

**Łukasz Olipra**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

## **RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO I ROZWÓJ INFRASTRUKTURY W POLSCE PO AKCESJI DO UNII EUROPEJSKIEJ**

### **1. Wstęp**

Wejście Polski do Unii Europejskiej pociągnęło za sobą daleko idące konsekwencje w prawie każdej dziedzinie życia gospodarczego. Ogromny wpływ wywarło również na transport lotniczy. Polski rynek lotniczy został otwarty z chwilą wejścia do Unii i stał się częścią zliberalizowanego w latach 1987-1997 jednolitego europejskiego rynku transportu lotniczego. Od chwili wejścia Polski do UE obserwujemy bardzo dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce oraz zmiany w jego funkcjonowaniu. Celem niniejszego artykułu jest odpowiedź na pytanie, jakie zmiany zaszły po wejściu Polski do Unii Europejskiej.

Artykuł zawiera dane faktograficzne dotyczące: liczby pasażerów w Polsce w latach 2000-2006 ogółem i w rozbiciu na porty lotnicze, procentowych zmian liczby pasażerów, udziału portów lotniczych w rynku w latach 2001-2006 oraz liczby obsługiwanych pasażerów według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2006 (udziału linii lotniczych w rynku). Ostatnia część artykułu poświęcona jest planom rozwoju infrastruktury naziemnej na lata 2007-2013, które zostały wymuszone rosnącą liczbą przewozów pasażerskich oraz operacji lotniczych. W artykule pominięto natomiast przewozy towarowe.

Autor stawia i próbuje obronić tezę, że dynamiczny rozwój rynku transportu lotniczego jest ściśle związany z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Rosnąca liczba operacji lotniczych i pasażerów spowodowała potrzebę rozwoju infrastruktury naziemnej. Plany rozwoju lotnisk i urządzeń naziemnych zostały zawarte w dokumencie rządowym uchwalonym 8 maja 2007 r.

### **2. Transport lotniczy na świecie i w Unii Europejskiej**

Transport lotniczy na świecie w ostatnich latach jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu, jednym z ważniejszych sektorów gospodarki światowej, generującym rocznie ok. 413 mld dol. przychodów<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [IATA (*International Air Transport Association*)... 2006] cyt. za [Program rozwoju... 2007, s. 15].

W Europie transport lotniczy stanowi jedną z ważnych gałęzi gospodarki, która ma istotne znaczenie zarówno dla rozwoju gospodarczego, jak i dla samego procesu integracji<sup>2</sup>. Europejski rynek lotniczy jest w dużym stopniu zliberalizowany i zintegrowany. Jego liberalizacja była realizowana stopniowo i trwała ponad 10 lat. Opierała się ona na przyjmowanych przez instytucje unijne pakietach aktów prawnych. Pierwszy został przyjęty w grudniu 1987 r. Rozpoczął on proces tworzenia wspólnego rynku przewozów lotniczych. Akty prawne wydane w pierwszym pakiecie były jednocześnie pierwszymi, które regulowały kwestie stosowania reguł konkurencji UE w transporcie lotniczym<sup>3</sup>. Drugi pakiet, przyjęty w listopadzie 1990 r., obejmował m.in. rozszerzenie tzw. piątej wolności lotniczej, dotyczącej możliwości wykonywania przewozu pasażerów i towarów pomiędzy dwoma portami położonymi w dwóch różnych krajach przez przewoźnika z państwa trzeciego, które jest członkiem Unii Europejskiej. Pakiet trzeci przyjęto w lipcu 1992 r. Złożyły się na niego Rozporządzenia nr 2407/92, 2408/92 i 2409/92, które obecnie stanowią trzon *aquis communautaire* w zakresie polityki transportu lotniczego UE. Mówią one przede wszystkim o swobodnym dostępie linii lotniczych mających siedzibę w kraju członkowskim do każdego portu lotniczego w Unii na zasadach handlowych. Już w kwietniu 1993 r. zaczęła obowiązywać swoboda realizacji przewozów wewnętrznych bez względu na kraj dokonania rejestracji. Całkowicie rynek transportu lotniczego został zliberalizowany z dniem 1 kwietnia 1997 r.<sup>4</sup>, choć wciąż poważny problem stanowi pomoc państwowa, którą otrzymują niektóre linie lotnicze, np. Air France czy Sabena<sup>5</sup>.

