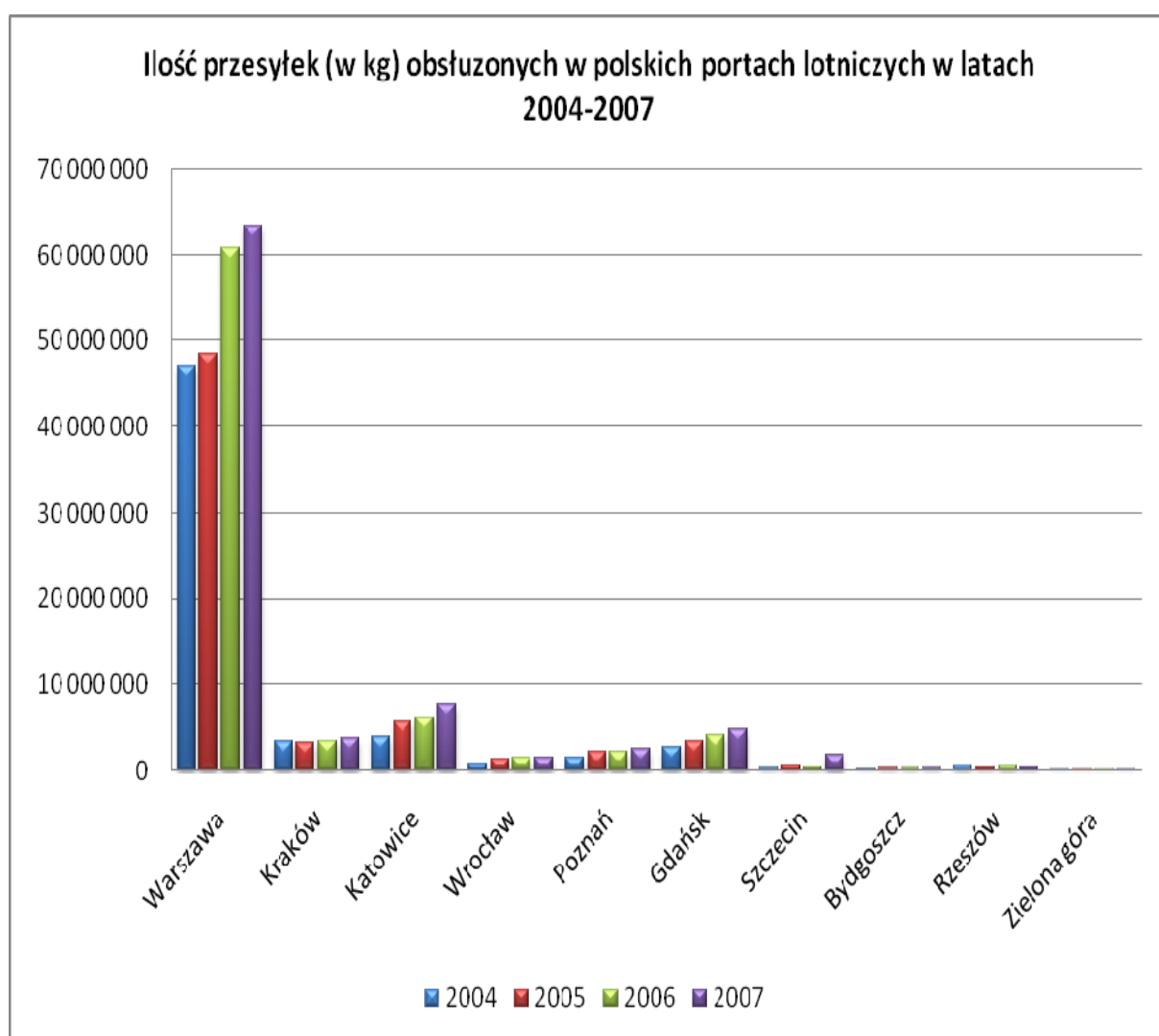
3. Zmiany w liczbie wykonywanych operacji i obsłużonych kg cargo i poczty.

Również rynek towarowy kontynuował w roku 2007 tendencję rozwojową, jednakże wskazać należy, iż wzrost ten był mniej dynamiczny niż w latach wcześniejszych, w szczególności niż w roku 2006.

Podczas gdy w 2004 r. w polskich portach lotniczych obsłużonych zostało 60 372 438 kg przesyłek, w 2005 r. było ich 65 873 744 kg, w 2006 r. już 79 337 451 kg, a w 2007 r. 86 278 154 kg, co przekłada się na wzrost o 9,11% w roku 2005 w stosunku do 2004 r., o 20,44% w roku 2006 w stosunku do roku 2005 i o 8,75% w roku 2007 w stosunku do roku 2006 oraz łącznie o 42,91% na przestrzeni omawianych czterech lat. Jak wynika z zaprezentowanej poniżej tabeli, obsługa lotów towarowych była wykonywana w dziesięciu spośród jedenastu analizowanych polskich portów lotniczych (obsługi tego segmentu ruchu w omawianym okresie nie prowadził port lotniczy w Łodzi). Wśród tych portów w czterech

następował stały wzrost ilości obsługiwanych towarów, natomiast w pozostałych sześciu występowały wahania ilościowe.

Analizując zmiany na rynku przewozów towarowych, jakie zaszły w roku 2007, wskazać należy, że zmniejszenie dynamiki wzrostu przewozów cargo w tym okresie spowodowane było przede wszystkim mniejszym niż w latach poprzednich wzrostem tych przewozów w dominującym pod tym względem w Polsce porcie lotniczym w Warszawie. W trzech z objętych analizą portach lotniczych – Rzeszowie, Wrocławiu i Zielonej Górze – ilość obsługiwanych towarów i poczty w roku 2007 była niższa niż w roku poprzednim. Jednocześnie wskazać należy na stosunkowo dużą dynamikę wzrostu tych przewozów na lotnisku w Szczecinie, a także pozostałych lotniskach regionalnych, w szczególności w Katowicach.



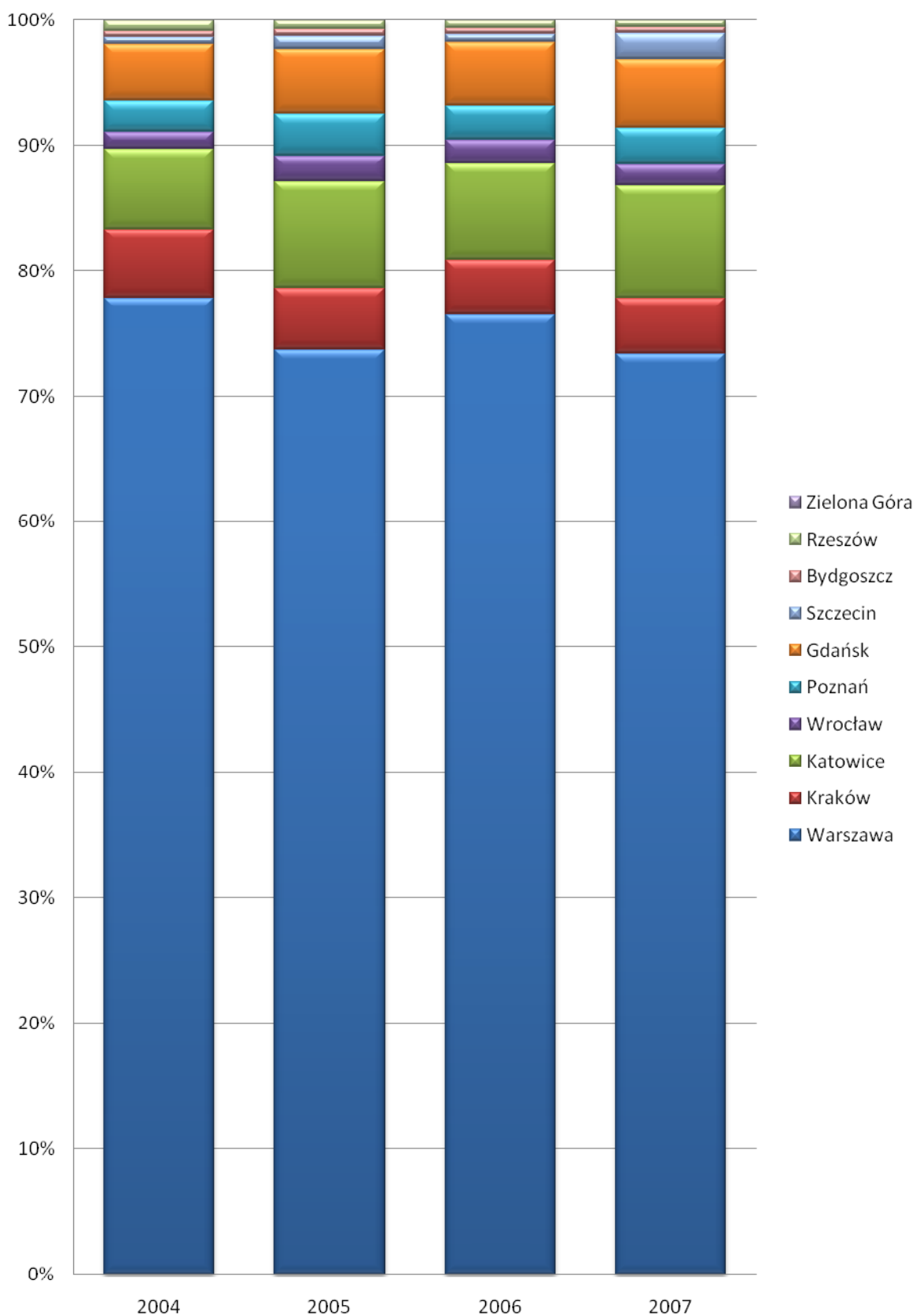
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Tabela 5. Ilość obsłużonych kg cargo i poczty w polskich portach lotniczych w latach 2004-2007

Nazwa Portu	LATA 2004 – 2007								DYNAMIKA			
	2004	udział %	2005	udział %	2006	udział %	2007	udział %	zm. 2007/2006	zm. 2006/2005	zm. 2005/2004	zm. 2007/2004
Warszawa	47 010 980	77,87%	48 535 004	73,68%	60 714 925	76,53%	63 332 933	73,41%	4,31%	25,10%	3,24%	34,72%
Kraków	3 289 818	5,45%	3 243 310	4,92%	3 437 000	4,33%	3 801 355	4,41%	10,60%	5,97%	-1,41%	15,55%
Katowice	3 856 000	6,39%	5 618 500	8,53%	6 113 000	7,71%	7 782 000	9,02%	27,30%	8,80%	45,71%	101,82%
Wrocław	823 040	1,36%	1 377 800	2,09%	1 509 960	1,90%	1 457 090	1,69%	-3,50%	9,59%	67,40%	77,04%
Poznań	1 511 745	2,50%	2 166 021	3,29%	2 156 113	2,72%	2 453 731	2,84%	13,80%	-0,46%	43,28%	62,31%
Łódź	nie dot.	-	nie dot.	-	nie dot.	-	nie dot.	-	-	-	-	-
Gdańsk	2 742 090	4,54%	3 433 243	5,21%	4 036 950	5,09%	4 757 358	5,51%	17,85%	17,58%	25,21%	73,49%
Szczecin	341 610	0,57%	673 129	1,02%	487 600	0,61%	1 773 930	2,06%	263,81%	-27,56%	97,05%	419,29%
Bydgoszcz	267 854	0,44%	338 937	0,51%	340 503	0,43%	411 057	0,48%	20,72%	0,46%	26,54%	53,46%
Rzeszów	529 300	0,88%	487 800	0,74%	541 400	0,68%	508 700	0,59%	-6,04%	10,99%	-7,84%	-3,89%
Zielona Góra	400	0,00%	163	0,00%	1 107	0,00%	714	0,00%	-35,50%	579,14%	-59,25%	78,50%
Suma												
Wszystkie porty	60 372 438	100,00%	65 873 744	100,00%	79 337 451	100,00%	86 278 154	100,00%	8,75%	20,44%	9,11%	42,91%
<i>Porty regionalne</i>	<i>13 361 458</i>	<i>22,13%</i>	<i>17 338 740</i>	<i>26,32%</i>	<i>18 622 526</i>	<i>23,47%</i>	<i>22 945 221</i>	<i>26,59%</i>	<i>23,21%</i>	<i>7,40%</i>	<i>29,77%</i>	<i>71,73%</i>

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych z portów lotniczych.

Udział % ilości obsłużonych kg poczty i cargo



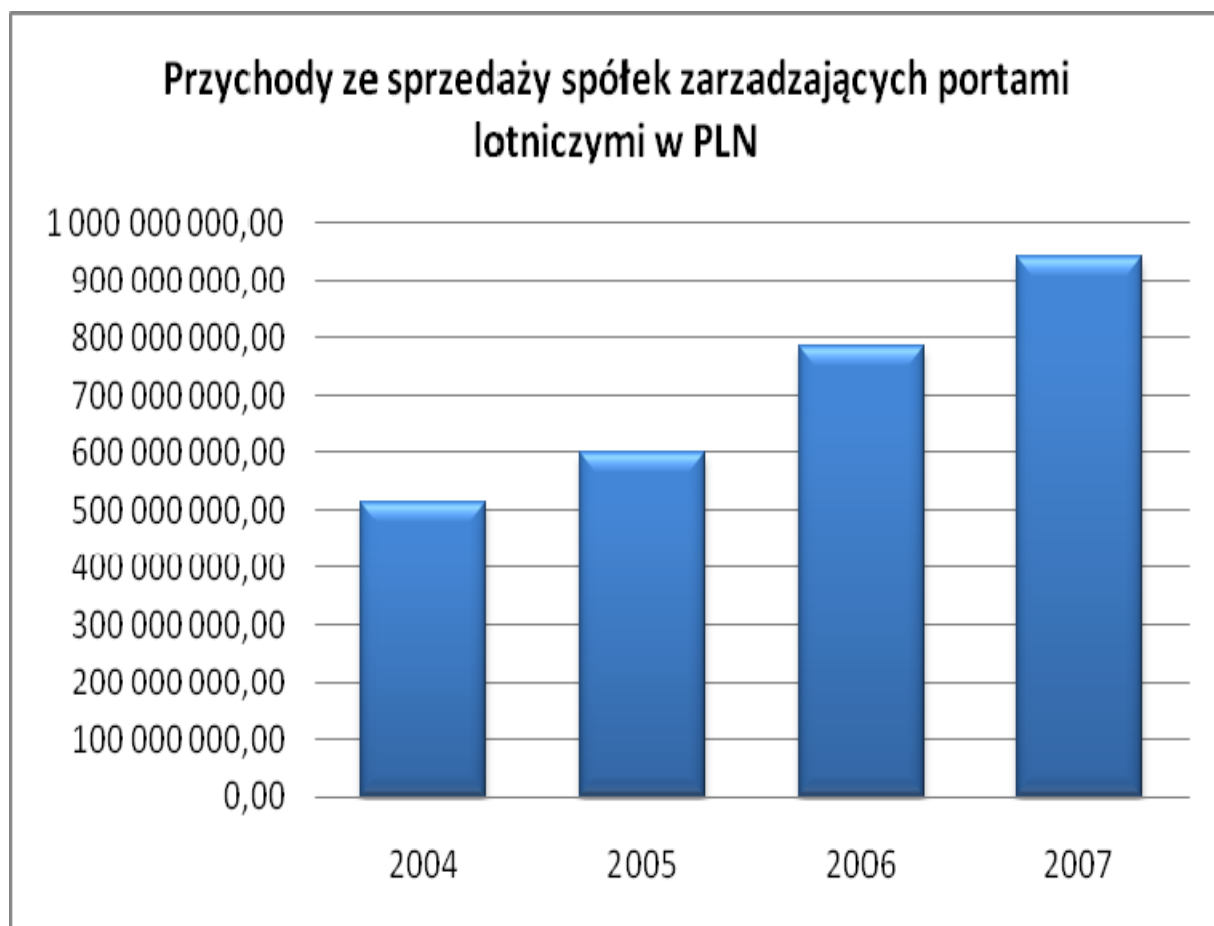
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych otrzymanych z portów lotniczych.

Należy również zwrócić uwagę, że ilość przewiezionych towarów cechowała się mniej dynamicznym wzrostem niż liczba przewiezionych pasażerów. Zamieszczone wyżej tabela oraz wykres obrazują udziały poszczególnych portów lotniczych w przewozach towarowych w omawianym okresie. Dominująca część tego typu transportu była obsługiwana przez port lotniczy w Warszawie, jednakże jego udział uległ zmniejszeniu z 77,87% w roku 2004 do 73,41% w roku 2007. Spośród portów regionalnych największy udział w obsłudze towarowego transportu lotniczego miał port w Katowicach, którego udział w rynku ogółem zwiększył się z 6,39% w roku 2004 do 9,02% w roku 2007. Należy zauważyć, że w Polsce w dalszym ciągu dominującą formą transportu ładunków był transport drogowy – z transportu lotniczego korzysta się wyłącznie w wyjątkowych przypadkach np. transport poczty pomiędzy sortowniami.

4. Wyniki finansowe spółek zarządzających polskimi lotniskami użytku publicznego w latach 2004-2007.

W tej części opracowania analizie poddano kwestię, w jaki sposób wzrost ruchu w portach lotniczych przełożył się na wzrost przychodów osiąganych przez spółki zarządzające lotniskami i podjęto próbę określenia wielkości ruchu niezbędnej do osiągnięcia chociażby minimalnej rentowności.

Analizując osiągnięte przez spółki zarządzające lotniskami na przestrzeni lat 2004-2007 przychody, widać, że wzrost osiąganych przez nie przychodów był silnie skorelowany ze wzrostem liczby operacji i obsługiwanych pasażerów. Wynikało to z faktu, że w Polsce głównym źródłem przychodów zarządzających lotniskami były pobierane od przewoźników lotniczych i innych użytkowników lotnisk opłaty lotniskowe. Opłaty te są pobierane za każdą operację i każdego obsługowanego pasażera – a więc wzrost ruchu do/z danego portu lotniczego automatycznie generował wzrost przychodów z działalności lotniskowej (wyjątek stanowi sytuacja obniżenia poziomu opłat lotniskowych). Należy zauważyć, że wzrost liczby pasażerów wiązał się nie tylko ze wzrostem przychodów z działalności lotniczej, lecz również z wzrostem pozostałych osiąganych przychodów np. z parkingów.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Tabela 6. Przychody w mln PLN spółek zarządzających lotniskami w Polsce.

Spółka zarządzająca lotniskiem	2004	2005	2006	2007	Zmiana 2005/2004	Zmiana 2006/2005	Zmiana 2007/2006	Zmiana 2007/2004
Suma wszystkie porty	529 556	615 551	805 101	940 876	16,2%	30,8%	16,9%	77,7%
Suma porty regionalne	163 670	214 726	318 274	382 629	31,2%	48,2%	20,2%	133,8%

Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

W roku 2007 w porównaniu do roku 2006 wartość przychodów spółek zarządzających lotniskami objętymi analizą wzrosła łącznie o 16,9%. Wskazać należy, iż wzrost ten był większy w odniesieniu do portów regionalnych, co – jak wcześniej wskazano – jest bezpośrednim skutkiem większej dynamiki wzrostu ruchu w tych portach lotniczych. Dowodem na silną korelację pomiędzy wielkością ruchu a wartością przychodów jest poniższa tabela obrazująca tę zależność w roku 2007. Wynika z niej, że największy wpływ na

wzrost przychodów spółek zarządzających lotniskami miał wzrost liczby obsługiwanych w porcie lotniczym pasażerów, natomiast znaczenie zmiany liczby obsługiwanych operacji było istotnie mniejsze.

Tabela 7. Przychody spółek zarządzających lotniskami a wielkość ruchu.

