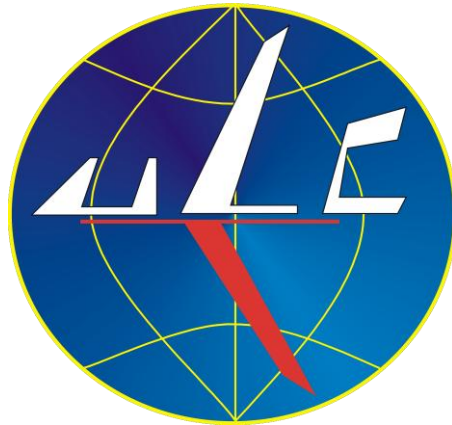


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich przewoźników w 2010 r.

Opracowanie:
Jerzy Liwiński
**Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej**

W ubiegłym roku na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono 5 mln pasażerów i 45 tys. ton ładunków. W stosunku do wyników roku poprzedniego przewozy pasażerskie zwiększyły się o 16,7%, a tonaż ładunków o 15,9%. Największy udział w rynku miały Polskie Linie Lotnicze LOT.

Realizacja przewozów lotniczych jest unormowana ustawą dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz rozporządzeniami wykonawczymi Ministra Infrastruktury. Na ich wykonywanie wymagany jest Certyfikat Przewoźnika Lotniczego AOC (*Air Operator Certificate*), który jest wydawany w formie decyzji administracyjnej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Certyfikat przewoźnika AOC obejmuje świadczenie regularnych lub nieregularnych przewozów lotniczych: pasażerskich, towarowych, sanitarnych i medycznych oraz prowadzenie śmigłowcowych operacji przybrzeżno-morskich. Kryteria działalności zawarte są w tzw. Specyfikacjach Operacyjnych, które informują m.in. o: dozwolonych operacjach, typach użytkowanych statków powietrznych, regionach żeglugi i różnego rodzaju zezwoleniach. Do świadczenia zarobkowych przewozów koniecznym jest także uzyskanie koncesji, która jest wydawana po analizie dokumentów prawno-finansowych.

Generalnie rynek przewoźników lotniczych w Polsce jest zdominowany przez małych operatorów, dysponujących kilkoma statkami powietrznymi. Największym przewoźnikiem są Polskie Linie Lotnicze LOT posiadające 46 samolotów komunikacyjnych, a po kilkanaście mają: SprintAir, EuroLOT i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Obszar działania większości przewoźników ograniczony jest do terytorium Europy, Afryki oraz Bliskiego Wschodu i Azji - jedynie dwóch może wykonywać loty po całym świecie (PLL LOT i Air Italy Polska). Pod koniec ubiegłego roku do wykonywania przewozów osób lub ładunków uprawnionych było 16 firm: Polskie Linie Lotnicze LOT, EuroLOT, Enter Air, Air Italy Polska, Small Planet Airlines, Exin, SprintAir, SprintAir Cargo, Sky Taxi, Jet Air, Blue Jet, Fly Jet, AD Astra Executive Charter, General Aviation, Ibex i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. W ub. roku przewieźli oni łącznie 5025 tys. pasażerów oraz 45,1 tys. ton ładunków.

Działalność PLL LOT i EuroLOT

Największym krajowym przewoźnikiem pozostają **Polskie Linie Lotnicze LOT** wraz z działającą na zasadzie operatora linią EuroLOT. Przewiozły one w ub. roku 4500 tys. pasażerów, z tego około 20% przez regionalną linię lotniczą EuroLOT (w ramach siatki połączeń PLL LOT). Wynik ten jest o 500 tys. lepszy niż w roku 2009. W ruchu rozkładowym międzynarodowym przewieziono 3100 tys., a na połączeniach krajowych - 870

tys. Samoloty przewoźnika wykonały łącznie 82 tys. rejsów uzyskując nalot 150 tys. godz. (z tego EuroLOT - 20 tys. rejsów w czasie 21,5 tys. godzin). Najwięcej pasażerów wykonywało lot na pokładach samolotów Embraer 170/175 - 1800 tys. i Boeing 737 - 1180 tys. Na połączeniach dalekiego zasięgu do USA, Kanady i Wietnamu, Boeingi 767 wykonały 2,6 tys. rejsów przewożąc 520 tys. pasażerów. Do najbardziej popularnych kierunków należały: Londyn, Chicago, Frankfurt, Paryż, Nowy Jork i Bruksela. W ruchu nieregularnym należąca do LOT spółka LOT Charters przewiozła ponad 500 tys. pasażerów, do znanych miejscowości turystycznych: Egiptu, Grecji, Hiszpanii, Portugalii, Włoch, Turcji, Tunezji i Maroka.