Sieć europejskich portów lotniczych obejmuje ok. 370 lotnisk, z czego 335 zlokalizowanych jest na terenie krajów dawnej „piętnastki”. Przewozy lotnicze są źródłem ok. 70 mld euro rocznego dochodu UE i zapewniają ok. 500 tys. miejsc pracy. Ruch lotniczy w Europie rozłożony jest bardzo nierównomiernie. Ponad połowa przewozów realizowana jest w 7 największych portach lotniczych (Londyn Heathrow, Frankfurt n/Menam, Paryż CDG, Amsterdam, Madryt, Londyn Gatwick, Rzym), a 23 największe porty realizują 2/3 tego ruchu. Przepustowość największych portów europejskich zbliża się szybko do granic nasycenia. Zwiększenie przepustowości europejskich portów lotniczych będzie możliwe w większości poprzez wykorzystanie infrastruktury regionalnych portów lotniczych. Na europejskim rynku przewozów lotniczych coraz większy udział odnotowują tani przewoźnicy (przewoźnicy niskokosztowi – *Low Cost Carriers* – LCCs). Ich udział wzrósł z ok. 4% w 1998 r. (w 1997 r. został całkowicie zliberalizowany rynek transportu lotniczego) do ok. 25% w 2005 r. (przy silnym zróżnicowaniu w różnych państwach członkowskich), co spowodowało zwiększenie dostępności ekonomicznej usług lotniczych i wygenerowało nowy popyt<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> [Program rozwoju... 2007, s. 15].

<sup>3</sup> Więcej na ten temat w [Olipra 2007, s. 325-332].

<sup>4</sup> [Szymajda 2002, s. 233].

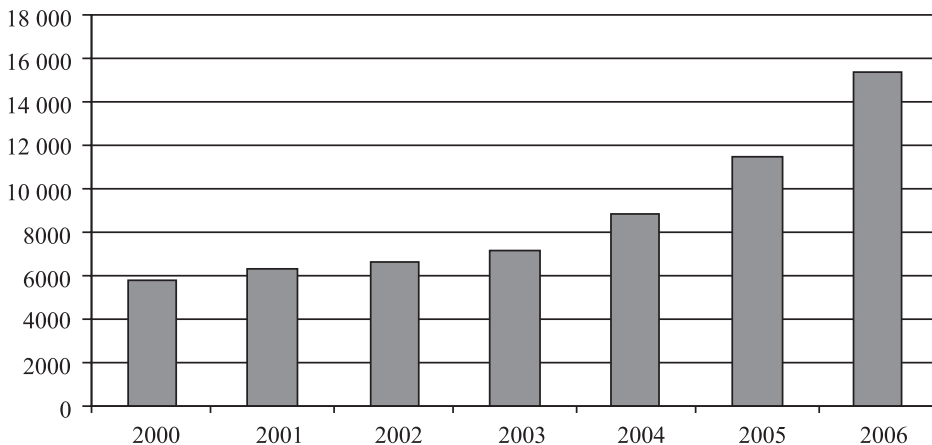
<sup>5</sup> www.ukie.gov.pl (15.06.2007).

<sup>6</sup> [Program rozwoju... 2007, s. 16].

Już obecnie, a także w perspektywie dwukrotnego wzrostu ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej do 2015 r., istotnym problemem jest wyczerpywanie się jej przepustowości, szczególnie w rozwiniętych krajach Wspólnoty, podobnie jak przepustowości wielu dużych, węzłowych portów lotniczych.

### 3. Transport lotniczy w Polsce po jej wejściu do Unii Europejskiej

Lotnictwo cywilne w Polsce, podobnie jak w innych nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej, jest najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu. Według Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA) pod względem dynamiki tego wzrostu Polska zajmuje czołowe miejsce na świecie<sup>7</sup>. Dynamiczny rozwój lotniczych przewozów pasażerskim, z jakim mamy obecnie do czynienia, jest wynikiem liberalizacji ruchu lotniczego w Polsce w związku z członkostwem w UE, wejściem na rynek tanich przewoźników lotniczych oraz wzrostu gospodarczego kraju. Przyczyniło się do tego również zwiększenie konkurencji na rynku transportu lotniczego zarówno między przewoźnikami, jak i między portami lotniczymi<sup>8</sup>. Liczbę pasażerów w latach 2000-2006 prezentuje rys. 1. Na szczególną uwagę zasługuje dynamika wzrostu liczby pasażerów, począwszy od 2004 r., czyli od momentu wejścia Polski w strukturę Unii Europejskiej.