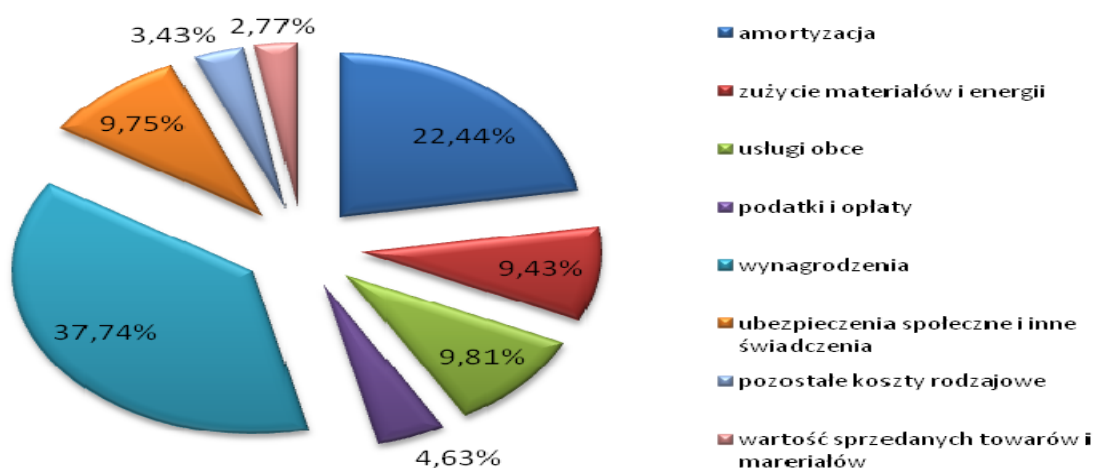
Nazwa spółki zarządzającej portem lotniczym	Zmiana wielkości przychodów 2007/2006	Zmiana liczby wykonanych operacji 2007/2006	Zmiana liczby obsługiwanych pasażerów 2007/2006
Suma wszystkie porty	16,90%	11,50%	24,58%
Suma porty regionalne	20,20%	18,70%	35,93%

Źródło: opracowanie własne ULC

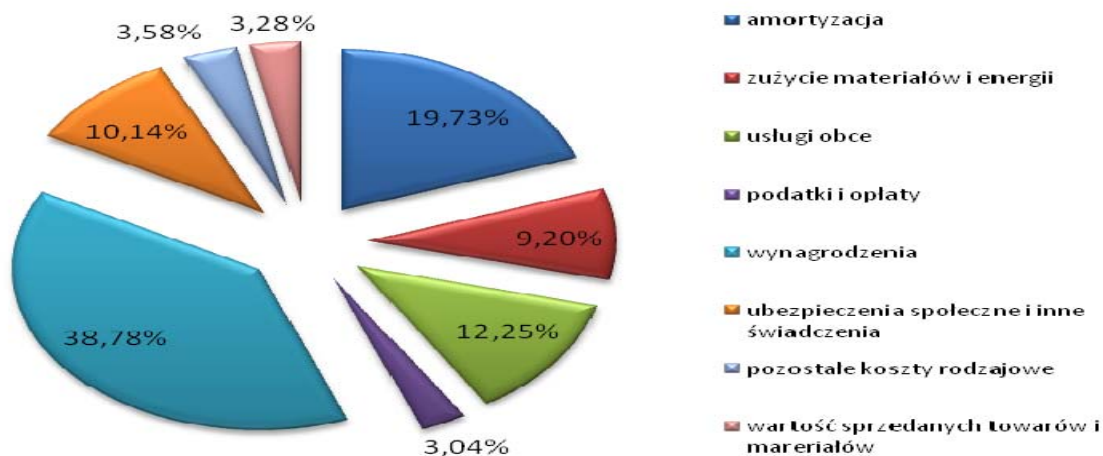
Należy zauważyć, że pomimo, iż ruch we wszystkich portach się zwiększał, co skutkowało zwiększeniem osiąganych w portach przychodów, w odniesieniu do portów o ujemnym wyniku finansowym wzrost ruchu wiązał się w niektórych przypadkach ze zwiększeniem ponoszonej przez te porty straty. Straty ponoszone przez niektórych zarządzających portami lotniczymi stale rosły w latach 2004-2006, pomimo znacznego zwiększenia się liczby obsługiwanych przez nich pasażerów, operacji i osiąganych przez porty przychodów, jednakże w roku 2007 poniesiona strata uległa zmniejszeniu, lub jej zwiększenie było bardzo niewielkie. Należy jednak zauważyć, że porty te – pomimo obserwowanego wzrostu - charakteryzowały się nadal stosunkowo niskim ruchem.

W tym miejscu warto zauważyć, że głównymi pozycjami kosztów operacyjnych dla portów lotniczych były amortyzacja, usługi obce oraz koszty wynagrodzeń. Wynika to bezpośrednio ze specyfiki działalności spółek zarządzających lotniskami. Posiadają one majątek trwały o dużej wartości, co skutkuje znaczącymi rocznymi odpisami amortyzacyjnymi. Średnio w latach 2004-2007 około 20% kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami stanowiły koszty amortyzacji. Znaczącą rolę w świadczeniu usług przez porty lotnicze odgrywała praca zatrudnionego personelu, co wpływało na stosunkowo wysoki udział kosztów osobowych w kosztach operacyjnych działalności. Istniał też duży zakres zadań, których spółki zarządzające lotniskami nie były w stanie lub nie chciały wykonywać samodzielnie (były to między innymi usługi transportowe, remontowe i konserwatorskie, najmu i leasingu, handlowe), a to generowało stosunkowo wysokie koszty usług obcych. Poniżej zaprezentowane zostały wykresy ukazujące strukturę kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami w Polsce w latach 2004-2007.

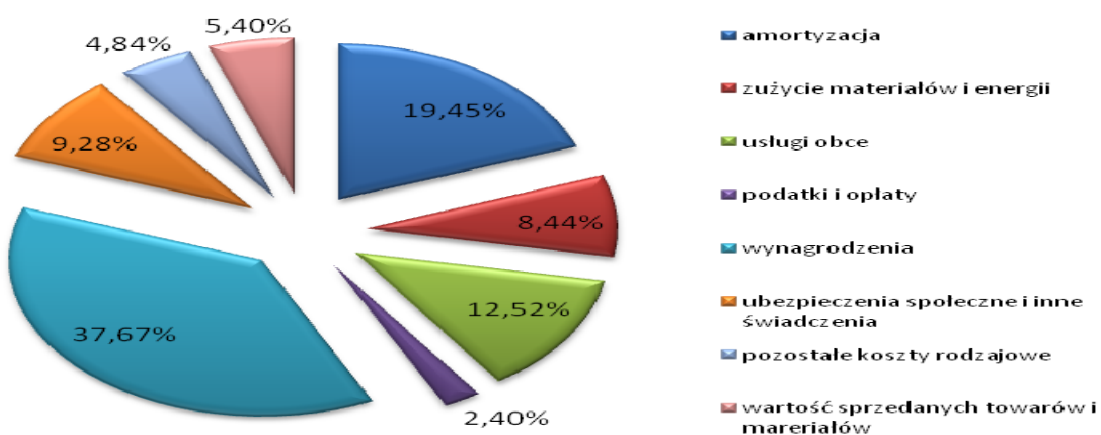
Struktura kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami w roku 2004

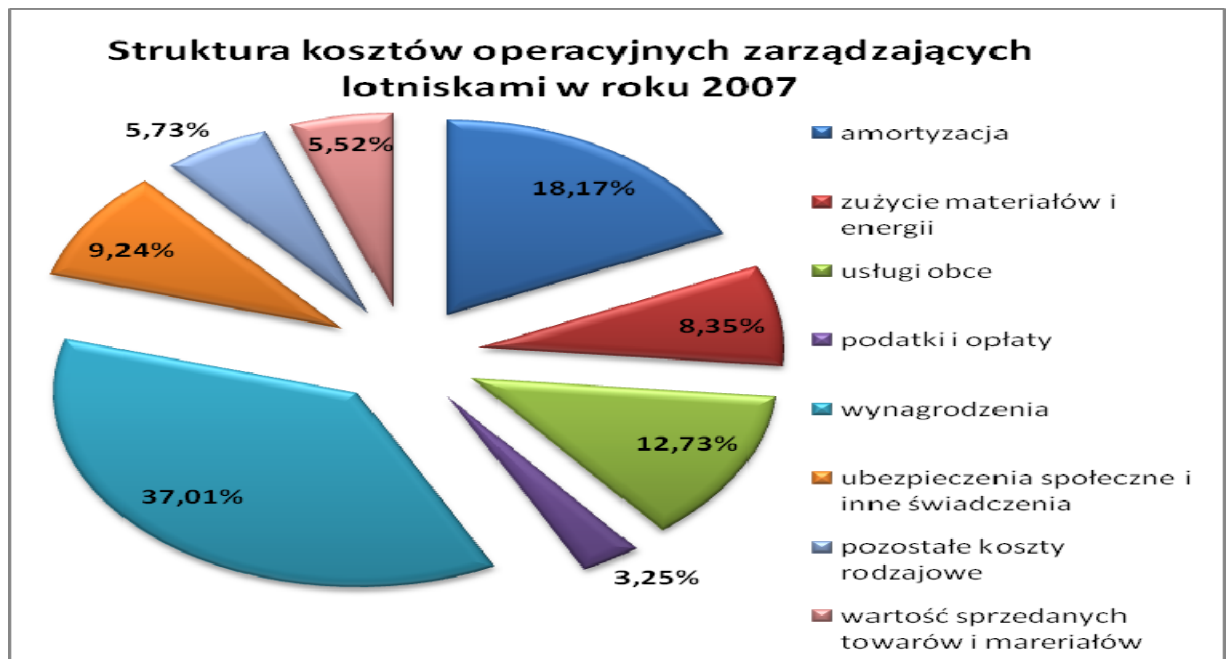


Struktura kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami w roku 2005



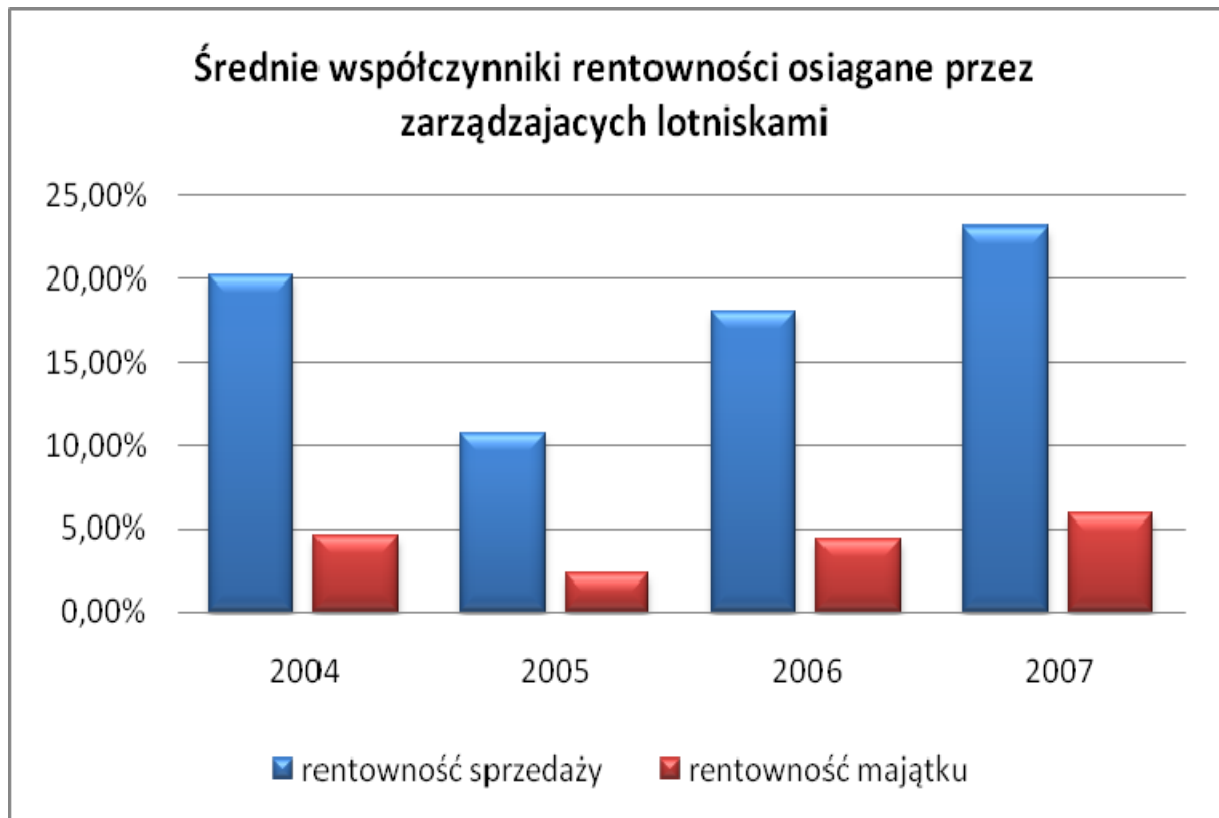
Struktura kosztów operacyjnych zarządzających lotniskami w roku 2006





Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Przyglądając się zamieszczonemu niżej wykresowi, można stwierdzić, że począwszy od roku 2005 rentowności majątku i sprzedaży osiągane przez spółki zarządzające portami lotniczymi systematycznie rosły. W roku 2007 wzrost ten był równie dynamiczny, co w latach poprzednich, co świadczy o tym, iż rynek rozwijał się w sposób zrównoważony i stabilny.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Po przeanalizowaniu szczegółowych wyników finansowych poszczególnych zarządzających, można uznać na podstawie danych historycznych, że spółki zarządzające lotniskami w Polsce są w stanie osiągnąć zysk w momencie, gdy obsługują powyżej 9,2 tys. operacji pasażerskich i 350 tys. pasażerów rocznie. Należy również brać pod uwagę fakt, iż w momencie, gdy opłaty lotniskowe pozostają na niezmiennym poziomie, a koszty eksploatacyjne rosną w związku ze wzrostem cen na rynku, poziom ruchu, w tym liczby obsługiwanych pasażerów niezbędnych do osiągnięcia rentowności, może ulegać zmianie.

Duży wzrost obsługiwanego ruchu w portach lotniczych jest nie tylko szansą na poprawienie wyników finansowych spółek zarządzających, ale stawia przed nimi nowe wyzwania. Zwiększający się ruch sprawia, że spółki zarządzające lotniskami są zmuszone do rozbudowy posiadanej infrastruktury, a rozbudowa ta powinna być rozpoczynana z dużym wyprzedzeniem tak, by nie nastąpiły problemy w funkcjonowaniu portu. W związku z powyższym w omawianym okresie spółki zarządzające lotniskami w aktywny sposób poszukiwały inwestorów, zwiększały posiadane kapitały własne i poszukiwały możliwości korzystania z wszelkich możliwych dotacji (zarówno krajowych jak i tych z Unii Europejskiej). W tym miejscu należy zwrócić również uwagę na specyfikę struktury aktywów portów lotniczych, charakteryzujących się dużym udziałem majątku trwałego w sumie bilansowej. Stąd też wynikały różnice w rentowności sprzedaży i majątku. Należy wskazać, iż jednym z czynników wpływających na wzrost rentowności portu może być mniejsza podaż jego usług, tj. wyczerpywanie się przepustowości, a co za tym idzie możliwość podnoszenia cen.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

W odniesieniu do zmian w wielkości kapitałów własnych spółek, widoczne jest, że spółki zarządzające lotniskami stale zwiększały kapitały własne. Sytuacja taka wynikała między innymi z faktu zwiększania wielkości kapitałów podstawowych w związku z poszukiwaniem środków na niezbędne inwestycje, jak również – w przypadku portów rentownych – na zatrzymywaniu wypracowanego zysku z przeznaczeniem na niezbędne inwestycje. W roku 2007 łączna wartość kapitałów własnych spółek zarządzających objętymi analizą portami lotniczymi zwiększyła się o 17,02% w porównaniu z rokiem 2006.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Także dokonując analizy zaprezentowanego powyżej wykresu przedstawiającego zmiany w wielkości sumy aktywów spółek zarządzających lotniskami w Polsce, widać wyraźnie tendencję wzrostową dla tych sum, co świadczy o rozwoju lotnisk w Polsce.

III. PRZEWOŹNICY

1. Przewoźnicy krajowi.

1.1 Informacje ogólne.

Warunkiem dopuszczenia podmiotu do wykonywania przewozów lotniczych w Polsce jest uzyskanie koncesji na prowadzenie działalności w tym zakresie. W latach objętych analizą kwestie dotyczące przyznawania ww. koncesji uregulowane były w *ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), jej aktach wykonawczych oraz w *rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym*. Zasady dostępu przewoźników do tras w ramach Unii Europejskiej określone z kolei zostały w *rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych*, natomiast zasady określania taryf i stawek za przewóz lotniczy w omawianym okresie regulowało *rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze*.

Jak wspomniano powyżej, prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego wymaga uzyskania koncesji¹⁰. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami wydawane są cztery rodzaje koncesji:

- koncesja na wykonywanie lotów nieregularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- koncesja na wykonywanie lotów regularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- koncesja na wykonywanie lotów nieregularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc;
- koncesja na wykonywanie lotów regularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc.

Należy jednocześnie zauważyć, że posiadanie koncesji bez ograniczeń oznacza automatyczne posiadanie koncesji na loty statkami powietrznymi, których dotyczy koncesja zawierająca ograniczenie MTOW i ilości miejsc, natomiast uprawnienia do wykonywania lotów nieregularnych i regularnych posiada tylko i wyłącznie przewoźnik, w którego koncesji jest to wyraźnie zapisane.

¹⁰ Uzyskania koncesji nie wymaga przewóz wykonywany wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o masie nieprzekraczającej 495 kg.

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej zwiększyła się liczba podmiotów krajowych posiadających koncesję na prowadzenie działalności w zakresie przewozu lotniczego. Podczas gdy na koniec roku 2003 koncesję posiadało tylko 5 podmiotów, na koniec 2004 było ich 11, na koniec 2005 było ich 13, na koniec 2006 ich liczba wzrosła do 15. W roku 2007 koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego posiadało już 17 przewoźników. Widoczne jest, że perspektywa wstąpienia Polski do UE i pierwszy rok znajdowania się w jej strukturach charakteryzował się znaczącym wzrostem aktywności i zainteresowania zakładaniem przewoźników lotniczych w Polsce.

Spośród polskich przewoźników największym potencjałem charakteryzowała się Grupa LOT w skład, której wchodziły Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., jako spółka matka i zależne od niej Eurolot S.A. i „Nowy Przewoźnik” sp. z o.o. (operujący pod marką Centralwings¹¹). Ich silna pozycja wynikała między innymi z długiej historii działania PLL LOT na rynku jako „narodowego” polskiego przewoźnika, którego większościowym właścicielem jest Skarb Państwa, dzięki czemu grupa posiadała duże kapitały i stabilną pozycję rynkową. Dodatkowo należy podkreślić, że PLL LOT były jedynym przewoźnikiem polskim mogącym się pochwalić wieloletnim doświadczeniem w działalności, gdyż były one w czasach PRL jedynym działającym polskim przewoźnikiem.

Pozostałe działające na rynku w omawianym okresie polskie podmioty byli to raczej mali przewoźnicy lotniczy, wykonujący w większości loty czarterowe, loty dla biznesu, przewóz poczty lub loty regularne na trasach krajowych. Podmioty te obsługiwały w większości polski rynek i nierzadko borykały się z poważnymi problemami zarówno w sferze ekonomicznej, jak i operacyjnej, nie mogąc pozyskać maszyn w celu powiększenia floty i zdobyć doświadczonej kadry, która wybierała większe podmioty mogące zaoferować lepsze warunki zatrudnienia.

W roku 2007 nastąpiły następujące zmiany w strukturze i liczbie podmiotów posiadających koncesje¹²:

– **W 2007 roku koncesje uzyskały następujące podmioty:**

- Sky Carrier sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-4000/GG/14/07/26 z dnia 15 marca 2007 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;

¹¹ Spółka Nowy Przewoźnik sp. z o.o. zaprzestała wykonywania działalności w zakresie przewozu lotniczego z dniem 31.05.2009 r.

¹² Informacje odnośnie zmian zachodzącej w liczbie podmiotów koncesjonowanych w latach 2004-2006 znajdują się w „Analizie rynku transportu lotniczego w Polsce w latach 2004-2006” (http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=389&Itemid=398)

- Air Italy Polska sp. z o.o. koncesja bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr ULC-LER1-4000/AJ/80/07/27 z dnia 16 listopada 2007 r. na wykonywanie lotów nieregularnych.

- **W 2007 roku następujące podmioty dokonały zmian w posiadanych przez siebie koncesjach:**
 - White Eagle Aviation sp. z o.o. dokonał zmiany posiadanej przez siebie koncesji na koncesję bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr LER1-KD-4000/20/07 z dnia 16 kwietnia 2007 r. na wykonywanie lotów nieregularnych i regularnych;
 - Jet Service sp. z o.o. dokonał zmiany posiadanej przez siebie koncesji na koncesję bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr LER1-AJ-4000/62/07 z dnia 14 września 2007 r. na wykonywanie lotów nieregularnych;
 - Sky Taxi sp. z o.o. dokonał zmiany posiadanej przez siebie koncesji na koncesję bez ograniczeń MTOW i ilości miejsc nr LER1-KD-4000/67/07 z dnia 18 września 2007 r. na wykonywanie lotów nieregularnych.

Widoczne jest, iż wejście Polski do Unii Europejskiej spowodowało znaczący rozwój rynku pod względem liczby działających na nim przewoźników. Sytuacja taka nie jest zaskakująca, gdyż członkostwo Polski w UE otworzyło nowe możliwości dla polskich przewoźników, dając im prawo swobodnego operowania na terytorium całej Unii Europejskiej. Dodatkowo rozwój gospodarczy Polski przyczynił się do wzrostu zainteresowania segmentem lotnictwa dla biznesu. Ograniczeniem w rozwoju operacji poza UE były jedynie umowy bilateralne, w zakresie których ULC (zarówno na forum krajowym jak i międzynarodowym) podejmował działania zgodne z zainteresowaniami środowiska lotniczego, w szczególności zmierzające do zapewnienia przewoźnikom polskim jak najlepszych warunków operowania do tzw. krajów trzecich.