Ubiegły rok był także okresem rozwoju siatki połączeń. Otwarto ich rekordową ich liczbę, w tym przebój sezonu – Hanoi, a także Bejrut, Bratysława, Damaszek, Kair, Kaliningrad i jedno krajowe z Warszawy do Bydgoszczy. Z działalności operacyjnej przewoźnik odnotował jednak stratę finansową w wysokości 160 mln zł. Jedną z głównych przyczyn były zaistniałe niekorzystnie zjawiska zewnętrzne (np. wybuch wulkanu na Islandii i wzrastające koszty paliwa).

Stan floty PLL LOT/EuroLOT był zmienny i na koniec 2010 r. wynosił 56 samolotów w tym: 6 Boeing 767, 11 Boeing 737, 14 Embraer 175, 10 Embraer 170, 5 Embraer EMB-145, 8 ATR-72 i 2 ATR-42.

Przewoźnicy czarterowi

Rynek czarterów turystycznych był przez wiele lat zdominowany przez linie lotnicze z krajów basenu Morza Śródziemnego. Do 2005 r. największym polskim graczem na tym rynku był PLL LOT, a później spółka zależna Centralwings. Ponadto, co jakiś czas pojawiały się i znikwały małe linie lotnicze, które operowały na trasach średnio i długodystansowych (np. Air Polonia, Fischer Air). W ubiegłym roku na runku czarterów turystycznych funkcjonowało czterech polskich przewoźników: PLL LOT (LOT Chartes), Air Italy Polska, Enter Air i Small Planet Airways. Przewieźli oni łącznie 940 tys. pasażerów, co stanowiło 29% rynku (3,3 mln podróży).

Air Italy Polska jest wiodącą linią czarterową na polskim rynku, założoną z inicjatywy Air Italy Group. Firma rozpoczęła operacje lotnicze w listopadzie 2007 r., realizując połączenia do egzotycznych miejscowości i w rejon basenu Morza Śródziemnego. W ub. roku przewoźnik wykonywał loty z większości krajowych portów lotniczych oraz z Włoch.

Z lotnisk krajowych wykonywane były czartery turystyczne do: Egiptu, Maroka, Turcji i Hiszpanii, a z Włoch do: Kenii, Emiratów Arabskich oraz na Zanzibar i Wyspy Zielonego Przylądka. Operacje były wykonywane Boeingami 757 i 737NG oraz Boeingiem 767, należącym do Grupy Air Italy (firma może korzystać z floty Grupy oraz wsparcia technicznego i operacyjnego). Ogółem z usług Air Italy Polska skorzystało 272,9 tys. pasażerów, z tego 223,5 tys. na trasach do/z Polski.

Linia lotnicza **Enter Air** powstała pod koniec 2009 r. Inauguracyjny lot wykonany został 25 kwietnia 2010 r. i był nim rejs z Lotniska Chopina na nowe tunezyjskie lotnisko Enfidha. W pierwszych miesiącach działalności przewoźnik użytkował dwa 168-miejscowe Boeingi 737-400, a od czerwca jej flota powiększyła się o kolejny samolot tego typu. W ub. roku przewoźnik w 1450 rejsach przewiózł 201,3 tys. pasażerów. Celem były głównie znane kurorty wypoczynkowe w Egipcie, Grecji, Tunezji i Turcji. Linia korzystała z dwóch baz operacyjnych: w Warszawie i Katowicach, obsługując połączenia z większości krajowych portów lotniczych. Od początku 2011 r. przewoźnik rozszerza działalność przewozową i modernizuje swoją flotę, pozyskując kolejne cztery samoloty Boeing 737, w tym dwa 189-miejscowe Boeingi 737NG.

Small Planet Airlines jest linią lotniczą należącą do notowanej na warszawskiej giełdzie spółki Avia Solutions Group i działającą obecnie na czterech rynkach: litewskim, estońskim, polskim i włoskim. W każdym z krajów, w których prowadzona jest działalność, spółka posiada osobny certyfikat operatora lotniczego AOC. Główna siedziba linii znajduje się na Litwie, a polskiego oddziału - w Warszawie. Posiadanie krajowego certyfikatu umożliwia wykonywanie lotów poza granice Unii Europejskiej oraz zatrudnianie regionalnych pracowników. Na rynku polskim operator w praktyce jest obecny od 20 maja 2010 r. Działalność zainaugurował rejssem na trasie Warszawa – Heraklion. Przez pierwsze miesiące linia funkcjonowała pod nazwą flyLAL Charters, a od września znana jest jako Small Planet Airlines. Loty obsługuje 148-miejscowy samolot Boeing 737-300 z polską załogą na pokładzie. W 2010 r. operator w 350 rejsach przewiózł 37,0 tys. pasażerów. Były to czartery turystyczne do znanych kurortów wypoczynkowych, głównie w Turcji, Grecji, Hiszpanii i Bułgarii.