Rys. 1. Liczba pasażerów w Polsce w latach 2000-2006 (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Przyrost liczby pasażerów nie jest jednakowy we wszystkich portach lotniczych w Polsce. Na uwagę zasługuje przede wszystkim dynamiczny rozwój mniejszych,

<sup>7</sup> Tamże, s. 16.

<sup>8</sup> Tamże.

regionalnych portów lotniczych, takich jak Kraków–Balice, Katowice–Pyrzowice, Poznań–Ławica czy Wrocław–Strachowice. W tab. 1 zaprezentowano dane dotyczące liczby obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych (operacje pax<sup>9</sup>) w rozbiciu na porty lotnicze w 2000 r. oraz w latach 2003-2006. W tab. 2 znajdziemy procentowe zmiany tych wielkości w stosunku do lat poprzednich. Wyszczególniono również zmiany za okresy 3-letnie: porównano rok 2003 z 2000 oraz rok 2006 z 2003.

Tabela 1. Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych w latach 2000, 2003-2006

Port lotniczy		2000	2003	2004	2005	2006
1. Warszawa–Okęcie	liczba pasażerów	4 325 814	5 166 991	6 085 111	7 071 667	8 101 827
	liczba operacji pax	75 979	94 314	108 255	120 271	126 534
2. Kraków–Balice	liczba pasażerów	517 015	593 214	803 161	1 564 338	2 347 528
	liczba operacji pax	13 128	15 086	14 322	21 951	28 912
3. Katowice–Pyrzowice	liczba pasażerów	168 126	257 991	579 893	1 083 517	1 438 552
	liczba operacji pax	8 710	9 357	9 089	11 316	14 979
4. Wrocław–Strachowice	liczba pasażerów	210 873	284 334	355 431	454 047	857 931
	liczba operacji pax	11 858	12 384	18 509	20 556	25 002
5. Poznań–Ławica	liczba pasażerów	227 874	263 551	351 036	399 255	637 021
	liczba operacji pax.	13 225	14 174	9 202	8 983	10 722
6. Łódź–Lublinek	liczba pasażerów	794	7 320	6 226	18 063	206 511
	liczba operacji pax	851	1 551	1 633	1 456	3 641
7. Gdańsk–Rębiechowo	liczba pasażerów	260 960	364 367	463 840	677 946	1 249 780
	liczba operacji pax	11 434	12 880	10 394	12 658	17 672
8. Szczecin–Goleniów	liczba pasażerów	56 605	87 433	90 811	101 801	176 670
	liczba operacji pax	5 939	7 362	3 139	3 002	3 627
9. Bydgoszcz	liczba pasażerów	14 089	20 064	25 354	38 682	133 009
	liczba operacji pax	788	418	2 359	1 359	2 685
10. Rzeszów	liczba pasażerów	8 841	67 175	70 100	91 499	206 934
	liczba operacji pax.	3 804	5 895	2 019	2 091	2 740
11. Zielona Góra	liczba pasażerów	207	7 813	3 949	427	8 316
	liczba operacji pax	36	1 237	400	163	1 107
12. Szczytno	liczba pasażerów	1 873	448	0	0	0
	liczba operacji pax	788	418	0	0	0
Suma	liczba pasażerów	5 793 071	7 120 701	8 834 912	11 501 242	15 364 079
	liczba operacji pax	146 540	175 076	179 321	203 806	237 621

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

<sup>9</sup> Operacje pax, inaczej operacje lotnicze lub operacje komunikacyjne – operacje startu i lądowania.

Tabela 2. Procentowe zmiany liczby pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych w polskich portach lotniczych w latach 2000-2006