Tabela 8. Przewoźnicy koncesjonowani w latach 2004-2007

Nazwa	30.04.2004				31.12.2004				31.12.2005				31.12.2006				31.12.2007			
	Do 10 ton i do 20 miejsc		Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc		Do 10 ton i do 20 miejsc		Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc		Do 10 ton i do 20 miejsc		Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc		Do 10 ton i do 20 miejsc		Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc		Do 10 ton i do 20 miejsc		Bez ograniczeń tonażu i ilości miejsc	
	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni	nieregularni	regularni
Air Polonia sp. z o.o.			•	•			•	•			c	c								
Eurolot S.A.			•	•			•	•			•	•			•	•			•	•
Adviser Trade Service Consulting sp. z o.o.	•				•				•					•				•		
Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.			•	•			•	•			•	•			•	•			•	•
WSK-PZL – Świdnik S.A.	•				w															
Piotr Jafernik – „Normal”	•				w															
Jerzy Domicz „Technika – Aerotechnika”	•				z				w											
Biuro Podróży Globus sp. z o.o.			•				•				c									
Sky Express sp. z o.o.	•				•						•	•			•	•			•	•
White Eagle Aviation S.A.							•				•				•				•	•
SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe					•				•					•				•		
Exin sp. z o.o.							•				•				•				•	
„Nowy Przewoźnik” sp. z o.o.							•	•			•	•			•	•			•	•
Sky Taxi sp. z o.o.									•					•					•	
Fischer Air Polska sp. z o.o. (potem Primacharter sp. z o.o.)											•				•				•	
General Aviation sp. z o.o.									•					•				•		
Jet Air sp. z o.o.									•	•				•	•			•	•	
GB Aerocharter sp. z o.o.									•					•				•		
Jet Service sp. z o.o.														•				•		
Ace Aviation sp. z o.o.														•				•		
Sky Carrier sp. z o.o.																			•	
Air Italy Polska sp. z o.o.																			•	

w- wygaśnięcie koncesji; z - zawieszenie koncesji; c – cofnięcie koncesji
 Źródło: opracowanie własne ULC

1.2. Wyniki przewozowe przewoźników krajowych.

Udział w ruchu regularnym w liczbie obsłużonych pasażerów dwóch przewoźników polskich należących do Grupy LOT w roku 2007 wyniósł 31,55% dla PLL LOT¹³ i 7,42% dla Nowego Przewoźnika, i był nieznacznie niższy niż w 2006 r., kiedy to wyniósł on odpowiednio 33,58% dla PLL LOT i 7,52% dla Nowego Przewoźnika. Pomimo zmniejszenia udziału PLL LOT w liczbie przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów zwiększyły one liczbę przewiezionych pasażerów z 4 715 236 osób w 2006 r. do 5 427 365 osób w 2007 r., co jest równoznaczne ze wzrostem o 15,1%. Odnotowany wzrost będzie większy, gdy jako rok bazowy weźmie się pod uwagę rok 2004, kiedy to PLL LOT przewiozły 4 472 632 osób, co jest równoznaczne ze wzrostem liczby przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów na przestrzeni lat 2004-2007 łącznie o 21,35%. W roku 2007 PLL LOT obsługiwały bezpośrednie połączenia z Polski do 32 państw, co przełożyło się na 72 połączenia między portami lotniczymi w Polsce a portami lotniczymi w innych krajach, jak również jako EuroLOT - połączenia pomiędzy portami lotniczymi na terenie kraju. Natomiast Nowy Przewoźnik zwiększył liczbę przewiezionych w ruchu regularnym pasażerów z 1 055 434 osób w 2006 r. do 1 275 854 osób w 2007 r., co oznacza wzrost o 20,88%. W 2007 r. w ruchu regularnym udział na poziomie 0,04% odnotował również Sky Express oraz na poziomie 0,03% Direct Fly. Pozostali krajowy przewoźnicy wykonywali pasażerskie loty nieregularne.

Również przewoźnicy nie wykonujący lotów w ruchu regularnym odnotowywali wzrost liczby przewiezionych pasażerów. White Eagle Aviation w 2004 r. przewiózł 6 010 osób, w 2005 r. 21 878 osób, w 2006 r. 44 666 osób, a w 2007 r. 93 642 osób, co oznacza łączny wzrost w omawianym okresie o 1 458,10 %.

Widoczne jest więc, że największy polski przewoźnik, którym są PLL LOT, rozwijał się w omawianym okresie w stabilnym tempie. Natomiast pozostali przewoźnicy, włączając w to należące do Grupy LOT Nowego Przewoźnika, rozwijali się bardzo dynamicznie jeżeli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów. Tak dynamiczny wzrost wynikał z reguły z faktu zwiększania posiadanej floty, co pozwalało na zwiększenie liczby przewiezionych pasażerów.

¹³ Dane odnośnie PLL LOT uwzględniają również liczbę pasażerów i trasy obsługiwane pod marką EuroLOT.

1.3. Sytuacja finansowa Polskich przewoźników

Sytuacja przewoźników lotniczych posiadających koncesje wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w roku 2007¹⁴ nadal mogła być określona jako charakterystyczna dla jeszcze dosyć młodej branży. Polscy przewoźnicy lotniczy, za wyjątkiem Grupy LOT, nie mieli jeszcze ugruntowanej pozycji rynkowej i bardzo często szukali dopiero swojego miejsca na rynku. Dodatkowo musieli oni zmagać się z konkurencją ze strony przewoźników z innych państw Unii Europejskiej, posiadających często większe doświadczenie i zazwyczaj wyższe kapitały, a co za tym idzie – większą siłę rynkową.

Do pozytywnych zjawisk zachodzących w tej części rynku należy zaliczyć stałe zwiększanie się sumy aktywów działających na rynku polskich podmiotów. Zahamowanie wzrostu wielkości aktywów w roku 2007 widoczne na wykresie nie odzwierciedla do końca sytuacji, jaka zaszła na rynku w przeciągu roku 2007, gdyż nie uwzględnia wielkości aktywów posiadanych przez trzy spółki, które utraciły koncesje w roku 2008.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

¹⁴ Zaprezentowane w tej części opracowania zestawienia nie uwzględniają spółki Air Polonia sp. z o.o., która ogłosiła upadłość, w związku z czym nie ma możliwości zweryfikowania posiadanych informacji finansowych dotyczących jej działalności, Biura Podróży i Usług Globus sp. z o.o., któremu cofnięto koncesję i nie istnieje możliwość zweryfikowania danych finansowych oraz podmiotów, których koncesje wygasły (WSK PZL Świdnik S.A., Piotr Jafernik – „Normal”, Jerzy Domicz „Technika-Aerotechnika”). Ponadto dla roku 2007 nieuwzględnione zostały dane dotyczące podmiotów, które utraciły koncesje w roku 2008 (GB Aerocharter sp. z o.o., Adviser Trade Service Consulting sp. z o.o., Prima Charter sp. z o.o.).

Analizując kolejny wykres widoczne jest, że zachodziły również zmiany w wielkościach kapitałów własnych posiadanych przez przewoźników. Należy w tym miejscu zwrócić również uwagę na fakt, że na wielkość posiadanych przez przewoźników kapitałów własnych znaczący wpływ miały ich wyniki finansowe. Rok 2007 był rokiem, w którym ogólna kwota posiadanych przez przewoźników kapitałów własnych uległa zmniejszeniu w wyniku poniesionych strat przez niektórych przewoźników.

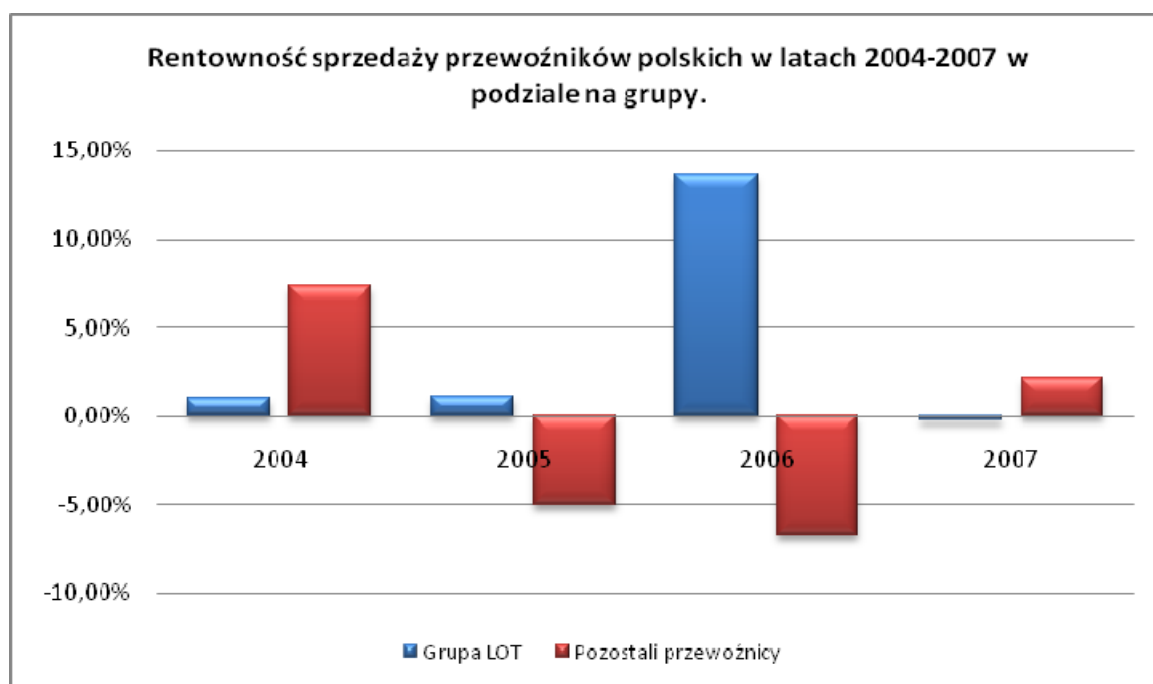


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Kolejny wykres przedstawia osiągnięte przez polskich przewoźników lotniczych w latach 2004-2007 wskaźniki rentowności sprzedaży – w podziale na Grupę LOT oraz pozostałych polskich przewoźników.

Przyglądając się wynikom finansowym osiąganym przez polskich przewoźników nie należących do Grupy LOT, można zauważyć dużą niestabilność na rynku. Lata, kiedy przewoźnicy osiągnęli zyski, przeplatały się z latami strat i w gruncie rzeczy trudno jest jednoznacznie określić, który rok był rokiem wysokiej koniunktury w lotnictwie, a który niskiej. Sytuacja taka wynika bezpośrednio z faktu, że działający na polskim rynku przewoźnicy to w większości przedsiębiorstwa młode, nieposiadające ugruntowanej pozycji

rynkowej, podczas gdy sam rynek bardzo szybko się rozwija i działające na nim podmioty musiały cały czas szukać sposobów na sprostanie rosnącym wymaganiom odbiorców ich usług oraz stale dostosowywać się do zmian rynkowych. Należy jednocześnie zauważyć, że w latach 2004-2006 z roku na rok zmniejszał się udział procentowy przewoźników osiągających zyski w ogólnej liczbie przewoźników: w 2004 r. stanowili oni 75% wszystkich przewoźników, w 2005 r. 58,3%, a w 2006 r. 57%, jednakże w roku 2007 ponownie wyniósł on 75%. Należy również pamiętać o tym, że w roku 2005 upadł jeden z większych koncesjonowanych przewoźników – była to wykonująca między innymi loty regularne Air Polonia. Spadek udziału przewoźników rentownych w ogólnej liczbie przewoźników potwierdza fakt, że wraz ze wzrostem konkurencji funkcjonowanie na szybko rozwijającym się rynku krajowym staje się coraz trudniejsze.

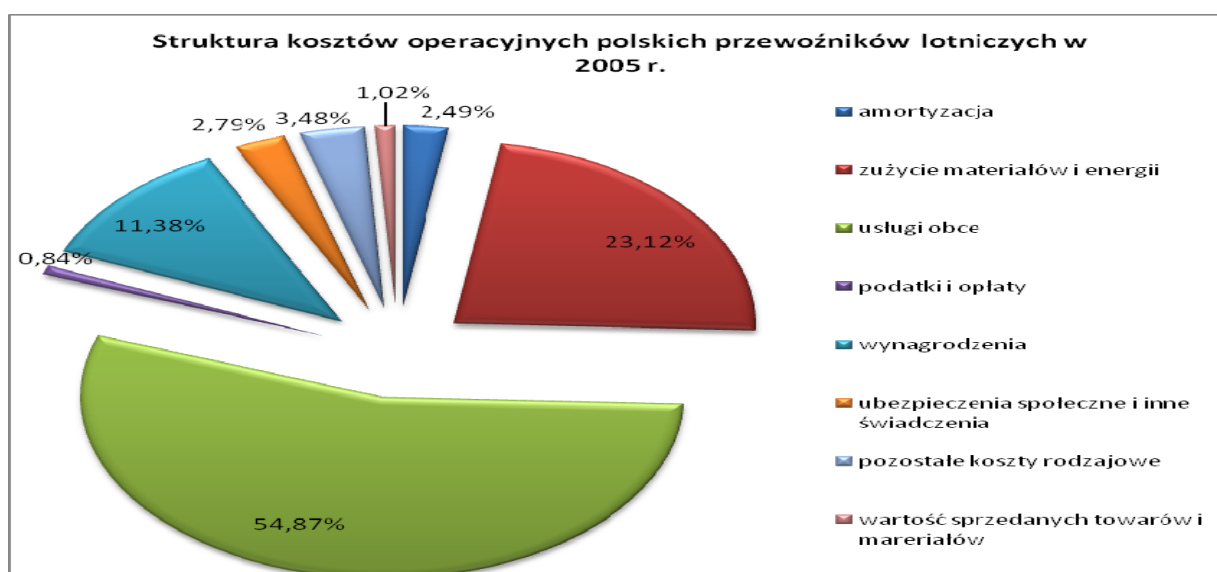
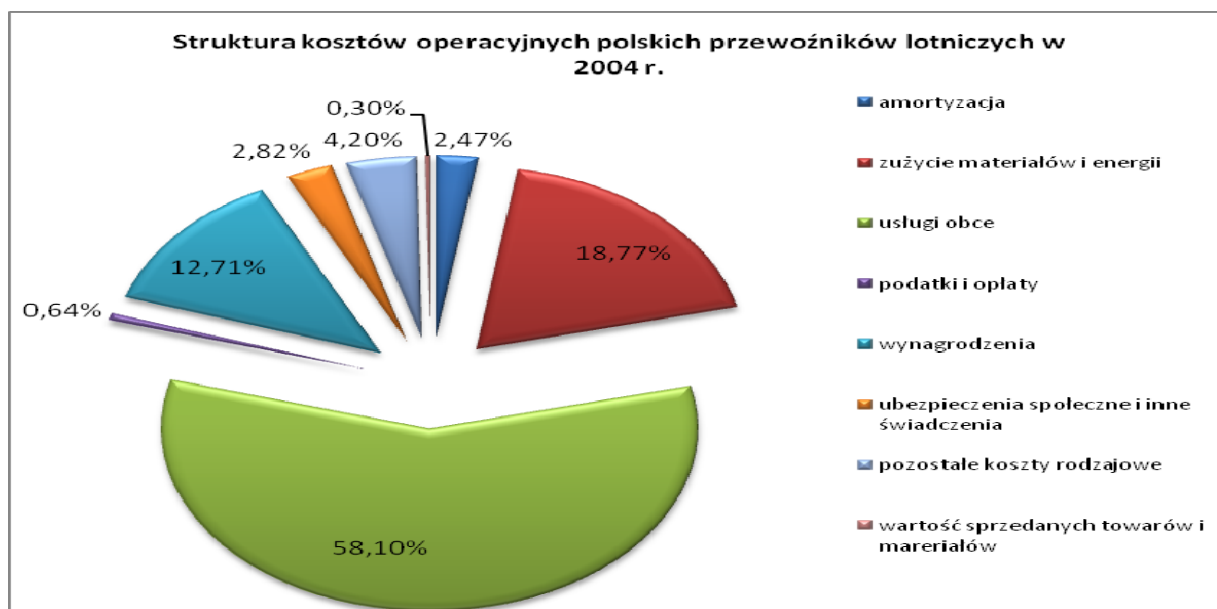


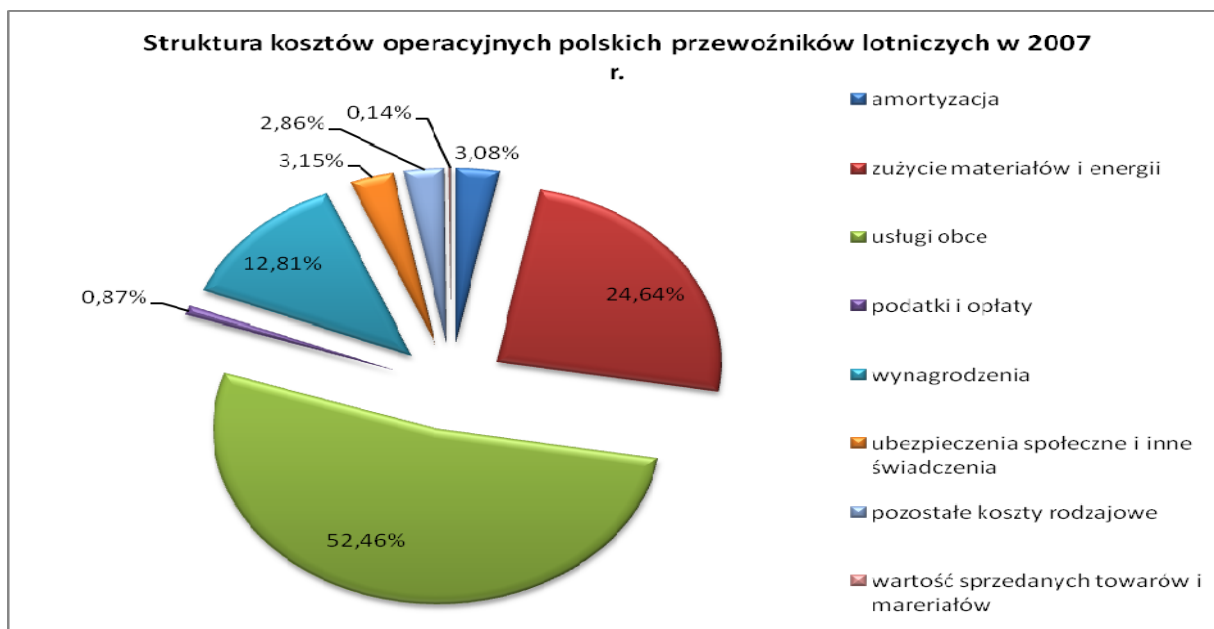
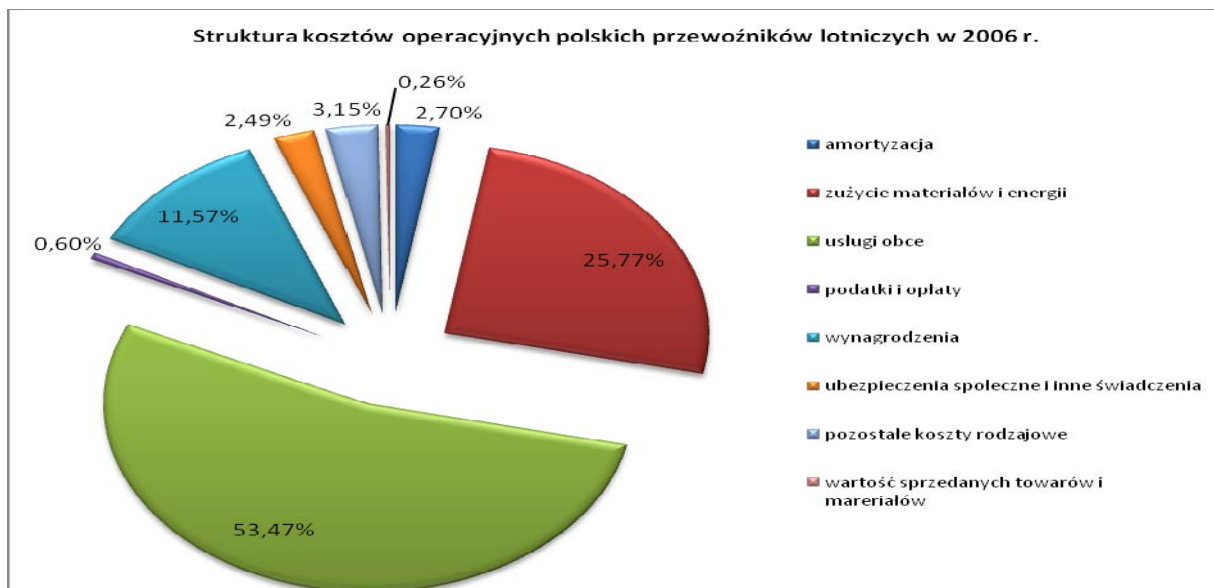
Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Do głównych kosztów obciążających przychody osiągane przez przewoźników należy zaliczyć wynagrodzenia, usługi obce, zużycie materiałów i energii oraz – w przypadku przewoźników posiadających na własność samoloty – amortyzację. Wszystkie te pozycje są charakterystyczne dla rodzaju wykonywanej działalności. Wysokie koszty z tytułu usług obcych wynikają między innymi z konieczności zapewnienia pasażerom obsługi naziemnej w porcie, dostarczenia żywności na pokład oraz wszelkich napraw i przeglądów posiadanego sprzętu, które nie mogą zostać wykonane przez zatrudnionych pracowników – w

analizowanym okresie stanowiły one ponad 50% kosztów operacyjnych ponoszonych przez polskich przewoźników. Koszty wynagrodzeń pilotów i personelu pokładowego były wysokie ze względu na specyfikę branży, wymagane kwalifikacje i dużą mobilność zatrudnionych w niej osób – stanowiły one około 12% kosztów operacyjnych. Koszty materiałów i energii to w większości koszty materiałów eksploatacyjnych, a w szczególności paliwa, którego ceny w ostatnich latach stale wzrastały.