Jet Air, SkyTaxi i inni

Jet Air jest pierwszą polską prywatną linią lotniczą, istniejącą na rynku od 10 lat. Przez kilka lat linia wykonywała rejsy w ramach siatki połączeń LOT, a od 2008 r. realizuje loty pod własnymi znakami. W 2010 roku w 4,4 tys. rejsach przewiozła 38,3 tys. pasażerów.

Przewoźnik operował flotą trzech 18-miejscowych samolotów Jetstream J32 oraz jednym 46-miejscowym ATR 42. Główne bazy znajdują się na lotniskach w Warszawie i Gdańsku, z których realizowana była większość połączeń. Z Warszawy wykonywane były rejsy do Zielonej Góry, Bydgoszczy, Łodzi i Wrocławia oraz trasa zagraniczna do Drezna, a z Gdańska - loty do Poznania, Krakowa i Wrocławia oraz jedna trasa zagraniczna do fińskiego Turku. Nawiązana w październiku współpraca z niemiecką firmą Ostfriesische Lufttransport GmbH (OLT) zaowocowała dalszym rozwojem siatki połączeń, w tym wspólnych bezpośrednich lotów z Gdańska do Hamburga i dalej do Rotterdamu oraz z Bremy do Brukseli i Norynbergi.

SkyTaxi w 2010 roku także obchodziła jubileusz 10-lecia działalności lotniczej. Charakter firmy zmienił się w tym okresie z małego operatora taksówek powietrznych na klasycznego przewoźnika, oferującego przewozy lotnicze samolotami klasy regionalnej. Przewoźnik dysponuje obecnie dwoma samolotami SAAB 340 i wykonuje czartery pasażerskie i towarowe. W 2010 r. firma wykonała 700 rejsów, przewożąc 5,5 tys. pasażerów i 200 ton różnego rodzaju ładunków. Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie to dominowały grupy zorganizowane, głównie na trasach zagranicznych. Do interesujących zrealizowanych zleceń należały rejsy po Europie z prezydentem Węgier oraz obsługa tournée kompozytora muzyki elektronicznej Jeana Michela Jarra. Cechą charakterystyczną operacji lotniczych realizowanych przez SkyTaxi była duża różnorodność lotnisk. Samoloty przewoźnika operowały do 170 różnych miejsc, w tym do mało uczęszczanych lotnisk na Ukrainie, Białorusi i w Rosji.

General Aviation Sp. z o.o. wykonywała przewozy osób, a także świadczyła różnego rodzaju loty usługowe i patrolowe. W 2010 roku w 1,6 tys. lotach przewiozła 5,8 tys. pasażerów, z tego: samolotami An-2P, PZL-104 i Beech 350 – 4,0 tys. oraz śmigłowcami BELL 407 i 427 – 1,8 tys. Były to głównie loty biznesowe, wykonywane przy użyciu śmigłowców BELL i samolotu Beech 350, które swoim wysokim standardem wyposażenia spełniają wymogi klasy biznes. Przewoźnik jest też organizatorem lotów widokowych podczas różnego rodzaju imprez lotniczych. Jego główna baza znajduje się na lądowisku Góraszka.

Fly Jet jest nowym przewoźnikiem czarterowym, wykonującym loty głównie dla ludzi biznesu i VIP. W ciągu kilku miesięcy działalności w prawie 100 komercyjnych rejsach przewiózł 0,3 tys. pasażerów. Były to głównie rejsy w ruchu międzynarodowym do państw europejskich (Niemcy, Francja i Włochy). Przewoźnik dysponuje 4-miejscowym

odrzutowcem klasy biznes typu Cessna 510 Citation Mustang, o komfortowym wyposażeniu kabiny pasażerskiej.

Blue Jet wykonywał w zeszłym roku loty czarterowe, głównie dla ludzi biznesu i VIP. W 2010 roku Blue Jet w 1000 rejsów przewiózł 4,2 tys. pasażerów - głównie w ruchu międzynarodowym. Firma dysponuje nowoczesnymi odrzutowcami klasy biznes typu: Bombardier Global 5000, Bombardier Challenger CL300, Bombardier Learjet 60XR, Cessna 525, Cessna 560 i Beechcraft Premier. Samoloty te zabierają od 8 do 14 pasażerów, posiadają komfortowe wyposażenie kabiny oraz dysponują prędkością przelotową powyżej 800 km/h i zasięgiem od 2100 do 8700 km.