Port lotniczy		2003:2000	2004:2003	2005:2004	2006:2005	2006:2003
1	2	3	4	5	6	7
1. Warszawa–Okęcie	liczba pasażerów	19,45%	17,77%	16,21%	14,57%	56,80%
	liczba operacji pax	24,13%	14,78%	11,10%	5,21%	34,16%
2. Kraków–Balice	liczba pasażerów	14,74%	35,39%	94,77%	50,07%	295,73%
	liczba operacji pax	14,91%	-5,06%	53,27%	31,71%	91,65%
3. Katowice–Pyrzowice	liczba pasażerów	53,45%	124,77%	86,85%	32,77%	457,60%
	liczba operacji pax	7,43%	-2,86%	24,50%	32,37%	60,08%
4. Wrocław–Strachowice	liczba pasażerów	34,84%	25,00%	27,75%	88,95%	201,73%
	liczba operacji pax	4,44%	49,46%	11,06%	21,63%	101,89%
5. Poznań–Ławica	liczba pasażerów	15,66%	33,19%	13,74%	59,55%	141,71%
	liczba operacji pax	7,18%	-35,08%	-2,38%	19,36%	-24,35%
6. Łódź–Lublinek	liczba pasażerów	821,91%	-14,95%	190,12%	1043,28%	2721,19%
	liczba operacji pax	82,26%	5,29%	-10,84%	150,07%	134,75%
7. Gdańsk–Rębiechowo	liczba pasażerów	39,63%	27,30%	46,16%	84,35%	243,00%
	liczba operacji pax	12,65%	-19,30%	21,78%	39,61%	37,20%
8. Szczecin–Goleniów	liczba pasażerów	54,46%	3,86%	12,10%	73,54%	102,06%
	liczba operacji pax	23,96%	-57,36%	-4,36%	20,82%	-50,73%
9. Bydgoszcz	liczba pasażerów	42,41%	26,37%	52,57%	243,85%	562,92%
	liczba operacji pax	-46,95%	464,35%	-42,39%	97,57%	542,34%
10. Rzeszów	liczba pasażerów	659,81%	4,35%	30,53%	126,16%	208,05%
	liczba operacji pax	54,97%	-65,75%	3,57%	31,04%	-53,52%
11. Zielona Góra	liczba pasażerów	3674,40%	-49,46%	-89,19%	1847,54%	6,44%
	liczba operacji pax	3336,11%	-67,66%	-59,25%	579,14%	-10,51%
12. Szczytno	liczba pasażerów	-76,08%	-100,00%			-100,00%
	liczba operacji pax	-46,95%	-100,00%			-100,00%
Suma	liczba pasażerów	22,92%	24,07%	30,18%	33,59%	115,77%
	liczba operacji pax	19,47%	2,42%	13,65%	16,59%	35,72%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Analizując tab. 1 i 2, należy zwrócić uwagę na kilka kwestii. Po pierwsze, dane te pokazują, z jaką skalą rozwoju transportu lotniczego mamy do czynienia w Polsce. Dynamika wzrostu w latach 2003-2006 nie ma precedensu w historii polskiego

transportu lotniczego. Największe wzrosty w okresie 2003-2006 zanotowały lotniska: Łódź–Lublin: 2721,19% (!), Bydgoszcz: 562,92%, Katowice–Pyrzowice: 457,60%, Kraków–Balice: 295,73% i Gdańsk–Rębiechowo: 243,00%. Warto zauważyć, że wszystkie wymienione porty lotnicze są portami regionalnymi. Wzrost obsłużonych pasażerów na poziomie 56,80% w porcie lotniczym Warszawa–Okęcie nie prezentuje się tutaj imponująco. Porównując dane z kolumny 3 z danymi z kolumn 4-6, zauważamy także, że w większości przypadków roczny przyrost, począwszy od 2004 r., jest większy niż 3-letni przyrost obsłużonych pasażerów w latach 2000-2003.

Nierównomierny przyrost liczby pasażerów w poszczególnych portach lotniczych, a szczególnie różnica w dynamice przyrostu w porcie lotniczym Warszawa–Okęcie i portach regionalnych spowodował spadek udziału Okęcia w rynku przewozów lotniczych. Tendencję tę obrazują dane z tab. 3. Wyraźnie pokazują one spadek udziału w rynku głównego portu lotniczego Polski, jakim jest Okęcie, na rzecz portów regionalnych. Proces ten przybrał na sile po 1 maja 2004 r., czyli od chwili wejścia Polski do Unii. Udział Okęcia w rynku zmalał z 72,56% w 2003 r. do 52,73% w 2006 r. Porty lotnicze, które znacznie zwiększyły swój udział, to przede wszystkim: Kraków–Balice: wzrost z 8,33% w 2003 r. do 15,28% w 2006 r., Katowice–Pyrzowice: wzrost z 3,62% w 2003 r. do 9,36% w 2006 r., oraz Gdańsk–Rębiechowo: wzrost z 5,12% w 2003 r. do 8,13% w 2006 r. Na podstawie powyższych danych można postawić tezę, iż dynamiczny rozwój transportu lotniczego, połączony z rozwojem połączeń międzynarodowych z lotnisk regionalnych, wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej tych regionów, co wiąże się z poprawą spójności terytorialnej regionów Polski z pozostałymi państwami Unii Europejskiej.