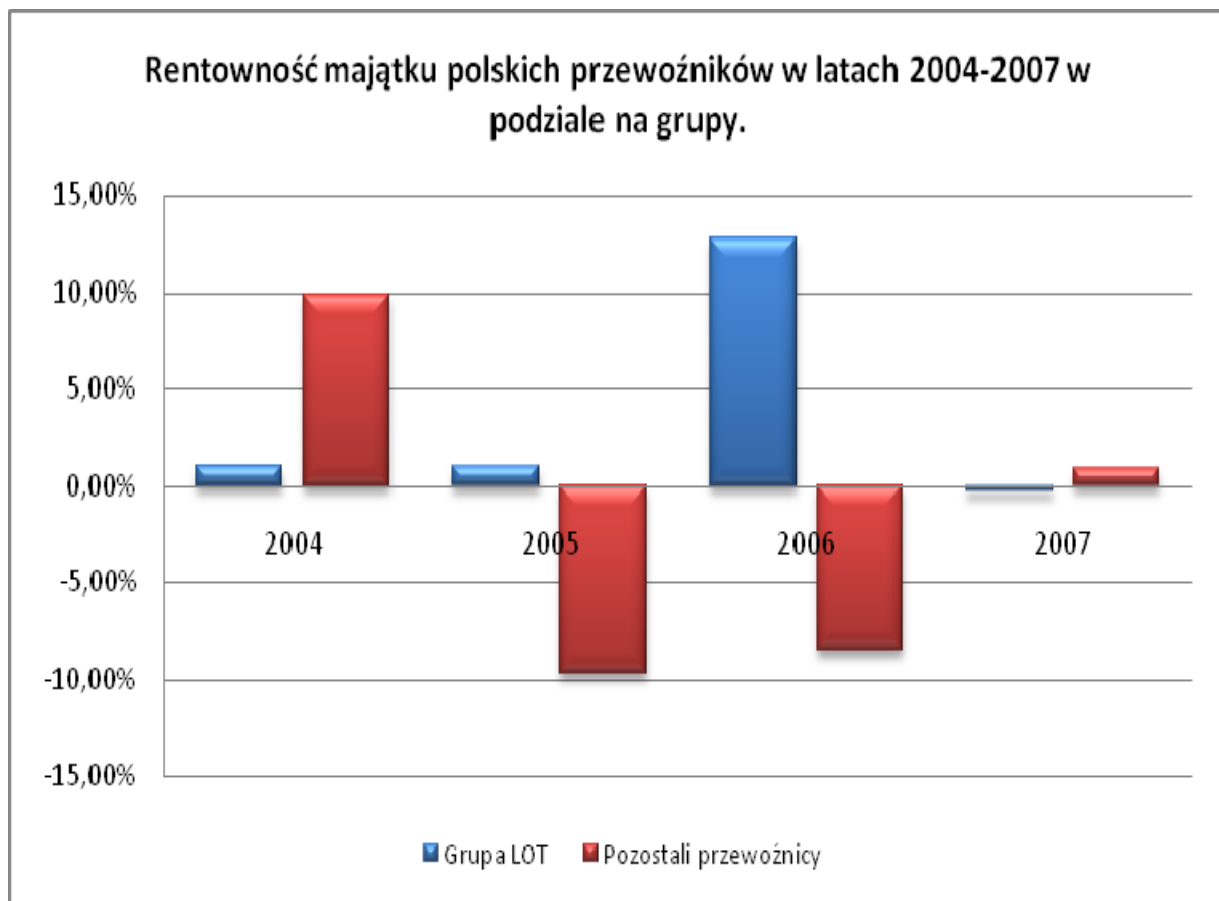
Poniżej zaprezentowane zostały wykresy przedstawiające udział poszczególnych grup kosztów rodzajowych w całości kosztów operacyjnych ponoszonych przez przewoźników posiadających wydane przez Prezesa ULC koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego.





Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Analizując przedstawioną na kolejnym wykresie rentowność majątku polskich przewoźników (analogicznie jak przy rentowności sprzedaży, ukazaną w podziale na Grupę LOT oraz pozostałych polskich przewoźników), należy zauważyć, że dla całej branży wyniki w tym zakresie były gorsze niż rentowność sprzedaży. Jednakże tendencje były takie same jak dla rentowności sprzedaży, gdyż opierały się one na wynikach osiągniętych z działalności.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie danych ze sprawozdań finansowych spółek

Biorąc pod uwagę fakt, że polski rynek jest stosunkowo młody a wspólnotowa liberalizacja rynku, otwierając przewoźnikom krajowym drzwi do portów całej Unii Europejskiej, udostępniła rynek krajowy posiadającym większe doświadczenie podmiotom zagranicznym, nie dziwią wahania w zyskowności u wielu podmiotów. Zarządy wielu przewoźników, poszukując nowych rynków zbytu, dokonywały często odważnych posunięć i poszukiwały nowych możliwości rozwoju dla swoich firm. Można się więc spodziewać, że przez kilka najbliższych lat sytuacja na rynku będzie dosyć niestabilna, gdyż działające na nim podmioty będą wypracowywały swoje pozycje rynkowe i poszukiwały optymalnych dla siebie rozwiązań, a zaostrzająca się konkurencja zmuszać je będzie do obniżania marż, tak aby utrzymać się na rynku i sprostać konkurencji zarówno krajowej, jak i zagranicznej, tym bardziej, że dalsze rozszerzanie się UE oraz liberalizacja na linii Unia Europejska – państwa trzecie będzie stwarzać z jednej strony nowe możliwości, a z drugiej zaostrzać konkurencję.

2. Przewoźnicy zagraniczni na polskim rynku.

W roku 2007, podobnie jak w latach 2004-2006, przewoźnicy zagraniczni byli motorem napędowym rozwoju polskiego rynku transportu lotniczego. To oni otwierali większość nowych połączeń i przewozili większość pasażerów podróżujących z i do Polski. W 2007 r. udział przewoźników zagranicznych w liczbie pasażerów odlatujących i przylatujących do/z polskich portów lotniczych w ruchu regularnym kształtował się na poziomie 60,96%, co stanowi wzrost w stosunku do roku 2006 r., kiedy to ich udział wyniósł 58,67%. W przeliczeniu na liczbę pasażerów stanowiło to wzrost z 8 237 366 osób w 2006 r. do 10 486 941 osób w roku 2007.

W pierwszej dekadzie¹⁵ pod względem liczby przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w roku 2007, tak samo jak w roku poprzednim, znalazło się ośmiu przewoźników zagranicznych, w tym pięciu przewoźników zagranicznych tzw. niskokosztowych. Łącznie w pierwszej dekadzie znalazło się sześciu przewoźników niskokosztowych, co potwierdza postawioną wcześniej tezę, iż przewoźnicy niskokosztowi stanowili podstawę dynamicznego rozwoju polskiego rynku lotniczego. W 2005 r. udział przewoźników niskokosztowych zagranicznych wyniósł 26,55%, a w 2006 r. 38,87%, natomiast w roku 2007 ich udział w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów wyniósł 42,69%, co oznacza, że zagraniczni przewoźnicy niskokosztowi (nie po raz pierwszy zresztą) osiągnęli łącznie wyższy udział w rynku niż największy z przewoźników krajowych. Na ogólny wzrost liczby przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w roku 2007 w stosunku do roku 2006, wynoszący 22,52%, złożył się wzrost o 15,71% liczby pasażerów przewiezionych przez przewoźników polskich i 27,31% wzrost liczby pasażerów przewiezionych przez przewoźników zagranicznych, natomiast wzrost liczby przewiezionych pasażerów przez przewoźników niskokosztowych wyniósł 32,24%.

Najwięksi zagraniczni przewoźnicy¹⁶ odnotowali w 2007 r. w stosunku do roku 2006 zmianę liczby obsługiwanych pasażerów o:

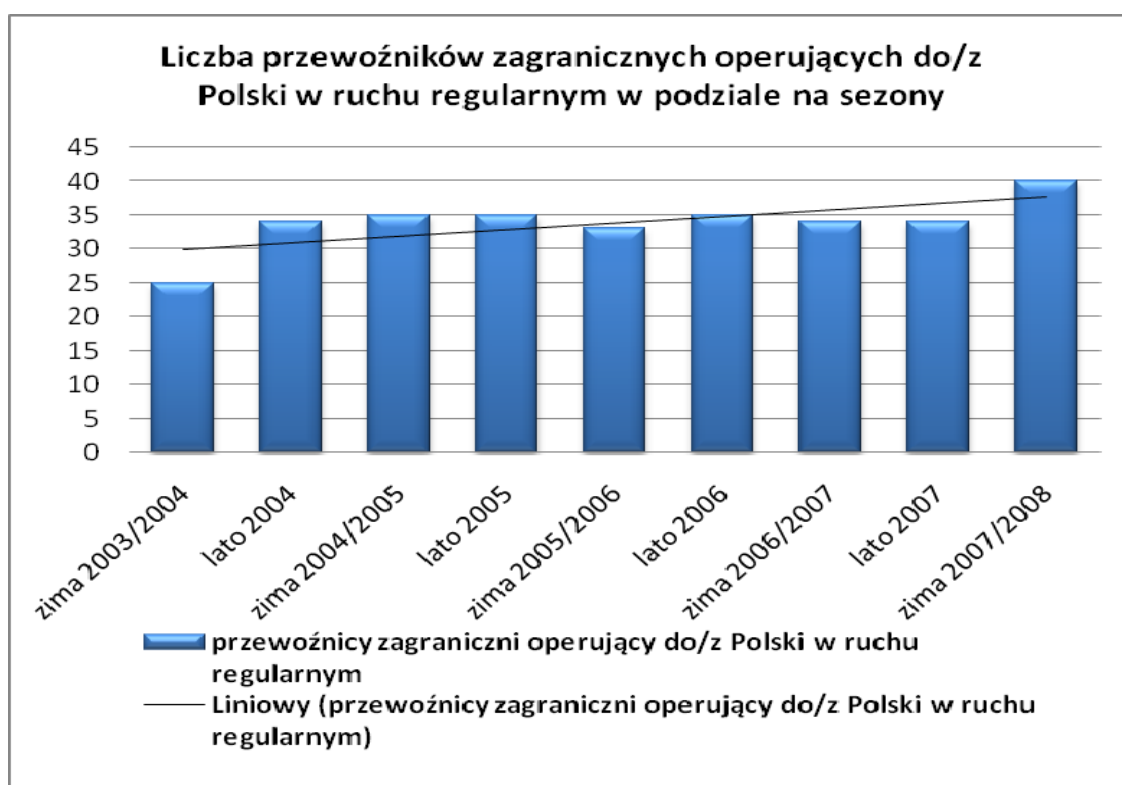
- przewoźnicy tradycyjni:
 - Lufthansa 27,13%,
 - British Airways 0,46%,

¹⁵ Dziesięciu przewoźników posiadających na koniec 2007 r. największy udział w liczbie pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym: PLL LOT, Wizzair, Ryanair, Centralwings, Lufthansa, EasyJet, Norwegian, Sky Europe, British Airways, Air France.

¹⁶ Przewoźnicy zagraniczni, którzy w roku 2007 znaleźli się w pierwszej dekadzie przewoźników pod względem liczby przewiezionych pasażerów.

- Air France 0,88%,
- przewoźnicy niskokosztowi:
 - Wizzair 33,58%,
 - Ryanair 49,52%,
 - Sky Europe -6,07%,
 - easyJet 45,68%,
 - Norwegian 111,31%.

Dokonując analizy zamieszczonego poniżej wykresu widać, że liczba przewoźników zagranicznych operujących do/z Polski w ruchu regularnym w latach 2004-2007 wzrosła i od sezonu lato 2004 do sezonu lato 2007 znajdowała się na względnie stabilnym poziomie. Wyraźny wzrost został odnotowany natomiast w sezonie zima 2007/2008. Dokładny wykaz przewoźników z podziałem na porty i sezony wraz z wykazem obsługiwanych przez nich kierunków znajduje się w załączniku nr 2.



Źródło: opracowanie własne ULC

Przyglądając się kolejnemu wykresowi widać, że stale rozwijana była przez przewoźników zagranicznych siatka połączeń oferowanych do/z polskich portów lotniczych. Największa liczba obsługiwanych przez przewoźników zagranicznych kierunków w całym uwidocznionym na wykresie okresie odnotowana została w lecie 2007 r., wynosząc aż 74.

Należy również zauważyć, że wiele z połączeń (tras) obsługiwanych było równolegle przez kilku przewoźników oraz że istniały połączenia, które łączą port docelowy z prawie wszystkimi portami lotniczymi w Polsce.

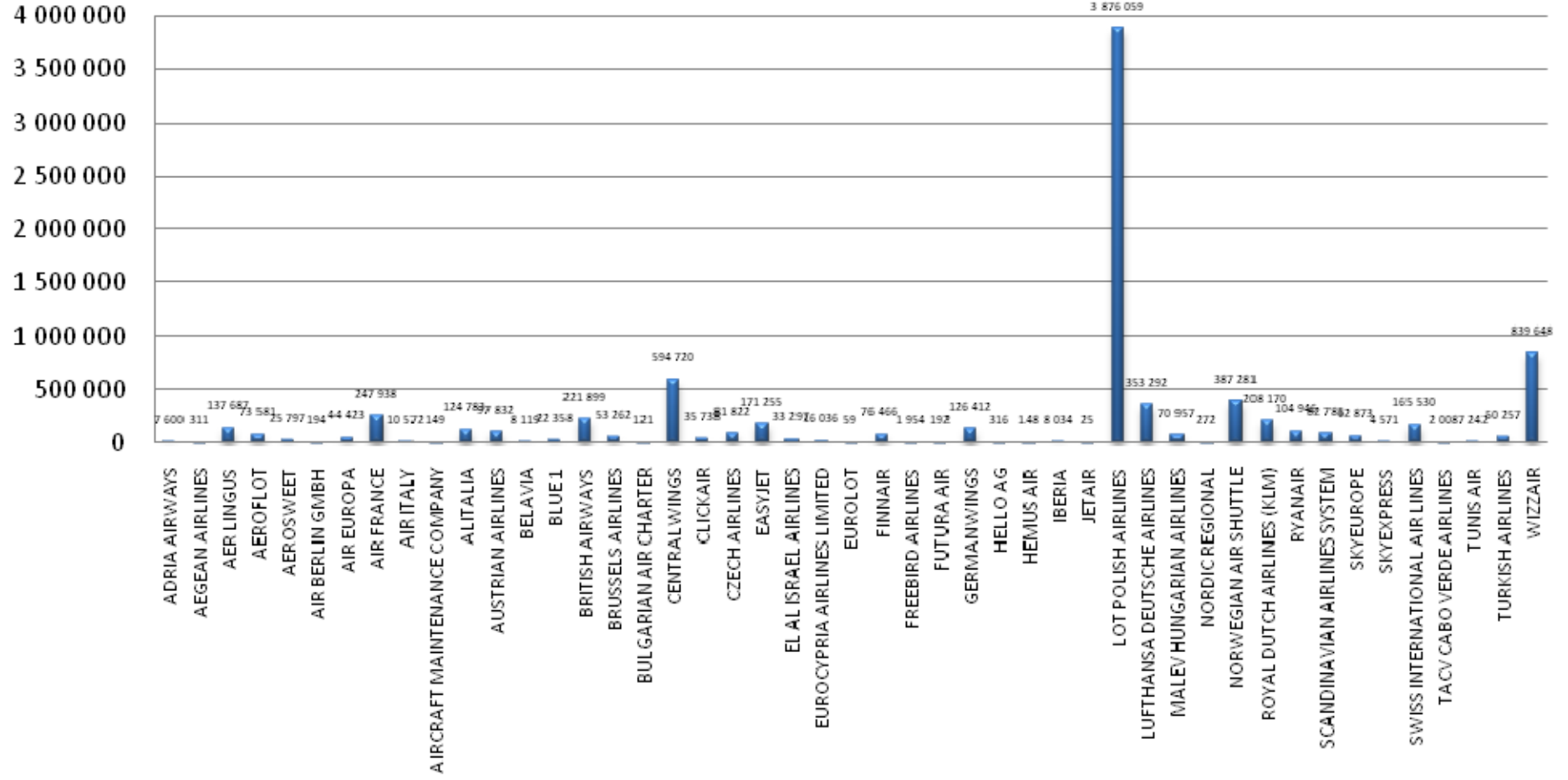


Źródło: opracowanie własne ULC

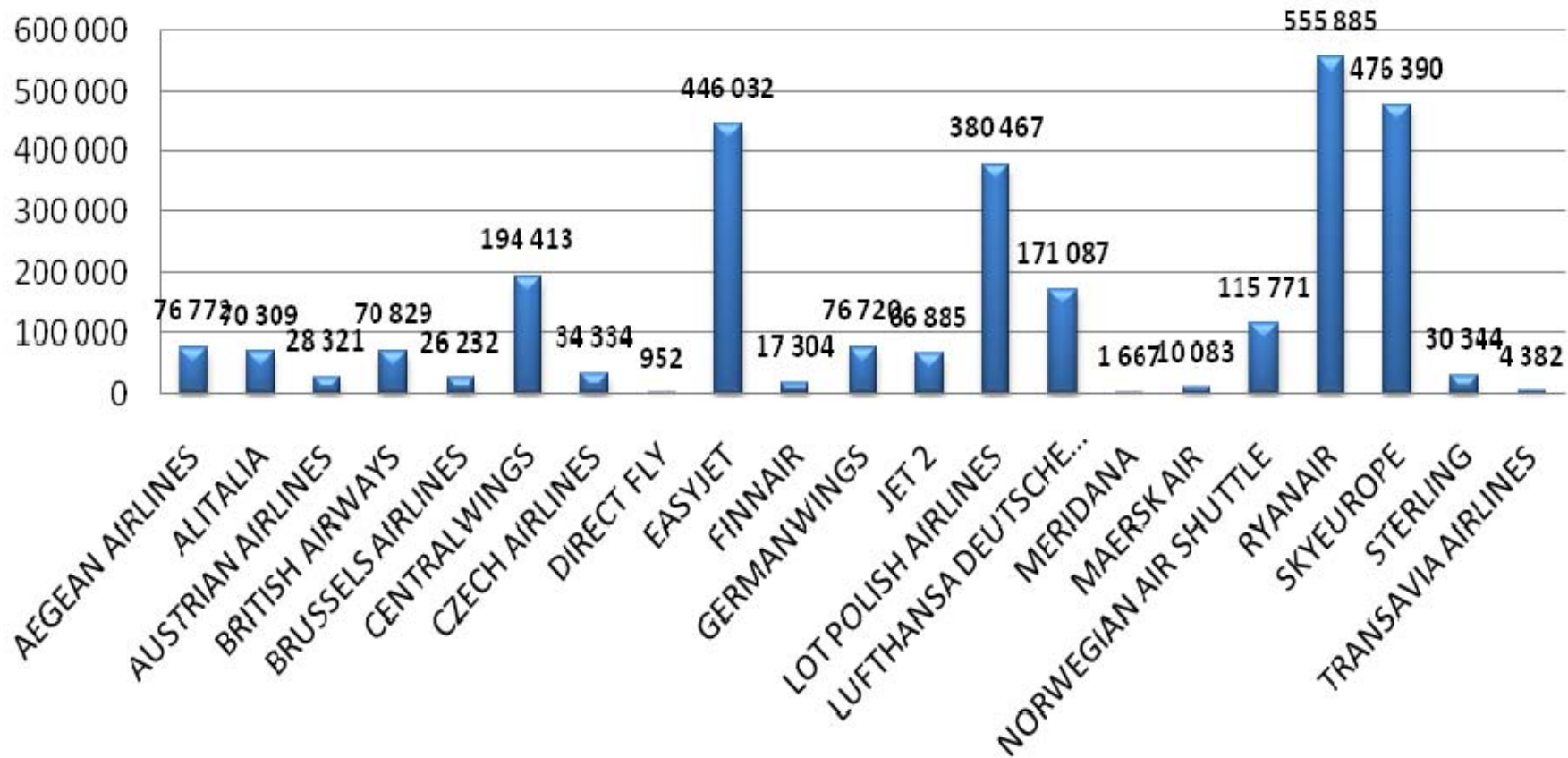
Znajdujące się na kolejnych stronach wykresy pokazują, jacy przewoźnicy operowali do/z polskich portów lotniczych i ilu pasażerów zostało przez nich przewiezionych. Uwidaczniają one również proporcje w udziale w liczbie obsługiwanych w poszczególnych portach pasażerów przez przewoźników polskich¹⁷ i zagranicznych.

¹⁷ Dane na temat liczby pasażerów przewiezionych przez PLL LOT uwzględniają również pasażerów przewiezionych przez EuroLOT.