Ad Astra Executive Charter działa na rynku od 2009 r. i wykonuje głównie przewozy osób oraz ładunków na potrzeby firm kurierskich. W 2010 roku realizowała także przewozy materiałów niebezpiecznych i organów do przeszczepu. W skład floty przewoźnika wchodzi samoloty typu: Beechcraft King Air B200GT, King Air C90, Baron G58 i Cessna 182T. Firma jako jedyna w kraju dysponuje certyfikatem do przewozów towarów niebezpiecznych przez małe samoloty, mogące korzystać z lotnisk trawiastych. W 2010 roku z przelotów biznesowych oferowanych przez **Ad Astra Executive Charter** skorzystało 2,7 tys. osób.

Lotnictwo sanitarne

W 2010 r. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe realizowało zadania z zakresu medycznych czynności ratunkowych HEMS (*Helicopter Emergency Medical Service* - Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego) oraz transportu sanitarnego EMS (*Emergency Medical Service*). Ogółem wykonano 6696 śmigłowcowych misji HEMS, w tym 5170 do wypadków i nagłych zachorowań oraz 1526 transporty międzyszpitalne, a także 559 misji samolotowych zespołów transportowych EMS. Na pokładach statków powietrznych LPR-u przewieziono łącznie 6537 pacjentów.

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe prowadziło działalność z 18 baz (17 stałych i 1 tymczasowej), w których dyżurowały śmigłowcowe zespoły ratownictwa HEMS. Na stanie tych baz były śmigłowce typu Eurocopter EC-135 i Mi-2Plus, wyposażone w specjalistyczny sprzęt medyczny (załoga śmigłowca: pilot, lekarz i ratownik medyczny). W 2010 roku zakończyły się dostawy zamówionych wcześniej 23 śmigłowców Eurocopter EC-135, które sukcesywnie, zgodnie z grafiką szkoleń załóg, były wprowadzane do pełnienia dyżurów w bazach HEMS. Zastępowały one użytkowane od 1975 r. śmigłowce

Mi-2Plus. Na koniec 2010 r. EC-135 pełniły dzienne dyżury w 14 bazach (w tym roku planowane jest w części baz podjęcie dyżurów nocnych). Zadania transportu medycznego na średnich trasach w kraju i za granicą realizowały dwa specjalistyczne samoloty sanitarne typu Piaggio P180 Avanti II. Dyżury te pełnione są przez całą dobę, a baza znajduje się w wojskowej części Lotniska Chopina w Warszawie.

Przewozy ładunków

Transportem lotniczym przewozi się dwa rodzaje przesyłek: zwykłe i wymagające obsługi handlingowej. Specjalnych obsług wymagają m.in.: materiały niebezpieczne, żywe zwierzęta, towary łatwo się psujące, a także przesyłki ciężkie i/lub niewymiarowe, dyplomatyczne oraz wartościowe. W 2010 r. na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono łącznie 45,1 tys. ton ładunków, w czym największy udział przypadł LOT Cargo.

Polskie Linie Lotnicze LOT (**LOT Cargo**) w 2010 r. przewiozły 27,6 tys. ton ładunków, w tym 20,6 tys. ton cargo i 7 tys. ton poczty. Jest to o 35% więcej niż w 2009 r. (wtedy było to 20 tys. ton) i o 17% więcej od zaplanowanej w budżecie wielkości przewozów. Najwięcej przewieziono na trasach transatlantyckich do/z USA i Kanady, wykorzystując do tego celu głównie rejsy samolotów pasażerskich. Średnio na jeden przelot atlantycki, do dolnych luków bagażowych pasażerskiego Boeinga 767, ładowanych było 5 ton towarów. Na tak duży wzrost przewozu ładunków wpływ miało uruchomienie nowych połączeń frachtowych, a także lepsza sprzedaż na kluczowych rynkach. Głównymi towarami przewożonymi przez LOT Cargo były: wyroby przemysłowe, części zamienne, poczta, gazety, farmaceutyki i żywność, a najpopularniejszymi kierunkami: USA, Kanada, Wielka Brytania, Niemcy, Izrael i Rosja. Oprócz osiągnięcia dobrych wyników przewozowych, do ubiegłorocznych sukcesów należy zaliczyć również wdrożenie nowego systemu operacyjno-rozliczeniowego „CargoSpot”, dzięki któremu możliwa była szybsza i sprawniejsza obsługa przesyłek od momentu ich nadania aż do chwili rozliczenia.