Do wzrostu znaczenia portów regionalnych w Polsce przyczyniają się przede wszystkim tani przewoźnicy lotniczy (przewoźnicy niskokosztowi). Wynika to z ogólnej strategii działania linii lotniczych tego typu. Minimalizując koszty, otwierają one połączenia z mniejszych, regionalnych portów lotniczych, gdzie opłaty lotniskowe są znacznie niższe. Pojawienie się na polskim rynku przewoźników niskokosztowych związane jest również z wejściem Polski w struktury europejskie i uczestnictwem we wspólnym europejskim rynku przewozów lotniczych. Pierwszy tani przewoźnik (Air Polonia) rozpoczął działalność na krótko przed wejściem Polski do Unii. Jednak z powodu kłopotów finansowych zmuszony był ogłosić w niedługim czasie upadłość. Jego miejsce zajęły inne tanie linie, które weszły na polski rynek, otwierając z miesiąca na miesiąc coraz więcej połączeń i zwiększając swój udział w rynku. W tab. 5 zaprezentowano dane na temat liczby pasażerów w polskich portach obsłużonych przez poszczególne linie lotnicze w 2006 r. Pokazany jest w niej również udział linii lotniczej w rynku przewozów pasażerskich oraz zmiana w stosunku do 2005 r.

W tab. 4 należy zwrócić uwagę na to, że w pierwszej dziesiątce przewoźników w Polsce aż sześciu to przewoźnicy niskokosztowi. Tani przewoźnicy zwiększyli udział w rynku z 31,37% w 2005 r. do 46,20% w 2006 r., notując przyrost o 14,83%.

Największy wzrost udziału w rynku zanotowała linia Ryanair, lider na rynku tanich przewozów lotniczych w Europie. Jego udział w rynku w Polsce wzrósł z 2,53% w 2005 r. do 11,01% w 2006 r., Ryanair znalazł się na trzecim miejscu pod względem liczby obsługiwanych pasażerów za polskim LOT-em (33,58% rynku w 2006 r.) i węgierskim Wizzair-em (14,74% rynku w 2006 r.).

Tabela 3. Udział portów lotniczych w rynku w latach 2001-2006

Port lotniczy		2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. Warszawa–Okęcie	liczba pasażerów	74,34%	75,10%	72,56%	68,88%	61,49%	52,73%
	liczba operacji pax.	55,16%	56,76%	53,87%	60,37%	59,01%	53,25%
2. Kraków–Balice	liczba pasażerów	8,66%	7,62%	8,33%	9,09%	13,60%	15,28%
	liczba operacji pax	8,21%	8,67%	8,62%	7,99%	10,77%	12,17%
3. Katowice –Pyrzowice	liczba pasażerów	2,82%	3,08%	3,62%	6,56%	9,42%	9,36%
	liczba operacji pax	5,43%	5,14%	5,34%	5,07%	5,55%	6,30%
4. Wrocław –Strachowice	liczba pasażerów	3,75%	3,59%	3,99%	4,02%	3,95%	5,58%
	liczba operacji pax	7,18%	6,78%	7,07%	10,32%	10,09%	10,52%
5. Poznań–Ławica	liczba pasażerów	3,59%	3,46%	3,70%	3,97%	3,47%	4,15%
	liczba operacji pax	8,86%	7,99%	8,10%	5,13%	4,41%	4,51%
6. Łódź–Lublinek	liczba pasażerów	0,04%	0,03%	0,10%	0,07%	0,16%	1,34%
	liczba operacji pax	0,67%	0,77%	0,89%	0,91%	0,71%	1,53%
7. Gdańsk –Rębiechowo	liczba pasażerów	5,03%	4,84%	5,12%	5,25%	5,89%	8,13%
	liczba operacji pax.	7,30%	7,44%	7,36%	5,80%	6,21%	7,44%
8. Szczecin–Goleniów	liczba pasażerów	1,09%	1,16%	1,23%	1,03%	0,89%	1,15%
	liczba operacji pax.	3,69%	3,95%	4,21%	1,75%	1,47%	1,53%
9. Bydgoszcz	liczba pasażerów	0,11%	0,20%	0,28%	0,29%	0,34%	0,87%
	liczba operacji pax.	0,53%	0,32%	0,24%	1,32%	0,67%	1,13%
10. Rzeszów	liczba pasażerów	0,44%	0,79%	0,94%	0,79%	0,80%	1,35%
	liczba operacji pax	2,09%	1,45%	3,37%	1,13%	1,03%	1,15%
11. Zielona Góra	liczba pasażerów	0,09%	0,12%	0,11%	0,04%	0,00%	0,05%
	liczba operacji pax	0,35%	0,42%	0,71%	0,22%	0,08%	0,47%
12. Szczytno	liczba pasażerów	0,03%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%
	liczba operacji pax.	0,53%	0,32%	0,24%	0,00%	0,00%	0,00%
Suma	liczba pasażerów	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	liczba operacji pax	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Tabela 4. Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2006