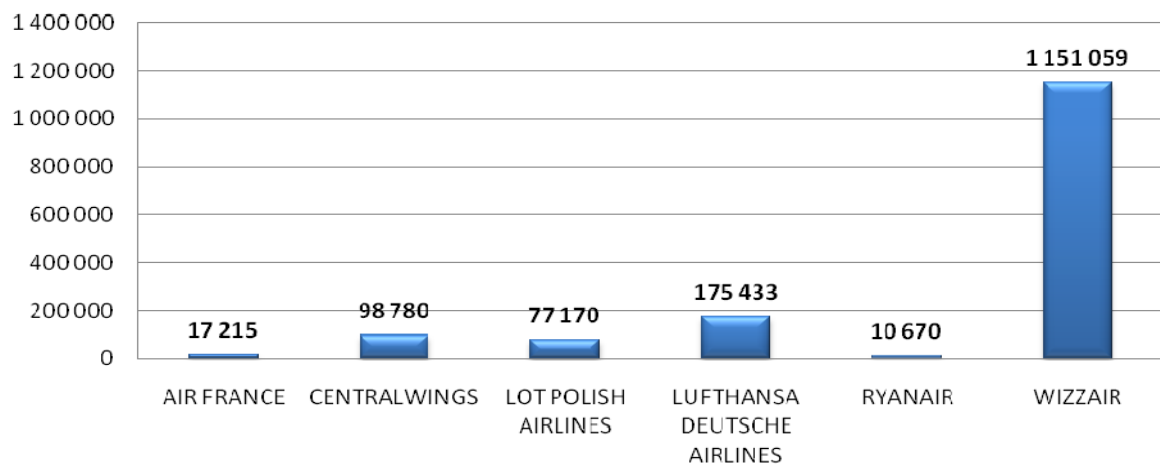
Warszawa



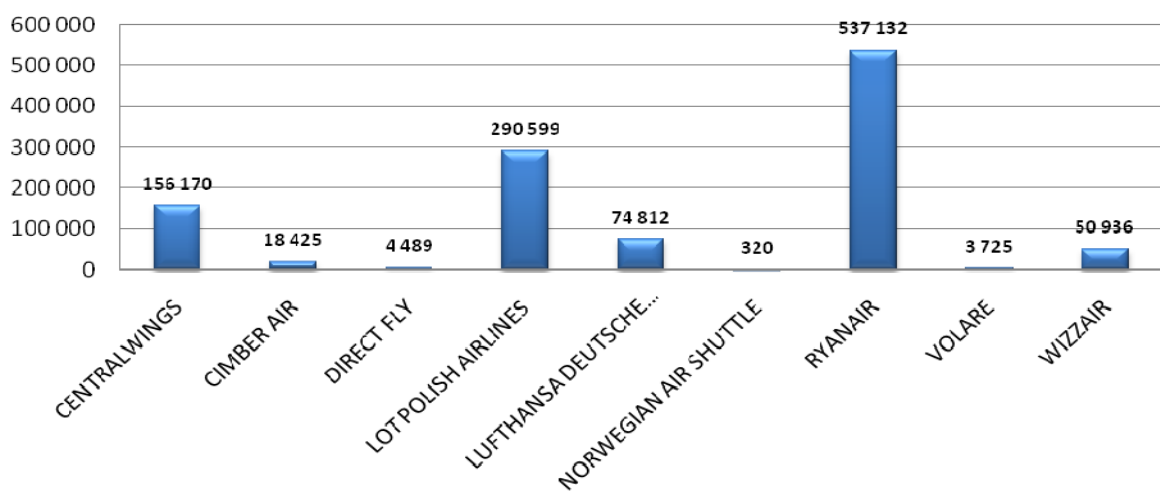
Kraków



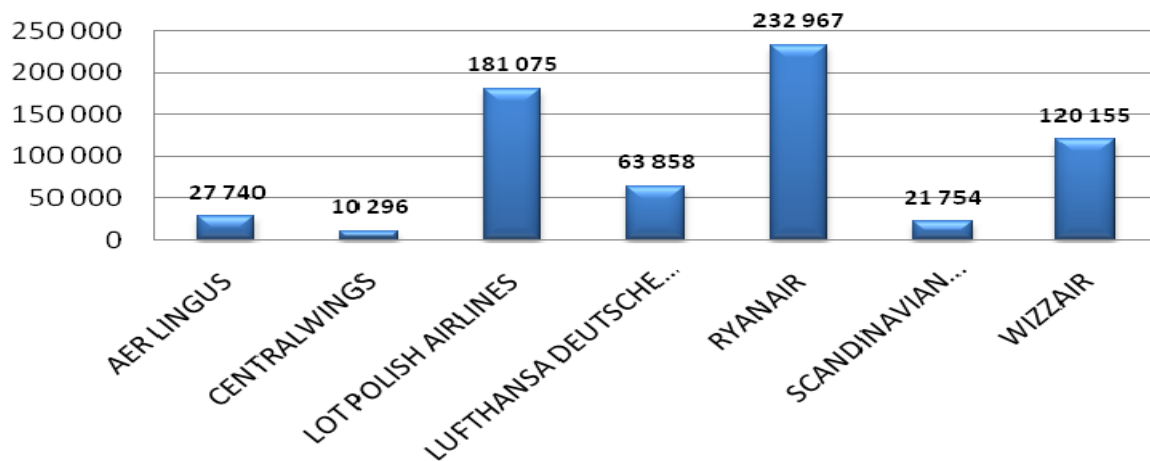
Katowice



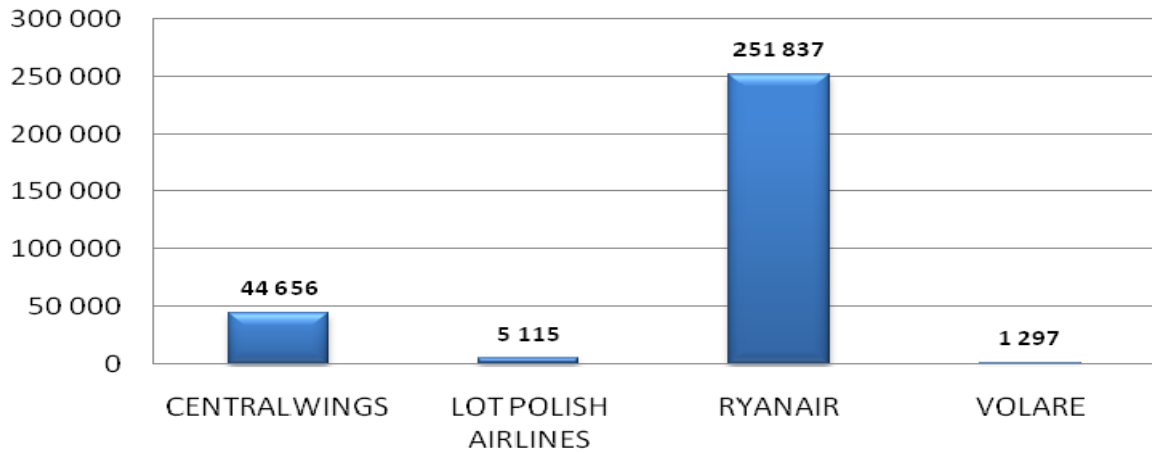
Wrocław



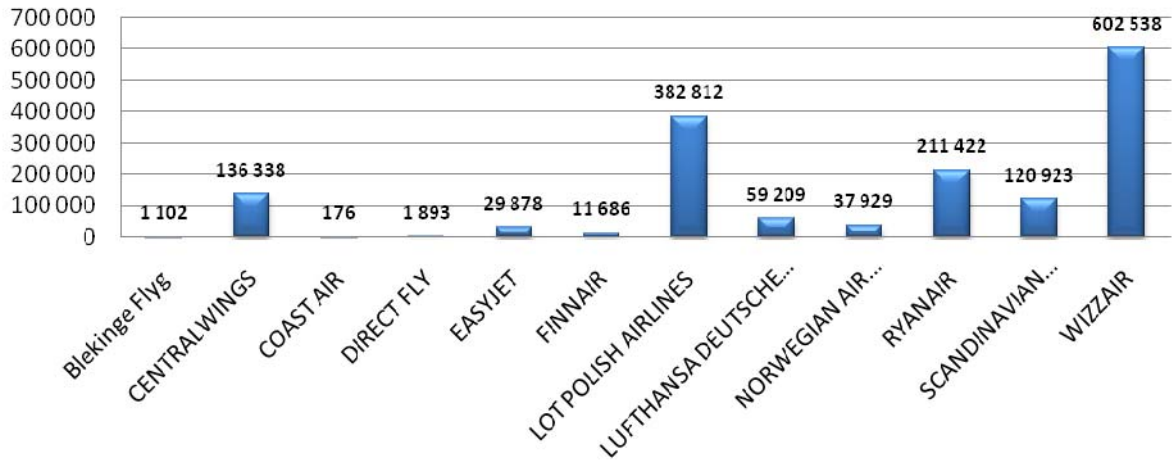
Poznań



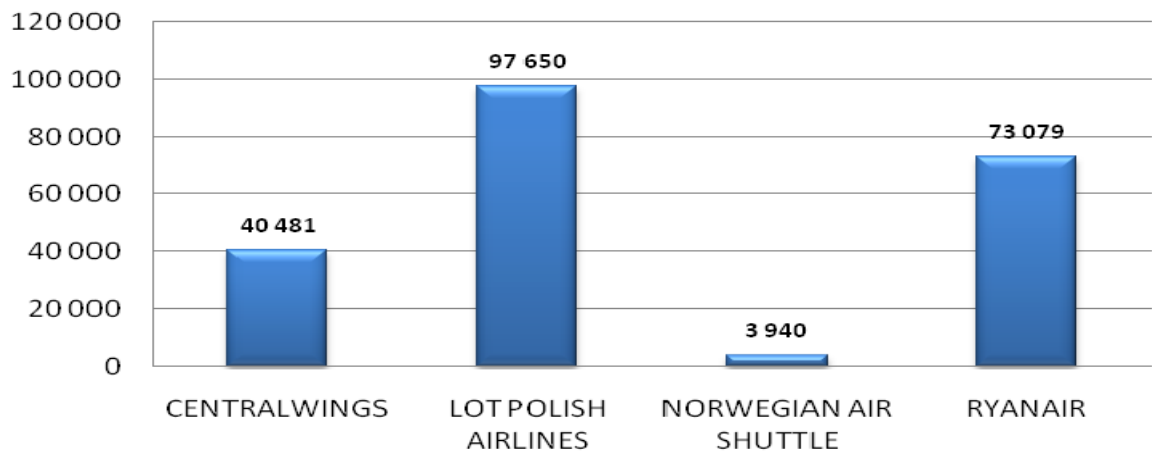
Łódź

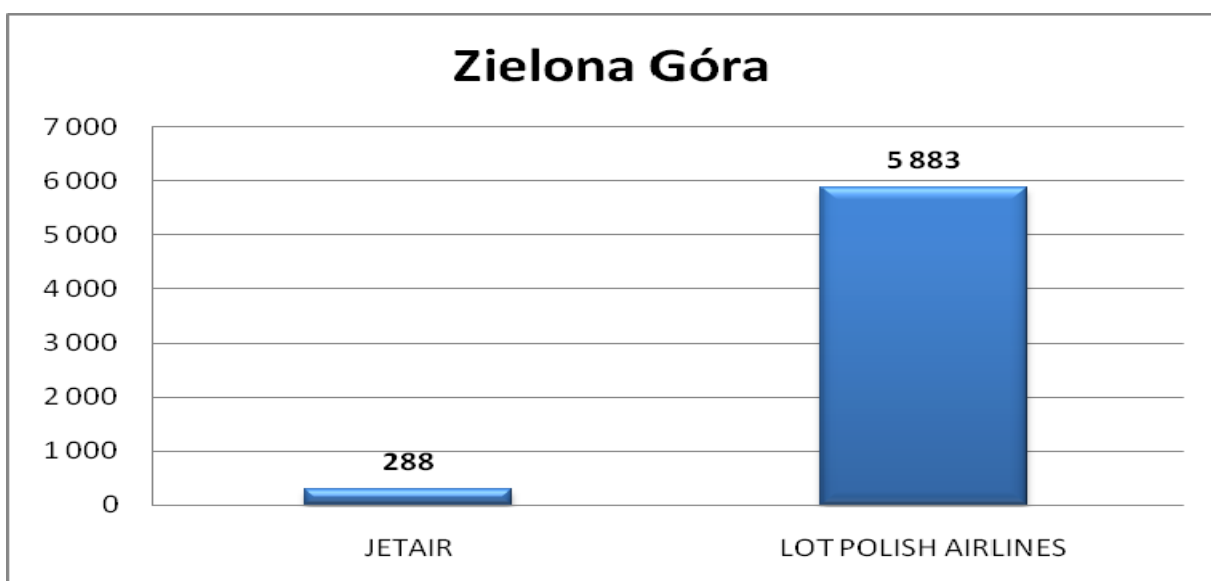
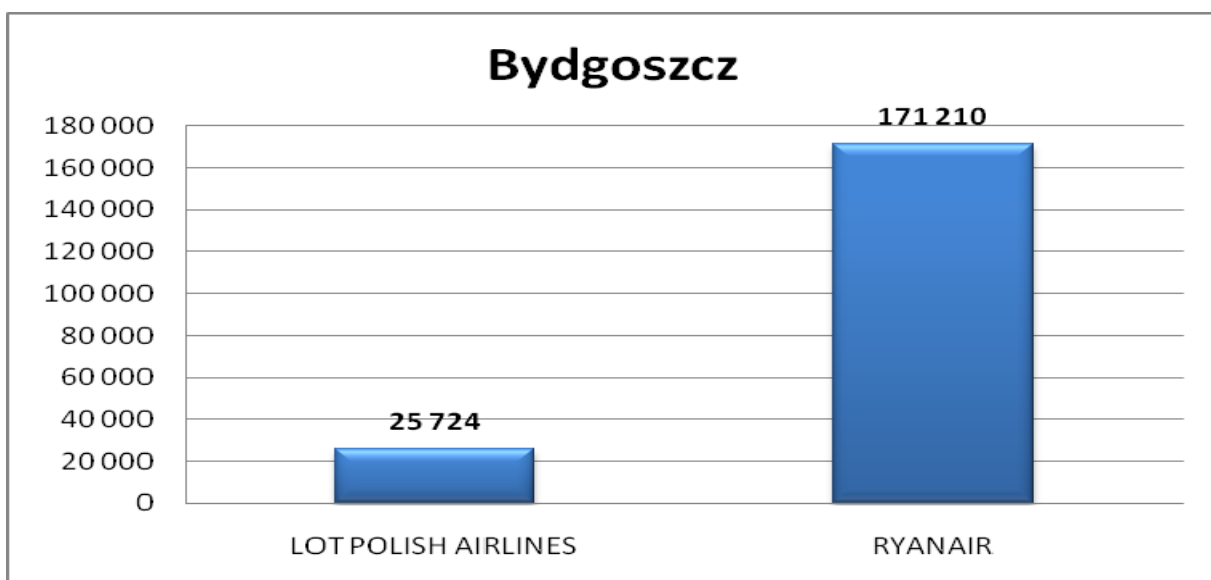
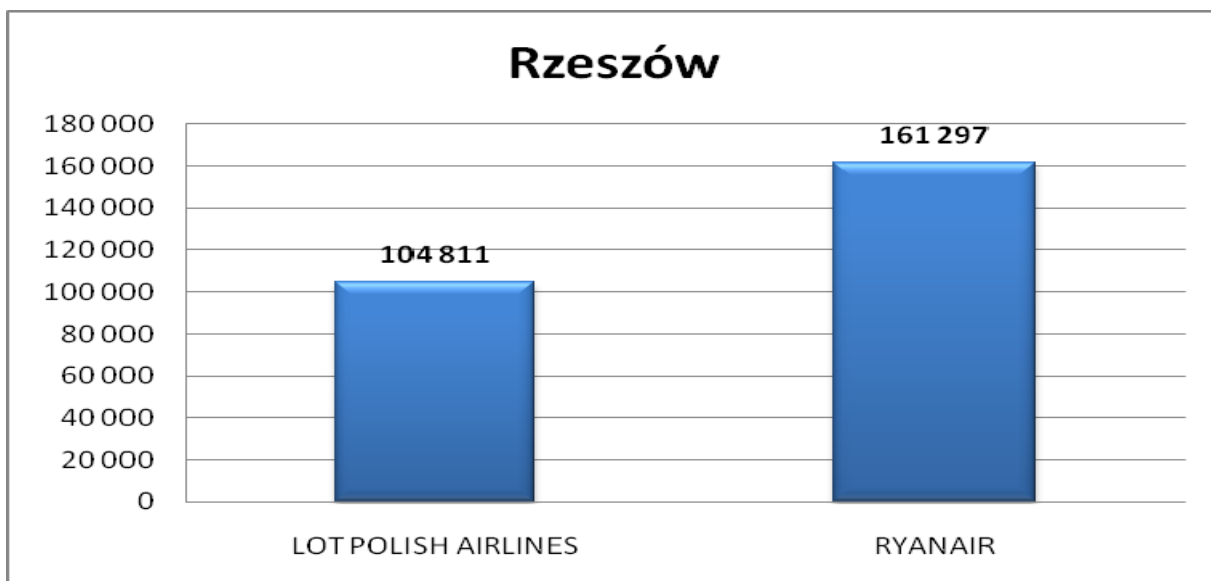


Gdańsk



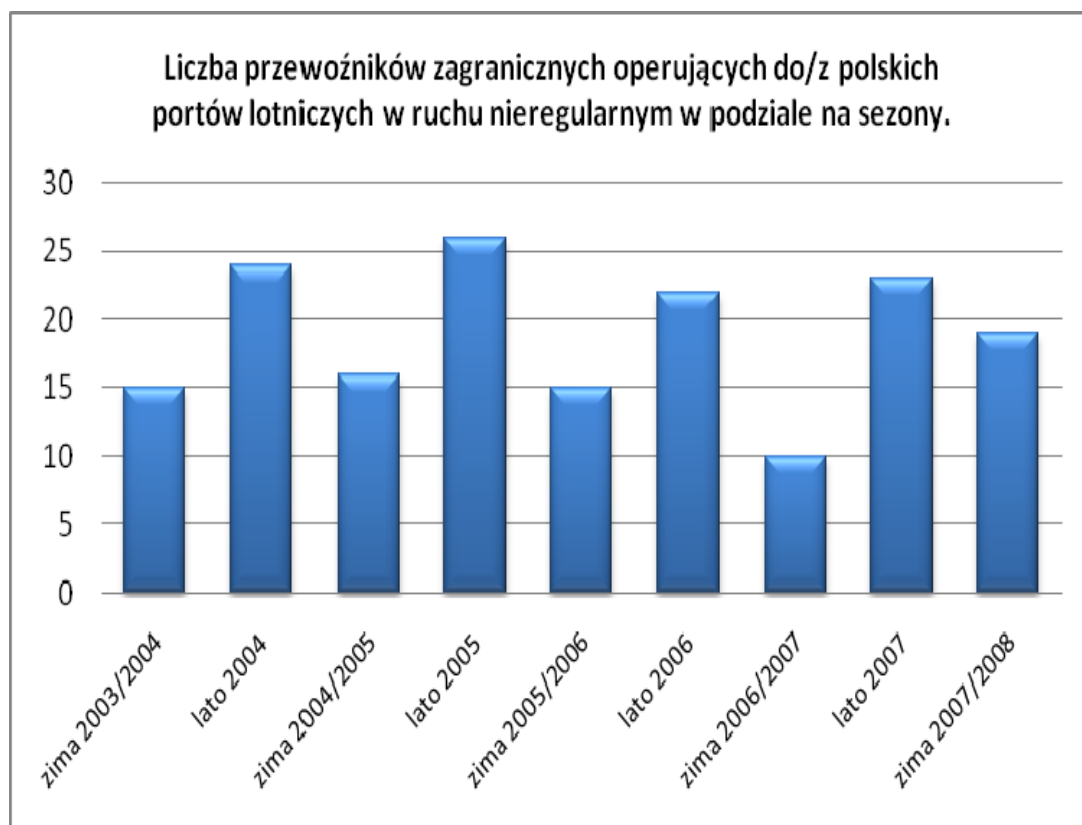
Szczecin





Źródło: opracowanie własne ULC

W przypadku przewoźników operujących do/z polskich portów lotniczych w ruchu nieregularnym również widoczny był znaczny wzrost głównie liczby obsługiwanych przez nich połączeń, a także częstotliwości ich wykonywania.



Źródło: opracowanie własne ULC

Na powyższym wykresie ukazana została liczba przewoźników wykonujących operacje w ruchu nieregularnym do/z polskich portów lotniczych przy uwzględnieniu podziału na sezony. W roku 2007 liczba przewoźników zagranicznych, zarówno w sezonie letnim (2007) jak i zimowym (2007/2008), była wyższa niż w roku poprzednim.

Wykonywane przez tych przewoźników połączenia były ściśle powiązane ze wzrostem zamożności społeczeństwa, a w konsekwencji tego ze wzrostem ruchu turystycznego. Wykonywane były one w większości do popularnych turystycznie miejscowości i odbywały się na podstawie umów pomiędzy biurami podróży a liniami lotniczymi. Z rekreacyjnego charakteru tych przewozów wynika sezonowość ich wykonywania – w sezonach letnich liczba przewoźników była znacznie wyższa niż w sezonach zimowych.

Widać więc, że stale rosnący udział przewoźników zagranicznych w polskim rynku był jego siłą napędową. Przewoźnicy zagraniczni odnotowywali znaczący wzrost udziału w

rynku polskim i obsługiwali ponad połowę pasażerów odlatujących/przylatujących z/do polskich portów. Ich działalność na polskim rynku charakteryzowała się również większą dynamiką wzrostu liczby przewiezionych pasażerów niż w przypadku przewoźników krajowych, szczególnie w ruchu regularnym, gdzie stale zwiększa się udział przewoźników niskokosztowych. W omawianym okresie nastąpiła widoczna rozbudowa oferowanej z polskich portów siatki połączeń.