W 2010 r. samoloty Grupy kapitałowej **SprintAir**, dysponującej największą na świecie flotą samolotów SAAB 340 w wersji towarowej, wykonały łącznie 5,9 tys. lotów (7,5 tys. godzin nalotu) przewożąc 9,8 tys. ton ładunków. Podstawowy profil działalności Grupy SprintAir stanowił lotniczy przewóz towarów, realizowany głównie na podstawie długoterminowych kontraktów z kontrahentami krajowymi i zagranicznymi. W ramach zawartych umów samoloty Grupy SprintAir operowały na 12 trasach: 7 krajowych i 5 międzynarodowych.

SprintAir użytkował flotę składającą się z 12 samolotów typu SAAB 340, dwóch Turbolet L-410 (jeden z nich był dzierzawiony) i jednego dzierzawionego Antonowa AN-26, a także dwóch Diamond DA 20 Katana, które były wykorzystywane przez ośrodek szkoleń lotniczych SprintAir Aviation School. Obok rozkładowych przewozów ładunków przewoźnik realizował również rejsy doraźne i czartery pasażerskie.

Exin w 2010 roku w 2,8 tys. rejsów przewiózł 7,7 tys. ton ładunków, z tego 2,7 tys. ton w lotach do/z Polski (Lipsk-Katowice i Lipsk-Gdańsk) oraz 5,0 tys. ton między kilkoma europejskimi portami lotniczymi (m.in. Francji, Danii, Niemiec, Włoch, Norwegii, Finlandii i Estonii). Były to przewozy, głównie na zamówienie firmy kurierskiej DHL oraz różnego rodzaju loty doraźne. Przewoźnik użytkował cztery-pięć własnych samolotów typu An-26B, a w okresach zwiększonego zapotrzebowania wynajmowane były samoloty z białoruskiej firmy Genex Ltd. i łotewskiej Raf Avia.

Konkluzja

W 2010 roku na pokładach polskich statków powietrznych przewieziono 5025 tys. pasażerów i 45 tys. ton ładunków. W stosunku do wyników roku 2009 liczba pasażerów zwiększyła się o 16,7%, a tonaż ładunków o 15,9%. Choć przewozy pasażerów i tonaż ładunków od kilku lat mają tendencję wzrostową, to w porównaniu z krajami zblizonymi pod względem warunków geograficznych, demograficznych i gospodarczych, są one nadal niewielkie i lokują nasz kraj w światowych rankingach na odległych miejscach. W ruchu regularnym współczynnik mobilności, uwzględniający stosunek wykonanej pracy przewozowej pasażerów PKm (pasażerokilometry) do liczby mieszkańców, osiągnięty przez Polskę jest 3,5-krotnie niższy od wyniku światowego i aż 8-krotnie mniej niż wynosi średnia dla państw Europy (wg danych ICAO za 2009 r.). Na statystycznego mieszkańca naszego globu przypadała trasa o długości - 630 km, średnia europejska wynosi - 1670 km, podczas gdy dla Polski jedynie - 185 km (dla porównania: Niemcy - 2500 km, Hiszpania - 1700 km, Słowacja - 615 km). Jeszcze bardziej niekorzystna jest wartość współczynnika wykonanej pracy przewozowej ładunków – TKm (tonokilometry). Osiągnięty przez nasz kraj współczynnik jest 14-krotnie mniejszy od wyniku światowego i aż 30-krotnie niższy od średniej dla państw Europy. Na jednego mieszkańca naszego globu przypada praca przewozowa 21 TKm, Europy – 48 TKm, podczas gdy na mieszkańca Polski jedynie 1,5 TKm (dla porównania: Niemcy – 83 TKm, Francja – 76 TKm, Hiszpania – 21 TKm). W Polsce cargo stanowi margines przewozów lotniczych, a główną tego przyczyną jest to, że nie ma czego wozić w regularnych rejsach. Dzisiaj na świecie z usług transportu lotniczego korzystają głównie firmy z branży wysokiej

technologii elektronicznej, dla których koszty przewozu drogą powietrzną stanowią relatywnie niewielki procent wartości towaru. Niestety, w obecnej sytuacji gospodarczej naszego kraju i w obliczu braku odpowiednich inwestycji, na szybkie zmiany raczej liczyć nie można.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

*** W przypadku korzystania z powyższych informacji,
prosimy o podawanie źródła ich opracowania.**