Lp.	Nazwa przewoźnika	Łącznie porty				Zmiana liczby pax	Zmiana udziału w %
		suma 2006	udział	suma 2005	udział		
1	LOT POLISH AIRLINES	4 715 236	33,58%	4 517 449	43,81%	4,38%	-10,23%
2	WIZZAIR	2 069 481	14,74%	1 237 574	12,00%	67,22%	2,74%
3	RYANAIR	1 545 251	11,01%	260 583	2,53%	493,00%	8,48%
4	CENTRALWINGS	1 055 434	7,52%	496 540	4,82%	112,56%	2,70%
5	LUFTHANSA DEUTSCHE AIRLINES	706 103	5,03%	620 761	6,02%	13,75%	-0,99%
6	SKYEUROPE	574 117	4,09%	472 389	4,58%	21,53%	-0,49%
7	EASYJET	444 246	3,16%	416 081	4,04%	6,77%	-0,87%
8	BRITISH AIRWAYS	291 390	2,08%	282 878	2,74%	3,01%	-0,67%
9	GERMANWINGS	283 502	2,02%	201 300	1,95%	40,84%	0,07%
10	AIR FRANCE	262 819	1,87%	209 757	2,03%	25,30%	-0,16%
11	NORWEGIAN AIR SHUTTLE	258 034	1,84%	55 822	0,54%	362,24%	1,30%
12	ALITALIA	235 316	1,68%	180 121	1,75%	30,64%	-0,07%
13	SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	232 553	1,66%	259 003	2,51%	-10,21%	-0,86%
14	AER LINGUS	232 307	1,65%	84 148	0,82%	176,07%	0,84%
15	ROYAL DUTCH AIRLINES	209 595	1,49%	221 302	2,15%	-5,29%	-0,65%
16	SWISS INTERNATIONAL AIRLINES	127 321	0,91%	85 135	0,83%	49,27%	0,08%
17	AUSTRIAN AIRLINES	126 321	0,90%	123 569	1,20%	2,23%	-0,30%
18	Pozostali (39 linii)	671 790	4,78%	585 913	5,68%		-0,90%
Suma		14 040 816	100,00%	10 310 325	100,00%	36,18%	0,00%
LCCs*		6 486 235	46,20%	3 234 058	31,37%	100,56%	14,83%
Przewoźnicy polscy**		5 803 450	41,33%	5 013 989	48,63%	15,75%	-7,30%

\* Przewoźnicy: AER LINGUS, AIR BERLIN GMBH, BLUE 1, CENTRALWINGS, EASYJET, GERMANWINGS, JET 2, NIKI, NORWEGIAN AIR SHUTTLE, RYANAIR, SKYEUROPE, WIZZAIR.

\*\* Przewoźnicy: LOT POLISH AIRLINES, CENTRALWINGS, DIRECTFLY, SKYEXPRESS. Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym.

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego, [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) (20.06.2007).



Ekspansja przewoźników niskokosztowych była głównym powodem spadku cen biletów lotniczych. Tanie linie lotnicze wygenerowały nowy popyt i zwiększyły dostępność ekonomiczną usług lotniczych na polskim rynku, charakteryzującym się dużą wrażliwością cenową popytu, szczególnie dla takich grup społecznych, jak młodzież i osoby starsze. Zmieniły one również strukturę tego popytu na korzyść przewozów turystycznych, wyjazdów związanych z pracą za granicą itp. Wpływ zwiększającego się udziału ruchu tanich przewoźników na rynek przewozów w Polsce ma istotne znaczenie dla strategii budowy lotnisk. W porównaniu z przewoźnikami tradycyjnymi wpływ tego segmentu ruchu na rozwój lotnisk wynika ze znacznego wolumenu przewozów pasażerskich, innego profilu i innej charakterystyki rozliczeń z portem lotniczym<sup>10</sup>.