IV. OBSŁUGA NAZIEMNA

1. Informacje ogólne

W okresie objętym analizą kwestie dotyczące usług obsługi naziemnej uregulowane były w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz. U. Nr 128, poz. 1071), które to przepisy stanowiły implementację do krajowego systemu prawnego postanowień *Dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty* (Dz. Urz. UE. L 1996 Nr 272). Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie obsługi naziemnej wymaga uzyskania zezwolenia. Zgodnie z w/w aktami prawnymi obecnie wyróżnia się jednaście kategorii usług obsługi naziemnej (szczegółowy wykaz istniejących kategorii znajduje się w załączniku nr 1).

Obsługa naziemna zorganizowana jest na zasadach równego traktowania przedsiębiorców świadczących tę obsługę oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy mają zapewnioną możliwość wyboru podmiotu świadczącego obsługę spośród uprawnionych przedsiębiorców.

Ze względu na postrzeganie działalności w zakresie obsługi naziemnej jako działalność tzw. ‘niskomarżową’ zainteresowanie tymi usługami nie było znaczące. Dodatkowym ograniczeniem były nałożone limity zezwoleń agentów obsługi naziemnej w części kategorii i konieczność wygrania konkursu na świadczenie tych usług.

Do końca 2007 r. zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego posiadało 12 podmiotów oferujących usługi obsługi naziemnej. Podmioty te to:

- Warsaw Airport Services sp. z o.o., który zezwolenia uzyskał w dniu 5.07.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, na wykonywanie działalności na lotnisku Warszawa – Okęcie oraz w dniu 1.06.2007 r. w kat. 1,2,3,5,6, na wykonywanie działalności na lotnisku Rzeszów-Jasionka;
- GDN Airport Services sp. z o.o., który zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wykonuje działalność na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- LOT Ground Services sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 4.05.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;

- Petrolot sp. z o.o. zezwolenie nr ULC-LER1-4021/2/04/4 z dnia 22.09.2004 r. w kat. 7 na lotniskach Bydgoszcz-Szwederowo i Łódź im. Wł. Reymonta oraz zezwolenie nr ULC-LER-1-MK-4021/1/04/2 z dnia 22.09.2004 r. w kat. 7 na lotniskach w Gdańsku, im. Lecha Wałęsy, Katowicach-Pyrzowicach, Krakowie-Balicach, Poznaniu-Ławicy, Rzeszowie-Jasionce, Szczecinie-Goleniowie, Warszawie-Okęcie, Wrocławiu-Strachowicach i Zielonej Górze-Babimoście;
- POZ – LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10. Wykonuje działalność na lotnisku Poznań – Ławica;
- P.P.H.U. Pol Trans Catering zezwolenie uzyskał w dniu 21.06.2004 r. w kat. 11. Wykonuje działalność na lotniskach Wrocław – Strachowice oraz Katowice – Pyrzowice;
- Feras Polska sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 19.12.2005 r. w kat. 1. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;
- Falenty Catering sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 5.12.2006 r. w kat. 11. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;
- SZZ Airport Services sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 18.04.2007 r. w kat. 1,2,3,4,5,6,9. Działalność wykonuje na lotnisku Szczecin-Goleniów;
- WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 28.03.2007 r. w kat. 1,2,3,4,5,6. Działalność wykonuje na lotnisku Wrocław-Strachowice;
- Air Dispatch sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 7.12.2007 r. w kat. 1. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa - Okęcie;
- Jet Service Poland sp. z o.o. zezwolenie uzyskał w dniu 6.09.2007 r. w kat. 1. Działalność wykonuje na lotnisku Warszawa – Okęcie;

Kilka innych podmiotów starało się w omawianym okresie o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej w polskich portach lotniczych.

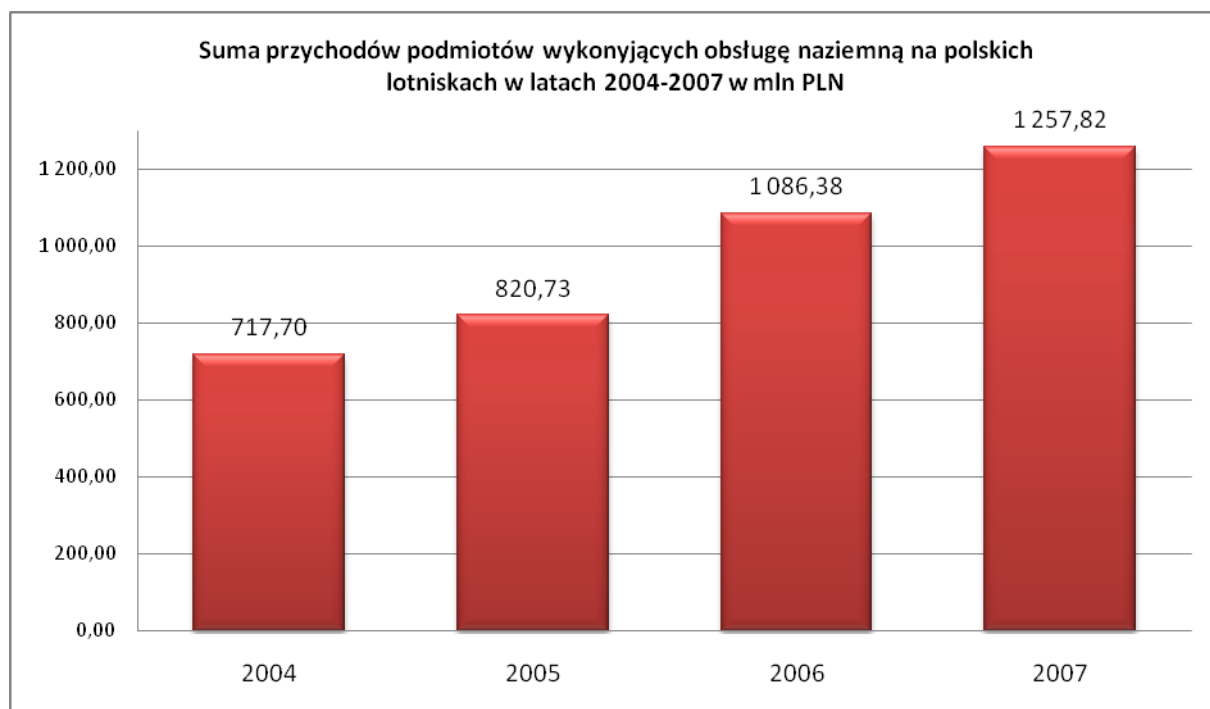
W tabeli na kolejnej stronie umieszczone zostały podmioty, które uzyskały do końca 2007 r. zezwolenia z wyszczególnieniem portów, w których działali i obsługiwanych kategorii.

Nazwa	Porty na działalność, w których wydano zezwolenie	Rok wydania zezwolenia	Posiadana kategoria										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Warsaw Airport Services sp. z o.o.	Warszawa	2004	•	•	•		•	•		•	•	•	
	Rzeszów	2007	•	•	•		•	•					
GDN Airport Services sp. z o.o.	Gdańsk	2004	•	•	•	•	•	•		•	•	•	
LOT Ground Services sp. z o.o.	Warszawa	2004	•	•	•	•	•	•		•	•		
Petrolot sp. z o.o.	Bydgoszcz, Łódź, Gdańsk, Katowice, Kraków, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra	2004								•			
POZ-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.	Poznań	2004	•	•	•	•	•	•		•	•	•	
P.P.H.U. Pol Trans Catering	Wrocław, Katowice	2004											•
Feras Polska sp. z o.o.	Warszawa	2005	•										
Falenty Catering sp. z o.o.	Warszawa	2006											•
SZZ Airport Services sp. z o.o.	Szczecin	2007	•	•	•	•	•	•			•		
WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.	Wrocław	2007	•	•	•	•	•	•					
Jet Service Poland sp. z o.o.	Warszawa	2007	•										
Air Dispatch sp. z o.o.	Warszawa	2007	•										

Źródło: opracowanie własne ULC

2. Sytuacja finansowa podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej na lotniskach w Polsce.

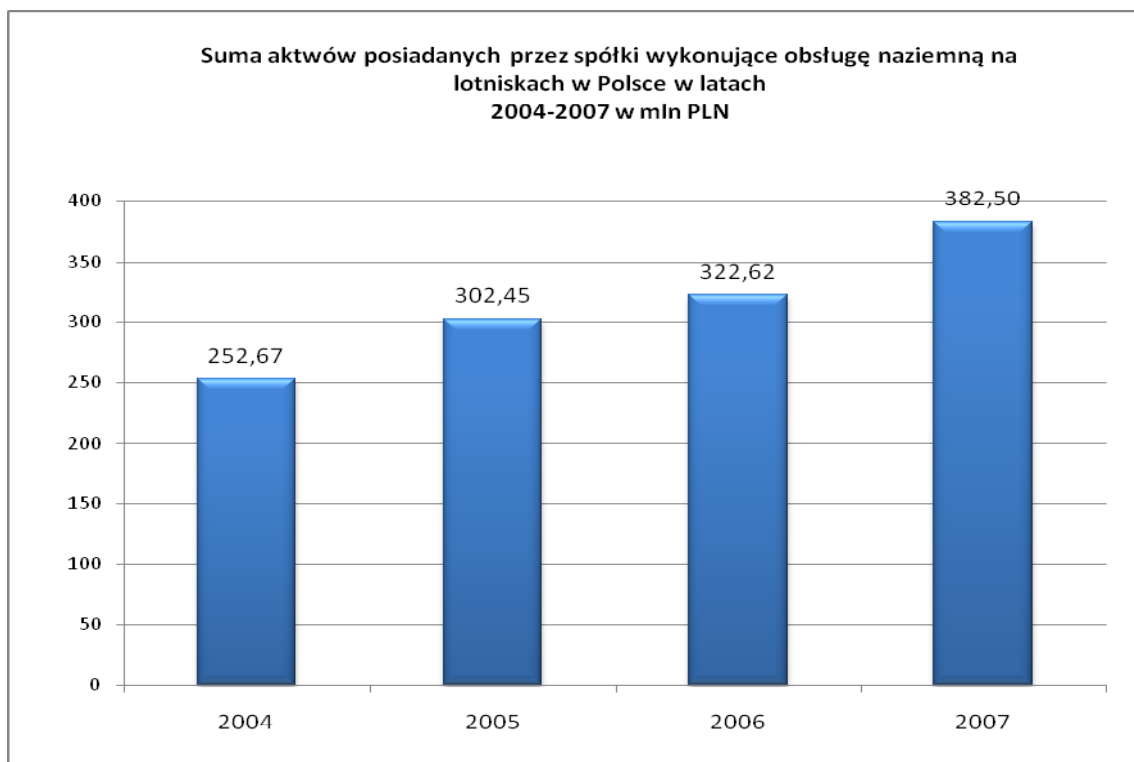
Wraz ze zwiększaniem się liczby podmiotów posiadających zezwolenia zwiększa się też wielkość osiąganych przez nie łącznie przychodów. Suma przychodów osiągniętych przez spółki wykonujące obsługę naziemną w roku 2007 w stosunku do roku 2006 zwiększyła się o 15,8%, a w porównaniu do roku 2004 o 75,3%.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych spółek

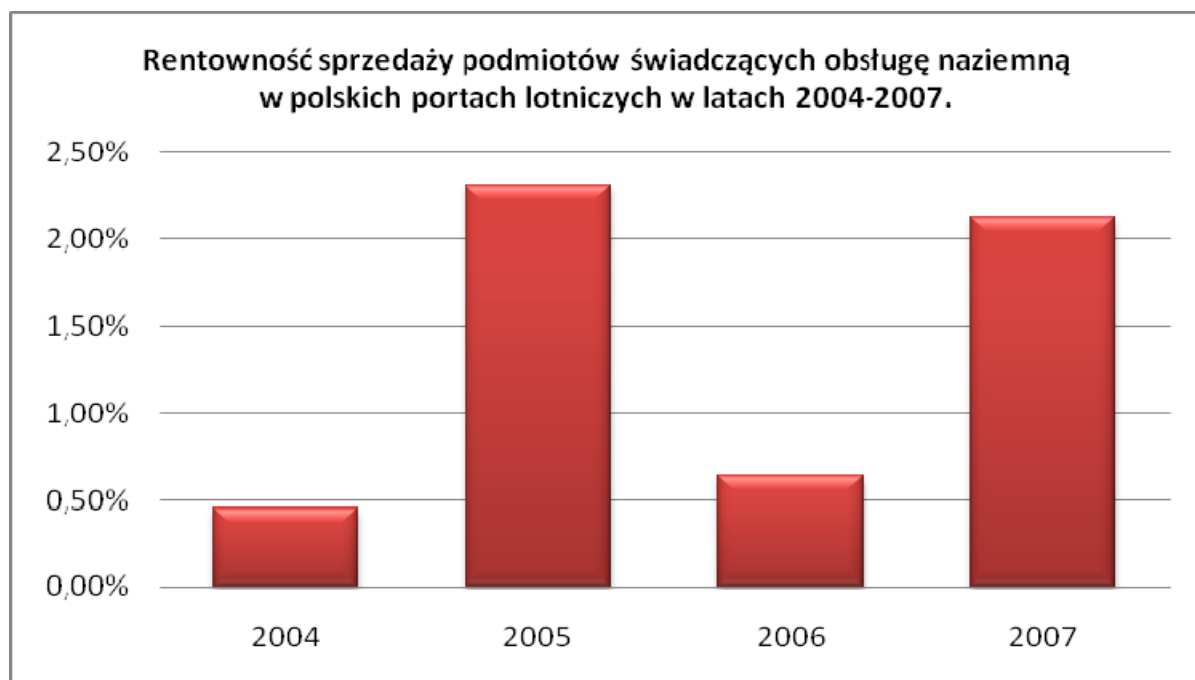
Zwiększeniu ulegają również przychody osiągane przez poszczególne spółki zajmujące się wykonywaniem obsługi naziemnej. Przychody wszystkich spółek posiadających zezwolenie już w 2006 r. uległy zwiększeniu w roku 2007 – łącznie wzrosty te przełożyły się na zwiększenie ogólnej wartości przychodów tych spółek o 11,1%. Pozostały wzrost w wysokości 4,7 pkt % jest wynikiem wzrostu liczby podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w roku 2007 w stosunku do lat wcześniejszych.

O rozwoju działających na rynku podmiotów świadczy również zwiększanie się sumy aktywów dla całej branży, co jest zobrazowane na kolejnym wykresie.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych spółek

Całkowita suma aktywów posiadanych przez podmioty wykonujące obsługę naziemną uległa zwiększeniu o 18,6% w roku 2007 w stosunku do roku 2006 i o 51,4% w stosunku do roku 2004.



Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych spółek

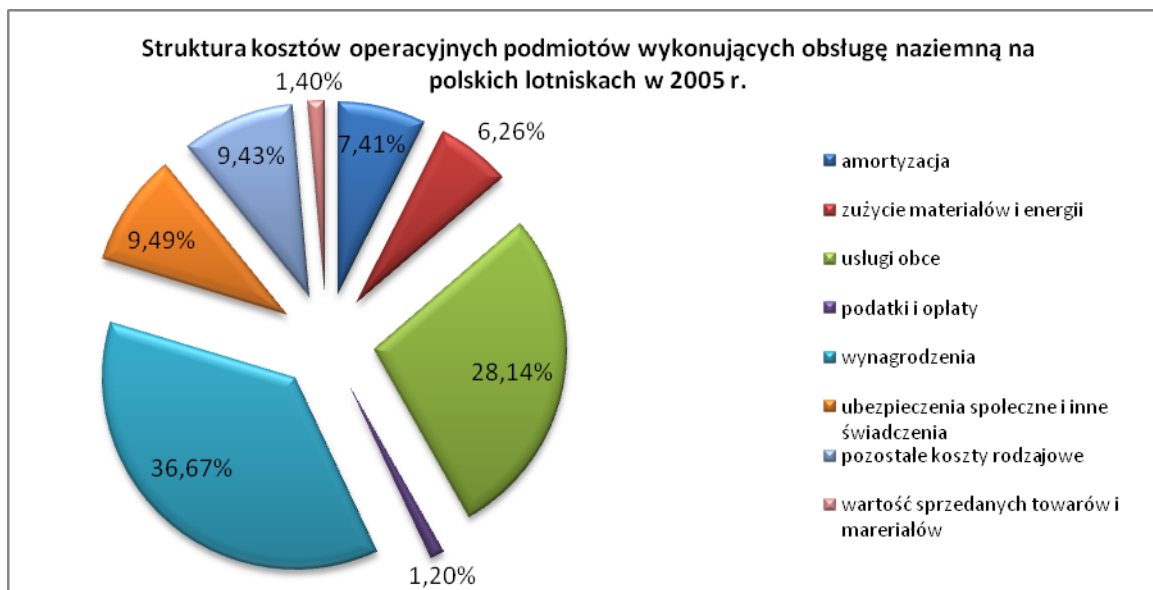
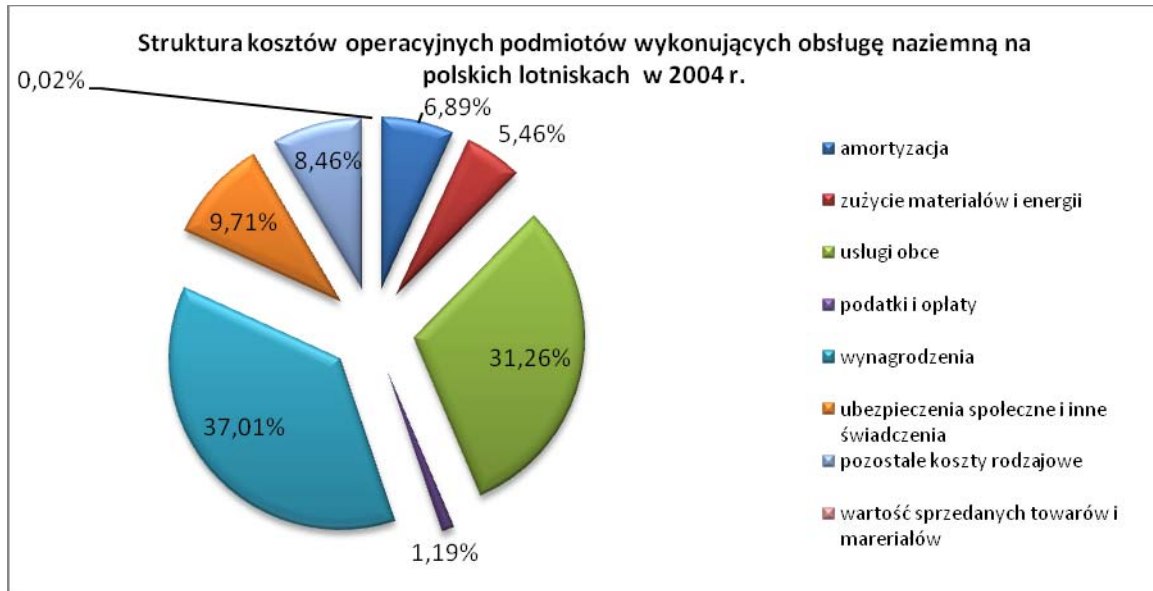
Przyglądając się zaprezentowanym na powyższym wykresie rentownościom sprzedaży osiąganym przez podmioty posiadające zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej, widoczne jest, że rok 2007 był rokiem korzystnym dla podmiotów i osiągnięta przez nie rentowność widocznie wzrosła. Wydaje się, że sytuacja podmiotów działających w tej części rynku usług lotniczych była najbardziej stabilna. Nie można jednak zapominać, że z całą pewnością w najbliższym czasie, wraz z dalszym rozwojem rynku, również w dalszym ciągu będzie wzrastała konkurencja w segmencie wykonywania obsługi naziemnej. Wzrost konkurencji może zaś przekładać się na zmiany – zarówno *in plus* jak i *in minus* – w zakresie rentowności poszczególnych podmiotów.

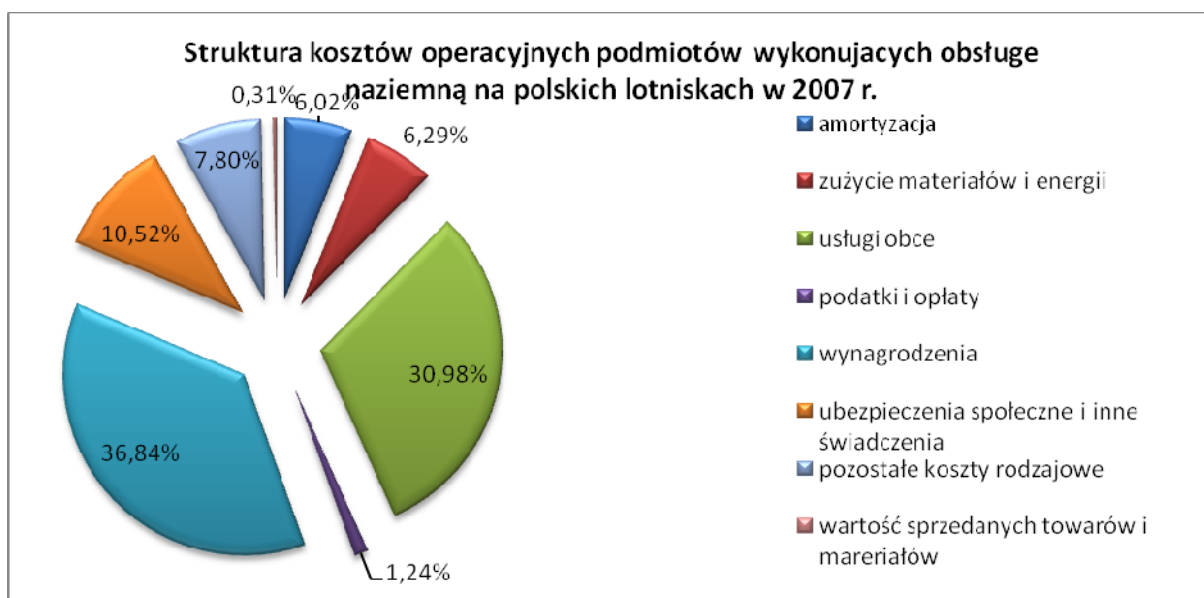
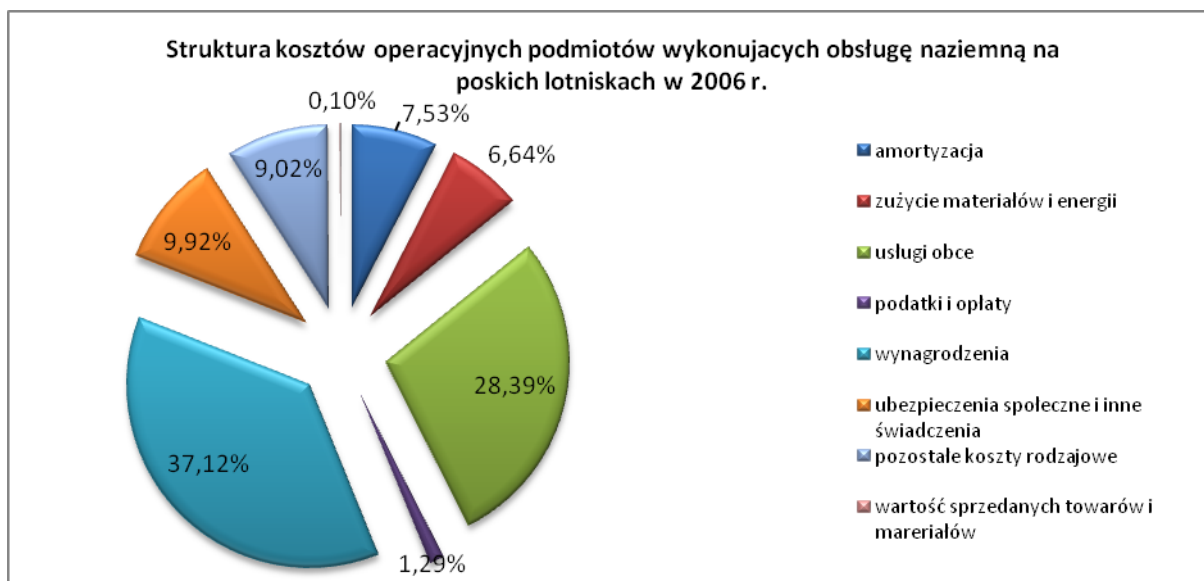


Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych spółek

Dokonując analizy powyższego wykresu przedstawiającego rentowność majątku, jaką osiągnęły spółki wykonujące obsługę naziemną w polskich portach lotniczych w kolejnych latach i porównując ją do rentowności sprzedaży, widać wyraźnie, że wartość bezwzględna rentowności majątku była znacznie wyższa niż wartość bezwzględna rentowności sprzedaży, co wskazuje na posiadanie przez te spółki stosunkowo małego majątku trwałego w porównaniu do realizowanej produkcji i na stosunkowo duży udział pracy ludzkiej w wykonywaniu działalności produkcyjnej.

Zaprezentowane poniżej wykresy ukazują udział poszczególnych grup kosztów w kosztach działalności operacyjnej spółek wykonujących obsługę naziemną na lotniskach użytku publicznego w Polsce.





Źródło: opracowanie własne ULC na podstawie sprawozdań finansowych spółek

Do głównych kosztów działalności operacyjnej ponoszonych przez podmioty z tej grupy należały koszty wynagrodzeń i usług obcych. Wykonywane przez te podmioty usługi oparte są w dużej mierze na pracy ludzkiej, co znajduje potwierdzenie w udziale (ponad 37%), jaki ta grupa kosztów wykazywała w ogólnej kwocie kosztów operacyjnych i wymagają korzystania z pomocy podmiotów zewnętrznych, co wpływa na znaczący udział kosztów usług obcych.

V. PODSUMOWANIE

W roku 2007 nastąpił dalszy dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce. Zwiększeniu uległa liczba obsługiwanych w polskich portach lotniczych pasażerów i wykonanych do/z nich operacji. Zwiększyła się liczba podmiotów posiadających koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego oraz posiadających zezwolenia na zarządzanie lotniskami użytku publicznego i wykonywanie obsługi naziemnej w portach lotniczych.

Zwiększenie się liczby pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych było w dużej mierze wynikiem wejścia Polski do UE i otwarcia polskiego rynku dla przewoźników wspólnotowych, którzy w dynamiczny sposób zwiększali swój udział w polskim rynku, rozszerzali siatkę połączeń, tworzyli nowe bazy w polskich portach i w znaczący sposób wpływali na zwiększenie przychodów osiąganych przez polskie porty lotnicze oraz agentów obsługi naziemnej.

Widoczny był również rozwój polskich przewoźników, którzy zwiększali posiadane aktywa i kapitały własne oraz liczbę obsługiwanych pasażerów.

Jednocześnie widoczna była charakterystyczna dla szybko rozwijających się rynków niestabilność. Te podmioty, które nie nadążały za szybko zmieniającą się rzeczywistością, ponosiły straty. Było to szczególnie widoczne w przypadku przewoźników lotniczych, jednakże dotyczyło również portów lotniczych, które stale walczyły o kolejnych przewoźników gotowych zaoferować nowe połączenia. Wyraźna była różnica w dynamice rozwoju pomiędzy poszczególnymi portami.

Dodatkowo biorąc pod uwagę szybki wzrost gospodarczy kraju, bogacenie się społeczeństwa i niską, ale z tendencją wzrostową, mobilność ludności, można stwierdzić, że polski rynek w kolejnych latach powinien w dalszym ciągu rozwijać się dynamicznie i być rynkiem atrakcyjnym zarówno dla linii lotniczych jak i dla podmiotów inwestujących w rozwój portów lotniczych.

Jednakże mimo pozytywnych trendów obserwowanych na polskim rynku w omawianym okresie wskazać należy na trudności i wyzwania, z jakimi podmioty na nim działające się zmagają. Jak wspomniano w treści opracowania, w grupie przewoźników lotniczych wyzwaniem stanowiły z jednej strony wzmożona konkurencja i brak wieloletnich doświadczeń, a z drugiej strony należy wskazać na wzrost kosztów działalności oraz często skomplikowane przepisy i procedury ograniczające możliwości rozwoju. Z punktu widzenia zarządzających lotniskami niewątpliwie wyzwaniem stanowiła konieczność poprawy

przepustowości i przeprowadzenia znaczących inwestycji umożliwiających przyjęcie nowo generowanego ruchu lotniczego. Trudności w tym zakresie związane były z jednej strony z koniecznością sprawnej organizacji takiego przedsięwzięcia, w tym w aspekcie operacyjnym, tak aby w szczególności nie spowodować zakłóceń w normalnym funkcjonowaniu lotniska, a z drugiej strony z koniecznością zgromadzenia środków na finansowanie takich inwestycji. W grupie agentów obsługi naziemnej natomiast na sytuację podmiotów wpływ miała stopniowo rosnąca konkurencją na rynku, ale także często skomplikowane procedury w dostępie do rynku.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1 – kategorie obsługi naziemnej

Załącznik 2 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu regularnym do polskich portów lotniczych z wyszczególnieniem tras w podziale na sezony.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 – kategorie obsługi naziemnej

1. Kategoria 1 - Ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników, obejmujące:

- 1.1. reprezentację i kontakty z władzami lokalnymi lub innymi instytucjami, regulowanie płatności w imieniu użytkownika portu lotniczego oraz zapewnienie pomieszczeń biurowych dla jego przedstawicieli;
- 1.2. kontrolę załadowania, przyjmowanie wiadomości i telekomunikację;
- 1.3. obsługę, przechowywanie i administrację urządzeń ładunkowych;
- 1.4. inne czynności nadzoru przed, w czasie i po zakończeniu lotu oraz inne czynności administracyjne na żądanie użytkownika portu.

2. Kategoria 2 - Obsługa pasażerów, obejmująca:

wszelką pomoc świadczoną pasażerom przylatującym, odlatującym, przesiadającym się, w tym sprawdzanie biletów i dokumentów podróży, rejestrowanie bagażu i przemieszczanie go do sortowni.

3. Kategoria 3 - Obsługa bagażu, obejmująca:

obsługę naziemną bagażu na terenie sortowni, jego sortowanie, przygotowywanie go do odlotu, załadowywanie i wyładowywanie z urządzeń służących do przemieszczania go ze statku powietrznego do sortowni i w drugą stronę, jak również transport bagażu z sortowni na teren odbioru bagażu.

4. Kategoria 4 - Obsługa ładunków (towarów i poczty), obejmująca:

- 4.1. w zakresie ładunków: fizyczną obsługę wywozu, transferu i przywozu, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów, procedur celnych i stosowania procedury bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności;
- 4.2. w zakresie poczty: fizyczną obsługę poczty przylatującej lub odlatującej, obsługę w zakresie związanych z tym dokumentów i stosowanie procedury w zakresie bezpieczeństwa uzgodnionej między stronami lub wynikającej z okoliczności.

5. Kategoria 5 - Obsługa płytowa, obejmująca:

- 5.1. prowadzenie statku powietrznego na ziemi po lądowaniu i przed startem¹⁸;
- 5.2. pomoc w blokowaniu statku powietrznego i dostarczanie odpowiednich urządzeń;
- 5.3. łączność między statkiem powietrznym i podmiotem świadczącym usługi w części lotniczej portu lotniczego;
- 5.4. załadunek i rozładunek statku powietrznego, w tym zapewnienie i obsługę odpowiednich urządzeń, jak również transport załogi i pasażerów między statkiem powietrznym i terminalem, transport bagażu między statkiem powietrznym i terminalem;
- 5.5. dostarczenie i obsługę właściwych urządzeń do uruchamiania silników;
- 5.6. holowanie statku powietrznego przed startem i po lądowaniu, jak również zapewnienie urządzeń odpowiednich do tego celu;
- 5.7. transport do statku powietrznego, załadowanie na statek powietrzny i wyładowanie ze statku powietrznego żywności i napojów.

6. Kategoria 6 - Obsługa statków powietrznych, obejmująca:

- 6.1. mycie statku powietrznego na zewnątrz i wewnątrz, mycie toalet i zaopatrywanie w wodę;
- 6.2. chłodzenie i ogrzewanie kabiny, usuwanie śniegu i lodu, odladzanie statku powietrznego;
- 6.3. ponowne zaopatrzenie kabiny w odpowiednie wyposażenie, przechowywanie tego wyposażenia.

7. Kategoria 7 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne, obejmująca:

- 7.1. organizację i wykonywanie czynności tankowania i roztankowywania, w tym przechowywanie paliwa oraz kontrolę jakości i ilości dostaw paliwa;
- 7.2. uzupełnianie oleju i innych płynów.

8. Kategoria 8 - Obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych, obejmująca:

- 8.1. rutynowe czynności dokonywane przed lotem;
- 8.2. nierutynowe czynności wykonywane na żądanie użytkownika portu lotniczego;
- 8.3. obsługę administracyjną oraz dostarczanie części zapasowych i odpowiedniego sprzętu;

¹⁸ O ile usługi te nie są świadczone przez służbę ruchu lotniczego.

8.4. występowanie o rezerwację lub rezerwowanie odpowiedniego miejsca do parkowania lub hangaru.

9. Kategoria 9 - Obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych, obejmująca:

9.1. przygotowanie lotu w porcie odlotu lub każdym innym miejscu;

9.2. pomoc podczas lotu, w tym przekazywanie nowych poleceń, jeżeli będzie to potrzebne;

9.3. czynności po wykonaniu lotu;

9.4. czynności administracyjne związane z załogą.

10. Kategoria 10 - Transport naziemny, obejmujący:

10.1. organizację i realizację przewozu załogi, pasażerów, bagażu, ładunków i poczty między różnymi terminalami w tym samym porcie lotniczym, jednak z wyłączeniem przewozu między statkiem powietrznym i innym punktem znajdującym się w granicach tego samego portu lotniczego;

10.2. każdy specjalny transport wykonywany na żądanie użytkownika portu lotniczego.

11. Kategoria 11 - Obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering), obejmująca:

11.1. utrzymywanie kontaktów z dostawcami i zarządzanie administracyjne;

11.2. przechowywanie żywności i napojów oraz sprzętu niezbędnego do ich przygotowania;

11.3. czyszczenie tego sprzętu;

11.4 przygotowanie i dostawę sprzętu oraz zapasów pokładowych (żywność i napoje).

Załącznik 2 - przewoźnicy zagraniczni wykonujący operacje w ruchu regularnym do polskich portów lotniczych z wyszczególnieniem tras w podziale na sezony.

<i>LATO 2007</i>		
<i>Nazwa przewoźnika</i>	<i>Umowy code-share</i>	<i>Trasy i dodatkowe informacje</i>
ADRIA AIRWAYS (f)		Ljubljana – Warszawa vv.
AER LINGUS (f)		Cork – Warszawa vv. Dublin – Warszawa vv. Dublin – Poznań vv. Dublin – Kraków vv.
AEROFLOT (f)	c-s f-f z LOT	Moskwa – Warszawa vv.
AEROSVIT (f & m)	c-s z LOT	Kijów-Warszawa, (c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują) Odessa – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AIR CANADA (m)	c-s z LH; c-s z LOT;	Kanada – Warszawa via Frankfurt i Monachium (c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa) Kanada – Warszawa via Londyn, Frankfurt i Monachium (c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami , Londynem a Polską jest PLL LOT)
AIR CONTRACTORS		Paryż – Warszawa vv.
AIR EUROPA (f)		Madryt – Warszawa vv. Madryt – Kraków – Wiedeń - Madryt
AIR FRANCE (f)	c-s z JAL, Delta Air Lines	Paryż - Warszawa vv. Paryż – Katowice vv. (przewoźnikiem faktycznym jest Brit Air należący do Air France)
AIR ITALY S.p.A. (f)		Werona – Warszawa vv.
ALITALIA (f)		Rzym – Warszawa vv. Mediolan – Warszawa vv. Mediolan – Kraków vv.
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z LOT	Tokio – Warszawa via Frankfurt , Londyn, Paryż (na trasach z/do Warszawy przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AMERICAN	c-s z BA,	USA – Warszawa via London (c-s z

AIRLINES (m)	c-s z SN	British Airways – faktycznym przewoźnikiem jest BA) USA – Warszawa via Brussels (c-s z SN Brussels – faktycznym przewoźnikiem jest SN Brussels)
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	Incheon – Frankfurt – Warszawa vv. Incheon – Frankfurt – Kraków vv. (na trasie Frankfurt – Warszawa vv. przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AUSTRIAN AIRLINES (f)		Wiedeń – Warszawa vv. (przewoźnikami faktycznymi są Austria Airlines i PLL LOT) Wiedeń – Kraków vv. (przewoźnikami faktycznymi są Austrian Airlines i PLL LOT) Warszawa – Gdańsk vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT) Warszawa - Wrocław vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
BELAVIA (f)	c-s block speace z LOT	Mińsk – Warszawa vv.
BLUE 1 Oy (f)		Helsinki – Warszawa vv.
BRITISH AIRWAYS (f)	c-s z AA, QF IB	Londyn (Heathrow)- Warszawa vv. Londyn (Gatwick) – Kraków vv. Londyn (Heathrow) – Warszawa vv. – (c-s z American Airlines, Quantas i Iberią – faktycznie operuje British Airways)
BRITISH MIDLAND BMI (m)	c – s z LOT	Dublin – Warszawa vv. Londyn – Warszawa vv. Manchester – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym)
BULGARIA AIR (m)	c-s z LOT	Sofia – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
CIMBER AIR (f)	c-s z SAS	Kopenhaga – Wrocław vv. (c-s z SAS na trasie Kopenhaga-Wrocław vv. faktycznie operuje Cimber)
CLICKAIR S.A. (CATAIR LINEAS AEREAS) (f)		Barcelona – Warszawa vv.
CONTINENTAL AIRLINES (m)	c-s z KLM	USA – Warszawa via Amsterdam vv. (przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM)
ČSA (f)	c – s z Korean Air KE, Delta Airlines	Praga – Warszawa vv., (c-s z Korean i Delta – przewoźnikiem faktycznym jest CSA)

		Praga – Kraków vv.,
EASYJET AIRLINE (f)		Bristol – Warszawa vv. Londyn (Luton) – Warszawa vv. Belfast – Kraków vv. Bristol – Kraków vv. Dortmund – Kraków vv. Londyn (Luton) – Kraków vv. Londyn (Gatwick) – Kraków vv. Newcastle – Kraków vv. Liverpool – Kraków vv.
EL AL (f & m)	c-s b-s z LOT	Tel Awiw – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, przewoźnikiem faktycznym są PLL LOT i EL-AL) Tel Awiw – Kraków – Warszawa vv. (c-s blockspace agreement z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
FINNAIR (f)		Helsinki – Warszawa vv., Helsinki – Gdańsk vv., Helsinki – Kraków vv.
GERMANWINGS (f)		Warszawa – Kolonia vv. Warszawa – Stuttgart vv. Kraków – Kolonia vv. Kraków – Stuttgart vv. <i>TRASA ZAWIESZONA: (Warszawa – Hamburg vv.)</i>
IBERIA (m)	c-s z BA	Madryt – Warszawa via Londyn (c-s z BA na trasie Madryt/Barcelona/Bilbao/La Coruna/Sewilla/Valencia-Londyn faktycznie operuje Iberia, na trasie Londyn-Warszawa faktycznie operuje British Airways)
JAPAN AIRLINES INTERNATIONAL (m)	c-s z AF	Warszawa – Tokio via Paryż vv. (code – share z Air France na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France)
JET2.com Ltd. (f)		Newcastle – Kraków vv. Leeds and Bradford – Kraków vv. <i>TRASA ZAWIESZONA (Manchester – Warszawa vv.)</i>
KLM DUTCH AIRLINES (f)	c-s z NW, DL, NA	Amsterdam – Warszawa vv.
KORAN AIR (m)	c-s z OK	Seoul – Warsaw via Praga (przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA)
LUFTHANSA (f)	f-f z LOT c-s z LX, UA,	Monachium – Gdańsk vv. Monachium – Poznań vv.

	ACA, US, LH	Frankfurt – Katowice vv. Dusseldorf – Katowice vv. Frankfurt – Warszawa vv. Monachium – Warszawa vv. Dusseldorf – Warszawa vv. Stuttgart – Warszawa vv., (c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym) Monachium – Wrocław vv. Monachium - Kraków vv.
MALEV (f)	c-s z Qantas i Royal Jordania na BUD-WAW i BUD-KRK	Budapeszt – Warszawa vv. Budapeszt – Kraków vv.
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		Alicante – Warszawa vv. Ateny – Warszawa vv. Bergen – Warszawa vv. Birmingham – Warszawa vv. Kopenhaga – Warszawa vv. Malaga – Warszawa vv. Oslo – Warszawa vv. Rodos – Warszawa vv. Rzym – Warszawa vv. Sztokholm – Warszawa vv. Oslo – Kraków vv. Sztokholm – Kraków vv. Oslo – Gdańsk vv. <i>TRASY ZAWIESZONE: (Sztokholm – Wrocław vv.</i> <i>Londyn (Stansted) – Warszawa vv.</i> <i>Dublin – Warszawa vv.</i>
NORTHWEST AIR. (m)	c-s z KLM	USA – Warszawa via Amsterdam (na trasie Amsterdam Warszawa faktycznie operuje KLM)
QANTAS AIRWAYS LIMITED (m)	c-s z BA	punkty w Australii – Warszawa via Londyn vv. (na trasie Londyn – Warszawa vv. faktycznie operuje British Airways)
PULKOVO (m)	c-s z LO	St. Petersburg – Warszawa vv.
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z MALEV	Punkty w Jordanii – Warszawa (via Budapeszt) vv. Punkty w Jordanii – Kraków (via Budapeszt) vv.
RYANAIR (f)		Dublin – Warszawa vv. Dublin – Krakow vv. Frankfurt (Hahn) – Krakow vv. Glasgow (Prestwick) – Kraków vv.