#### 4. Plany rozwoju infrastruktury naziemnej w Polsce

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce wymusza również rozwój infrastruktury naziemnej, która na chwilę obecną nie jest przygotowana na wzmożony ruch pasażerski. 8 maja 2007 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, opracowanego w Ministerstwie Transportu przy współpracy z międzyresortowym zespołem. Program ten jest dokumentem kierunkowym w zakresie rządowej polityki transportowej dotyczącej rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej. Jest on pierwszym po wielu latach programem, który określa kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe lata, działania niezbędne do osiągnięcia tych celów, podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz źródła finansowania<sup>11</sup>. Program stanowić będzie również strategiczny materiał wspomagający formułowanie wniosków aplikacyjnych o środki na rozwój infrastruktury lotniczej na lata 2007-2013 zarówno z Funduszu Spójności, jak i z EFRR<sup>12</sup>.

Na podstawie prognoz rozwoju ruchu lotniczego określone zostały potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury sieci lotnisk zaliczanych do TEN-T, stanowiącej zasadniczą infrastrukturę lotniskową kraju oraz część infrastruktury europejskiej, oraz rozwoju infrastruktury nawigacyjnej (lotniczych urządzeń naziemnych). Podstawowe założenia do Programu to:

- rozwój sieci lotnisk i systemów nawigacyjnych wpisanych w całości w układ transportowy zgodnie z kierunkami rozwoju gospodarczego kraju,
- przyjęcie zasady decentralizacji i rozwoju portów regionalnych w celu dostępności usług lotniczych na całym obszarze kraju,
- dążenie polskiego rynku lotniczego do osiągnięcia stanu zbliżonego do stanu rynku w rozwiniętych krajach Europy z uwzględnieniem specyfiki kraju<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> [Program rozwoju...2007, s. 22].

<sup>11</sup> Ministerstwo Transportu, [www.mt.gov.pl](http://www.mt.gov.pl) (20.06.2007).

<sup>12</sup> [Program rozwoju..., 2007, s. 7].

<sup>13</sup> Ministerstwo Transportu, [www.mt.gov.pl](http://www.mt.gov.pl) (20.06.2007).

Według założeń programu rozwój sieci lotnisk w Polsce będzie się odbywać poprzez rozbudowę i modernizację istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystanie i adaptację byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych. Decyzje o uruchamianiu nowych lotnisk podejmowane będą dopiero po wyczerpaniu możliwości rozbudowy i modernizacji lotnisk istniejących<sup>14</sup>.

Szczegółowym celem w odniesieniu do lotnictwa cywilnego jest zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług. Realizację tego zadania ma zapewnić działanie 6.2. Rozwój sieci lotniczej TEN-T (Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”) finansowane z Funduszu Spójności i środków własnych spółek zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się w sieci TEN-T (Warszawa–Okęcie, Kraków–Balice, Katowice–Pyrzowice, Gdańsk–Rębiechowo, Wrocław–Strachowice, Poznań–Ławica, Szczecin–Goleniów, Rzeszów–Jasionka). Lotniska w sieci TEN-T stanowią zasadniczą strukturę lotniskową kraju, będąc częścią infrastruktury europejskiej opisaną w załączniku do Traktatu Europejskiego. Zakładane inwestycje w ramach tego działania przyczynią się do zwiększenia przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T, co zostanie osiągnięte poprzez budowę i modernizację infrastruktury lotniskowej oraz rozbudowę infrastruktury nawigacyjnej<sup>15</sup>.

Program zakłada następnie, że w pierwszej kolejności sieć lotnisk regionalnych powinna zostać uzupełniona o porty zlokalizowane w województwach: zachodnio-pomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim. W przypadku gdy w danym regionie ruch lotniczy zbliży się do granicy przepustowości funkcjonującego portu lotniczego, program zaleca tworzenie mniejszych portów wokół danej aglomeracji. Sieć lotnisk w Polsce wymaga także stworzenia systemu lokalnych portów lotniczych zorientowanych na obsługę ruchu niszowego i lotnictwa ogólnego<sup>16</sup>.