		<p>Liverpool – Krakow vv. Londyn (Stansted) – Kraków vv. Nottingham/East Midlands – Kraków vv. Shannon – Kraków vv. Dublin – Rzeszów vv. Londyn (Stansted) – Rzeszów vv. Dublin – Wrocław vv. Frankfurt (Hahn) – Wrocław vv. Glasgow (Prestwick) – Wrocław vv. Liverpool – Wrocław vv. Londyn (Stansted) – Wrocław vv. Mediolan (Bergamo) – Wrocław vv. Nottingham/East Midlands – Wrocław vv. Shannon – Wrocław vv. Dublin – Łódź vv. London (Stansted) – Łódź vv. Nottingham/East Midlands – Łódź vv. Shannon – Łódź vv. Dublin – Poznań vv. Liverpool – Poznan vv. London (Stansted) – Poznan vv. Liverpool – Poznan vv. London (Stansted) – Bydgoszcz vv. Dublin – Bydgoszcz vv. London (Stansted) – Szczecin vv. Dublin – Gdańsk vv. Frankfurt (Hahn) – Gdansk vv. London (Stansted) – Gdansk vv. Sztokholm (Skavsta) – Gdansk vv.</p>
SAS (f)	<p>c-s z PLL LOT (LO) c-s z Cimber Air (QI) c-s z Blue 1 Oy</p>	<p>Kopenhaga – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, zarówno PLL LOT jak i SAS przewoźnikami faktycznymi) Kopenhaga – Wrocław vv. (c-s z Cimber Air, który jest przewoźnikiem faktycznym) Helsinki – Warszawa vv. (c-s z BLUE 1 Oy, który jest przewoźnikiem faktycznym) Kopenhaga – Gdańsk vv. Kopenhaga – Poznań vv.</p>
SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		<p>Paryż – Warszawa vv. Ateny - Kraków vv. Amsterdam - Kraków vv. Barcelona - Kraków vv. Birmingham - Kraków vv. Bruksela - Kraków vv. Burgas - Kraków vv. Dublin - Kraków vv.</p>

		Dubrownik - Kraków vv. Manchester - Kraków vv. Milan (Bergamo) - Kraków vv. Naples - Kraków vv. Palermo vv. Paryż - Kraków vv. Rimini - Kraków vv. Rzym (Fiumicino) - Kraków vv. Saloniki - Kraków vv. Split - Kraków vv. Turyń - Kraków vv. Wenecja - Kraków vv. <i>TRASA ZAWISZONA (Kraków – Londyn (Stansted) vv.)</i>
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z LOT	Singapur – Warszawa vv. via Frankfurt, Amsterdam, Zurich (na trasie do/z Warszawy faktycznie operuje PLL LOT)
SN Brussels (f & m)	c-s z LOT	Bruksela – Warszawa vv. Bruksela – Kraków vv. (przewoźnikiem faktycznym jest SN Brussels)
SPANAIR (m)	c-s z LOT	Madryt –Warszawa vv. (c-s z LOT, faktycznym przewoźnikiem jest –LOT) Barcelona – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest – PLL LOT)
STERLING AIRLINES A/S		Kopenhaga – Krakow vv.
SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, LH, UA	Zurych – Warszawa vv., (c-s z PLL LOT i United Airlines (faktycznym przewoźnikiem są SWISS i PLL LOT)) Basel -Mulhouse – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT , przewoźnikiem faktycznym jest SWISS) Geneva – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT) Monachium – Kraków vv., przewoźnikiem faktycznym jest Lufthansa <i>TRASA ZAWIESZONA (Monachium – Gdańsk vv. – c-s z Lufthansa)</i>
TAP AIR PORTUGAL (m)	c –s z LO	Lizbona – Warszawa via Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam , Genewa vv. Lizbona – Kraków via Paryż, Frankfurt vv. (na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT)

TAROM (m)	b-s z LO	Bukareszt – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
THAI AIRWAYS (m)	c-s z LH	Bangkok – Warszawa via Frankfurt (przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa)
TURKISH AIRLINES (f)		Istambul – Warszawa vv.
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LO	Chicago – Warszawa, Kraków vv. (c-s z PLL LOT) NY (Newark) – Warszawa, Kraków vv. (c-s z PLL LOT) NY (JF Kennedy) – Warszawa, Kraków (c-s z PLL LOT) USA – Warszawa via Amsterdam, Paryż, Zurych, Bruksela, Londyn vv. (c-s z PLL LOT) USA – Warszawa via Kopenhaga vv. (c-s z SAS) USA – Warszawa, Katowice via Frankfurt i Monachium (c-s z Lufthansa) USA – Warszawa via Zurych (c-s ze SWISS)
UPS CO. (f)		Kolonia – Warszawa vv. (punkty w USA – Warszawa via Kolonia vv.)
US AIRWAYS	c-s LH	Warszawa – Frankfurt vv. (na trasie Frankfurt – Warszawa vv. faktycznie operuje Lufthansa)
WIZZ AIR		Ateny – Katowice vv. Belfast – Katowice vv. Bergamo (Mediolan) – Katowice vv. Bruksela (Chaleroi) – Katowice vv. Burgas – Katowice vv. Bournemouth – Katowice vv. Cork – Katowice vv. Coventry – Katowice vv. Dortmund – Katowice vv. Eindhoven – Katowice vv. Frankfurt (Hahn) – Katowice vv. Gerona – Katowice vv. Heraklion (Kreta) – Katowice vv. Kolonia – Katowice vv. Liverpool – Katowice vv. Londyn (Luton) – Katowice vv. Londyn (Stansted) – Katowice vv. Malmo – Katowice vv. Mediolan – Katowice vv. Oslo (Torp) – Katowice vv. Paryż(Beauvais) – Katowice vv.

		Prestwick – Katowice vv. Robin Hood – Katowice vv. Rzym Ciampino – Katowice vv. Sztokholm – Katowice vv. Dortmund – Poznań vv. Londyn (Luton) – Poznań vv. Sztokholm – Poznań vv. Dortmund - Wrocław vv. Liverpool – Gdańsk vv. London (Luton) – Gdańsk vv. Cork – Gdańsk vv. Dortmund – Gdańsk vv. Kolonia – Gdańsk vv. Luebeck (Hamburg) – Gdańsk vv. Malmo – Gdańsk vv. Prestwick – Gdańsk vv. Robin Hood – Gdańsk vv. Sztokholm – Gdańsk vv. Burgas – Warszawa vv. Belfast – Warszawa vv. Bruksela (Charleroi) – Warszawa vv. Budapeszt – Warszawa vv. Dortmund – Warszawa vv. Durham Tees Valley – Warszawa vv. Frankfurt (Hahn) – Warszawa vv. Goeteborg – Warszawa vv. Grenoble – Warszawa vv. Korfu – Warszawa vv. La Palma – Warszawa vv. Londyn (Luton) – Warszawa vv. Liverpool – Warszawa vv. Malmo – Warszawa vv. Oslo (Torp) – Warszawa vv. Paryż Beauvais – Warszawa vv. Prestwig – Warszawa vv. Sztokholm – Warszawa vv.
ZIMA 2007/2008		
Nazwa przewoźnika	Umowy code-share	Trasy i dodatkowe informacje
ADRIA AIRWAYS (f)		Ljubljana – Warszawa vv.
AER LINGUS (f)		Cork – Warszawa vv. Dublin – Warszawa vv. Dublin – Poznań vv. Dublin – Kraków vv.
AEROFLOT (f)	c-s f-f z LOT	Moskwa – Warszawa vv.
AEROSVIT (f & m)	c-s z LOT	Kijów-Warszawa, (c-s z PLL LOT – obaj przewoźnicy faktycznie operują) Odessa – Warszawa vv.

		(przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AIR CANADA (m)	c-s z LH; c-s z LOT;	Kanada – Warszawa via Frankfurt i Monachium (c-s z Lufthansą – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Polską a Niemcami jest Lufthansa) Kanada – Warszawa via Londyn, Frankfurt i Monachium (c-s z PLL LOT – przewoźnikiem faktycznym na trasach między Niemcami , Londynem a Polską jest PLL LOT)
AIR CONTRACTORS		Paryż – Warszawa vv.
AIR EUROPA (f)		Madryt – Warszawa vv.
AIR FRANCE (f)	c-s z JAL, Delta Air Lines	Paryż - Warszawa vv.
AIR ITALY S.p.A. (f)		Werona – Warszawa vv.
ALITALIA (f)		Rzym – Warszawa vv. Rzym – Kraków vv. Mediolan – Warszawa vv. Mediolan – Kraków vv.
ALL NIPPON AIRWAYS – ANA (m)	c-s z LOT	Tokio – Warszawa via Frankfurt , Londyn, Paryż (na trasach z/do Warszawy przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
AMERICAN AIRLINES (m)	c-s z BA, c-s z SN	USA – Warszawa via London (c-s z British Airways – faktycznym przewoźnikiem jest British Airways) USA – Warszawa via Brussels (c-s z SN Brussels – faktycznym przewoźnikiem jest SN Brussels)
ASIANA AIRLINES KOREAN (m)	c-s z PLL LOT	Incheon – Frankfurt – Warszawa vv. Incheon – Frankfurt – Kraków vv.
AUSTRIAN AIRLINES (f)		Wiedeń – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines i PLL LOT) Wiedeń – Kraków vv. (przewoźnikiem faktycznym są Austrian Airlines i PLL LOT)
AVITRANS (f)		Ronneby – Gdańsk vv.
BELAVIA (f)	c-s block speace z LOT	Mińsk – Warszawa vv.
BLUE 1 Oy (f)		Helsinki – Warszawa vv.
BMI BABY (f)		Cardiff – Gdańsk vv. Cardiff – Warszawa vv. Nottingham – Gdańsk vv.

		Nottingham – Warszawa vv.
BRITISH AIRWAYS (f)	c-s z AA, QF IB	Londyn (Heathrow)- Warszawa vv. Londyn (Gatwick) – Kraków vv. Londyn (Heathrow) – Warszawa vv. – (c-s z American Airlines, Quantas Airways i Iberia – faktycznie operuje British Airways)
BRITISH MIDLAND BMI (m)	c – s z LOT	Londyn – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, który jest przewoźnikiem faktycznym)
BULGARIA AIR (m)	c-s z LOT	Sofia – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
CIMBER AIR (f)	c-s z SAS	Kopenhaga – Wrocław vv. (c-s z SAS na trasie Kopenhaga-Wrocław vv. faktycznie operuje Cimber)
CLICKAIR S.A. (CATAIR LINEAS AEREAS) (f)		Barcelona – Warszawa vv.
COAST AIR (f)		Stord – Gdańsk vv.
CONTINENTAL AIRLINES (m)	c-s z KLM	USA – Warszawa via Amsterdam vv. (przewoźnikiem faktycznym na trasie Amsterdam – Warszawa vv. jest KLM)
ČSA (f)	c – s z Korean Air KE, Delta Airlines	Praga – Warszawa vv. (c-s z Korean Air i Delta – przewoźnikiem faktycznym jest CSA) Praga – Kraków vv.
EASYJET AIRLINE (f)		Bristol – Warszawa vv. Londyn (Luton) – Warszawa vv. Belfast – Kraków vv. Bristol – Kraków vv. Bournemouth – Kraków vv. Dortmund – Kraków vv. Edynburg – Kraków vv. Londyn (Luton) – Kraków vv. Londyn (Gatwick) – Kraków vv. Newcastle – Kraków vv. Liverpool – Kraków vv. Belfast – Gdańsk vv Bristol – Gdańsk vv. Londyn (Gatwick) – Gdańsk vv. Edynburg – Gdańsk vv.
EL AL (f & m)	c-s b-s z LOT	Tel Awiw – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, przewoźnikami faktycznymi są PLL LOT i EL-AL) Tel Awiw – Kraków – Warszawa vv. (code share blockspace Agreement z PLL LOT S.A. – przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
FINNAIR (f)		Helsinki – Warszawa vv. Helsinki – Gdańsk vv.

GERMANWINGS (f)		Warszawa – Kolonia vv. Warszawa – Stuttgart vv. Kraków – Kolonia vv. Kraków – Stuttgart vv.
IBERIA (f)	c-s z BA	Madryt – Warszawa vv. Barcelona – Warszawa vv.
JAPAN AIRLINES INTERNATIONAL (m)	c-s z AF	Warszawa – Tokio via Paryż vv. (c -s z Air France na odcinku Warszawa – Paryż faktycznie operuje Air France)
JET2.com Ltd. (f)		Newcastle – Kraków vv. Leeds and Bradford – Kraków vv.
KLM DUTCH AIRLINES (f)	c-s z NW, DL, NA	Amsterdam – Warszawa vv.
KORAN AIR (m)	c-s z OK	Seoul – Warsaw via Praga (przewoźnikiem faktycznym na trasie Praga – Warszawa jest CSA)
LUFTHANSA (f)	f-f z LOT c-s z LX, UA, ACA, US, LH	Monachium – Gdańsk vv. Monachium – Poznań vv. Frankfurt – Katowice vv. Monachium – Katowice vv. Dusseldorf – Katowice vv. Frankfurt – Warszawa vv. Frankfurt – Wrocław vv. Monachium – Warszawa vv. Dusseldorf – Warszawa vv. Monachium – Wrocław vv. Monachium - Kraków vv. Frankfurt – Gdańsk vv.
MALEV (f)	c-s z Qantas i Royal Jordania na BUD-WAW i BUD-KRK	Budapeszt – Warszawa vv. Budapeszt – Kraków vv.
MERIDIANA (f)		Turyn – Kraków vv.
NORWEGIAN AIR SHUTTLE (f)		Alicante – Warszawa vv. Ateny – Warszawa vv. Bergen – Warszawa vv. Birmingham – Warszawa vv. Kopenhaga – Warszawa vv. Malaga – Warszawa vv. Monachium – Warszawa vv. Oslo – Warszawa vv. Rzym – Warszawa vv. Salzburg – Warszawa vv. Stavanger – Warszawa vv. Sztokholm – Warszawa vv. Oslo- Szczecin vv. Oslo – Kraków vv. Oslo – Gdańsk vv.

NORTHWEST AIR. (m)	c-s z KLM	USA – Warszawa via Amsterdam (na trasie Amsterdam Warszawa faktycznie operuje KLM)
QANTAS AIRWAYS LIMITED (m)	c-s z BA; c-s z Malev	punkty w Australii – Warszawa via Londyn vv. (na trasie Londyn – Warszawa vv. faktycznie operuje British Airways) punkty w Australii – Warszawa via Budapeszt vv. (na trasie Budapeszt – Warszawa vv. faktycznie operuje Malev)
ROSSIJA (m)	c-s z LO	St Petersburg – Warszawa vv. Kalinigrad – Warszawa vv.
ROYAL JORDANIAN AIRLINES	c-s z MALEV	Punkty w Jordanii – Warszawa (via Budapeszt) vv.
RYANAIR (f)		Dublin – Warszawa vv. Dublin – Krakow vv. Glasgow (Prestwick) – Kraków vv. Liverpool – Krakow vv. Londyn (Stansted) – Kraków vv. Shannon – Kraków vv. Dublin – Rzeszów vv. Londyn (Stansted) – Rzeszów vv. Dublin – Wrocław vv. Frankfurt (Hahn) – Wrocław vv. Glasgow (Prestwick) – Wrocław vv. Liverpool – Wrocław vv. Londyn (Stansted) – Wrocław vv. Nottingham/East Midlands – Wrocław vv. Shannon – Wrocław vv. Dublin – Łódź vv. London (Stansted) – Łódź vv. Nottingham/East Midlands – Łódź vv. Shannon – Łódź vv. Dublin – Poznań vv. Liverpool – Poznan vv. London (Stansted) – Poznan vv. Liverpool – Poznan vv. London (Stansted) – Bydgoszcz vv. Dublin – Bydgoszcz vv. London (Stansted) – Szczecin vv. Dublin – Gdańsk vv. Frankfurt (Hahn) – Gdansk vv. London (Stansted) – Gdansk vv. Bristol – Katowice vv. Dublin – Katowice vv. Bristol- Rzeszów vv. Bristol – Wrocław vv. Girona – Wrocław vv.

		Liverpool – Łódź vv. Bristol – Poznań vv. Girona – Poznań vv. Nottingham – Poznań vv. Liverpool – Bydgoszcz vv. Dublin – Szczecin vv. Mediolan – Kraków vv.
SAS (f)	c-s z PLL LOT (LO) c-s z Cimber Air (QI) c-s z Blue 1 Oy c-s z UA	Kopenhaga – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, zarówno LOT jak i SAS SA przewoźnikami faktycznymi) Kopenhaga – Wrocław vv. (c-s z Cimber Air) Helsinki – Warszawa vv. (c-s z BLUE 1 Oy,) Kopenhaga – Gdańsk vv. (c-s z United Airlines) Kopenhaga – Poznań vv.
SKY EUROPE SLOVAKIA (f)		Wiedeń – Warszawa vv. Wiedeń – Kraków vv.
SINGAPORE AIRLINES (m)	c-s z LOT	Singapur – Warszawa vv. via Frankfurt, Amsterdam, Zurich (na trasie do/z Warszawy faktycznie operuje PLL LOT)
SN Brussels (f & m)	c-s z LOT	Bruksela – Warszawa vv. Bruksela – Kraków vv.
SPANAIR (m)	c-s z LOT	Madryt – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest PLL LOT) Barcelona – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, faktycznym przewoźnikiem jest PLL LOT)
STERLING AIRLINES A/S (f)		Kopenhaga – Krakow vv.
SWISS (f & m)	c-s z PLL LOT, LH, UA	Zurych – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT i United Airlines - faktycznym przewoźnikiem są SWISS i PLL LOT) Basel -Mulhouse – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT , przewoźnikiem faktycznym jest SWISS) Genewa – Warszawa vv. (c-s z PLL LOT, przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
TAP AIR PORTUGAL (m)	c –s z LO	Portugalia – Warszawa via Zurych, Frankfurt, Mediolan, Bruksela, Amsterdam , Genewa vv. Portugalia – Kraków via Paryż, Frankfurt vv.,

		(na odcinku do/z Warszawy i Krakowa faktycznie operuje PLL LOT)
TAROM (m)	b-s z LO	Bukareszt – Warszawa vv. (przewoźnikiem faktycznym jest PLL LOT)
THAI AIRWAYS (m)	c-s z LH	Bangkok – Warszawa via Frankfurt (przewoźnikiem faktycznym na trasie Frankfurt – Warszawa vv. jest Lufthansa)
TRANSAVIA(f)		Paryż – Kraków vv.
TURKISH AIRLINES (f)		Istambul – Warszawa vv.
UNITED AIRLINES (m)	c-s z LH, SK, LO	Chicago – Warszawa, Kraków vv. (c-s z PLL LOT) NY– Warszawa, vv. (c-s z PLL LOT) USA – Warszawa via Amsterdam, Paryż, Zurych, Bruksela, Londyn vv. (c-s z PLL LOT) USA – Warszawa via Kopenhaga vv. (c-s z SAS) USA – Warszawa, Katowice via Frankfurt i Monachium (c-s z Lufthansą) USA – Warszawa via Zurych (c-s ze SWISS) USA – Kraków via Monachium
UPS CO. (f)		Kolonia – Warszawa vv. (punkty w USA – Warszawa via Kolonia vv.)
US AIRWAYS	c-s LH	Warszawa – Frankfurt vv. (na trasie Frankfurt – Warszawa vv. faktycznie operuje Lufthansa)
WIZZ AIR		Belfast – Katowice vv. Bergamo (Mediolan) – Katowice vv. Bruksela (Chaleroi) – Katowice vv. Bournemouth – Katowice vv. Cork – Katowice vv. Coventry – Katowice vv. Dortmund – Katowice vv. Eindhoven – Katowice vv. Egilsstadir – Katowice vv. Frankfurt (Hahn) – Katowice vv. Kolonia – Katowice vv. Liverpool – Katowice vv. Londyn (Luton) – Katowice vv. Londyn (Stansted) – Katowice vv. Malmo – Katowice vv. Mediolan – Katowice vv. Oslo (Torp) – Katowice vv. Paryż(Beauvais) – Katowice vv. Prestwick – Katowice vv.

		<p> Doncaster Sheffield – Katowice vv. Rzym Ciampino – Katowice vv. Sztokholm – Katowice vv. Dortmund – Poznań vv. Londyn (Luton) – Poznań vv. Prestwick –Poznań vv. Doncaster Sheffield – Poznań vv. Sztokholm – Poznań vv. Malmo – Poznań vv. Oslo – Poznań vv. Doncaster Sheffield –Wrocław vv. Dortmund - Wrocław vv. Londyn – Wrocław vv. Bournemouth– Gdańsk vv. Lubeka – Gdańsk vv. Oslo – Gdańsk vv. Coventry – Gdańsk vv. London (Luton) – Gdańsk vv. Cork – Gdańsk vv. Dortmund – Gdańsk vv. Goetegorg – Gdańsk vv. Kolonia – Gdańsk vv. Hamburg – Gdańsk vv. Malmo – Gdańsk vv. Prestwick – Gdańsk vv. Doncaster Sheffield – Gdańsk vv. Sztokholm – Gdańsk vv. Oslo (Torp) – Gdańsk vv. Belfast – Warszawa vv. Mediolan – Warszawa vv. Bruksela (Charleroi) – Warszawa vv. Budapeszt – Warszawa vv. Dortmund – Warszawa vv. Durham Tees Valley – Warszawa vv. Frankfurt (Hahn) – Warszawa vv. Goeteborg – Warszawa vv. Grenoble – Warszawa vv. Londyn (Luton) – Warszawa vv. Liverpool – Warszawa vv. Malmo – Warszawa vv. Oslo (Torp) – Warszawa vv. Paryż Beauvais – Warszawa vv. Prestwig – Warszawa vv. Sztokholm – Warszawa vv. Tees Side – Warszawa vv. </p>
VOLARE		<p> Mediolan – Kraków vv. Mediolan – Wrocław vv. Mediolan – Łódź vv. </p>