## 5. Wnioski

W artykule zaprezentowano dane faktograficzne dotyczące: liczby pasażerów w Polsce w latach 2000-2006 ogółem i w poszczególnych portach lotniczych, procentowych zmian liczby pasażerów, udziału portów lotniczych w rynku w latach 2001-2006 oraz udziału w rynku linii lotniczych w latach 2005-2006. W ostatniej części autor opisuje plany rozwoju infrastruktury naziemnej w Polsce.

Z przedstawionych danych jasno wynika, że wejście Polski do Unii Europejskiej zdynamizowało rozwój transportu lotniczego w Polsce. Jak pokazują dane tab. 2, liczba pasażerów w latach 2004-2006 wzrosła o 115,77%, natomiast w podob-

<sup>14</sup> Tamże.

<sup>15</sup> [*Program rozwoju...* 2007, s. 28].

<sup>16</sup> Ministerstwo Transportu, [www.mt.gov.pl](http://www.mt.gov.pl) (20.06.2007).

nym okresie (3 lata) poprzedzającym rozszerzenie wzrost wyniósł 22,92%. Roczne przyrosty liczby pasażerów, począwszy od roku 2004, są większe niż za okres poprzednich 3 lat: wzrost w 2004 r. w stosunku do 2003 r. – 24,07%; w 2005 r. w stosunku do 2004 r. – 30,18%; w 2006 r. w stosunku do 2005 r. – 33,58%. Z chwilą rozszerzenia Unii o Polskę na rynek weszły tanie linie lotnicze, powiększając z roku na rok swój udział w rynku: w 2005 r. udział wynosił 31,37%, natomiast w 2006 r. wzrósł o 14,83% – do poziomu 46,20%. Przewoźnicy niskokosztowi przyczynili się do wzrostu udziału w rynku portów regionalnych, które zanotowały w latach 2003-2006 rekordowe przyrosty liczby pasażerów (Łódź–Lublin: 2721,19% (!), Bydgoszcz: 562,92%, Katowice–Pyrzowice: 457,60%, Kraków–Balice: 295,73%, Gdańsk–Rębiechowo: 243,00%). Spowodowało to spadek udziału w rynku lotniska Warszawa–Okęcie – centralnego lotniska Polski (z 75,56% w 2003 r. do 52,73% w 2006 r.). Rozwój przewozów w portach regionalnych wymógł na władzach samorządowych i centralnych plany inwestycji w rozwój infrastruktury naziemnej: lotnisk oraz naziemnych urządzeń nawigacyjnych. 8 maja 2007 r. rząd uchwalił Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, który jest pierwszym po wielu latach dokumentem określającym kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe lata, działania niezbędne do osiągnięcia tych celów, podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz źródła finansowania.

Przedstawione w artykule dane potwierdzają tezę autora, że wejście Polski do Unii Europejskiej było głównym bodźcem dynamicznego rozwoju transportu lotniczego w Polsce. Konsekwencją tego rozwoju będzie w nieodległej perspektywie (lata 2007-2013) rozwój sieci lotnisk i naziemnej infrastruktury lotniczej.

## Literatura

- „Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego” 2005 nr 1(134), Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Warszawa 2005.
- IATA (*International Air Transport Association*), *IATA Fact Sheet. Industry Statistics*, wrzesień 2006.
- Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, Ministerstwo Transportu, Warszawa, 8 maja 2007.
- Olipra Ł., *Reguły konkurencji Unii Europejskiej w transporcie lotniczym*, [w:] G. Wrzeszcz-Kamińska (red.), *Spółeczeństwo i gospodarka w Europie w XXI wieku*, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2007.
- Szymajda I., *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Liber, Warszawa 2002.

## **THE AIR TRANSPORT MARKET AND INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN POLAND AFTER ACCESSION TO THE EUROPEAN UNION**

### **Summary**

The article focuses on the air transport market issues in Poland. The article's aim is to answer the question: what changes occurred in the market after Poland's accession to the European Union. The author proposes and tries to defend a thesis that dynamic development of the market is strictly connected with Poland's accession to the EU, and that it imposes then the development of the ground infrastructure.

In the first part, the general situation of the world and the EU's civil aviation was presented as background. Then, the Polish air transport market was described. The article contains fact-collecting data concerning: the number of passengers in Poland between 2000 and 2006 in general and in the division into airports, percentage changes of the passengers number, shares of the airports in the market between 2001 and 2006 and shares in market of particular carriers between 2005 and 2006. The last part of the article focuses on the plans of the ground infrastructure development for the years 2007-2013 which were imposed by growing number of passenger carriages and pax operations. The cargo issues were passed over.