

raport

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE

Instytut Turystyki
Wiadomości Turystyczne

Rynek lotniczy Air Transport Market 2010

dr Tomasz Dziędzic
Instytut Turystyki w Warszawie

Tłumaczenie/Translation by
Dorota Dzierzbicka

Warszawa, wrzesień 2010



INSTYTUT TURYSTYKI

Raport opracowano w Instytucie Turystyki
02-511 Warszawa, ul. Merliniego 9a
tel. (22) 844 63 47, fax (22) 844 12 63
e-mail: it@intur.com.pl, www.intur.com.pl



Wydawca: Eurosystem – Jarosław Śleszyński
02-034 Warszawa, ul. Wawelska 78 ap. 30
tel. (22) 822 20 16, fax (22) 823 78 83
e-mail: eurosyst@pro.onet.pl, www.eurosyst.pl
Skład i łamanie: Studio4you, Iwona Bóta

Spis treści/Itinerary

| | |
|---|----|
| Wprowadzenie/ <i>Introduction</i> | 5 |
| <i>Executive summary</i> | 6 |
| Rynek Lotniczy – Świat/ <i>Air Transport Market – The World</i> | 8 |
| 1. Podstawowe wskaźniki działalności w skali globalnej/ <i>Basic factors of global activity</i> | 8 |
| 1.1. Przewozy pasażerskie w skali świata/ <i>Global passenger traffic</i> | 8 |
| 1.2. Wyniki finansowe/ <i>Financial results</i> | 10 |
| 2. Główni przewoźnicy światowi/ <i>Major carriers in the world</i> | 13 |
| 2.1. Wielkości przewozów pasażerskich/ <i>Passenger traffic results</i> | 13 |
| 2.2. Wyniki finansowe/ <i>Financial results</i> | 15 |
| 2.3. Segment przewoźników niskokosztowych (LCCs – Low Cost Carriers)/ <i>The LCCs segment</i> | 16 |
| 3. Porty lotnicze/ <i>Airports</i> | 17 |
| 4. Trendy, tendencje, prognozy/ <i>Trends, tendencies, forecasts</i> | 20 |
| 4.1. Uwarunkowania formalne/ <i>Legal conditions</i> | 20 |
| 4.2. Nowe Samoloty/ <i>New Aircraft</i> | 20 |
| 4.3. Prognozy wzrostu przewozów i ruchu lotniczego/ <i>Forecasts for growth of passenger traffic and movement</i> | 21 |
| Rynek Lotniczy – Polska/ <i>Air Transport Market – Poland</i> | 21 |
| 1. Polska na tle krajów Europy Środkowo-Wschodniej/ <i>Poland versus other Central and Eastern European countries</i> | 21 |
| 2. Przewoźnicy sieciowi (tradycyjni)/ <i>Traditional carriers</i> | 24 |
| 2.1. Linie zagraniczne/ <i>Foreign carriers</i> | 24 |
| 2.2. Działalność PLL LOT/ <i>Activity of LOT Polish Airlines</i> | 24 |
| 3. Przewoźnicy niskokosztowi (LCCs)/ <i>Low-cost carriers</i> | 27 |
| 4. Oferowane wielkości przewozów i kierunki w 2008 r./ <i>Offered traffic values and directions in 2008</i> | 28 |
| 5. Ruch czarterowy/ <i>Charter traffic</i> | 32 |
| 6. Polskie porty lotnicze/ <i>Polish airports</i> | 36 |
| 6.1. Ruch w poszczególnych segmentach/ <i>Traffic in particular segments</i> | 36 |
| 6.2. Ruch według portów/ <i>Traffic at airports</i> | 37 |
| 6.3. Cudzoziemcy na polskich lotniskach/ <i>Foreign passengers at Polish airports</i> | 39 |
| 7. Cargo/ <i>Cargo</i> | 41 |
| 8. Perspektywy i prognozy/ <i>Perspectives and forecasts</i> | 42 |
| 8.1. Wzrost ruchu/ <i>Increase in traffic</i> | 42 |
| 8.2. Plany rozwoju/ <i>Plans for development</i> | 43 |





Internetowy system rezerwacji biletów lotniczych - IRS 2.0

IRS 2.0 to kolejna już generacja systemu klasy internet booking engine, stworzona przez TravelTECH na bazie kilkuletnich doświadczeń w tworzeniu tego typu rozwiązań. IRS 2.0 to system unikatowy w swojej klasie, dzięki funkcjonalnościom takim jak: elastyczność kryteriów wyszukiwania (wyszukiwanie w zakresie dat +/- 3 dni, jednoczesne wyszukiwanie rejsów z i do wielu portów lotniczych), możliwość zaawansowanego filtrowania oraz zapisywania wybranych rejsów czy automatycznego wystawiania biletów (autoticketing) - jest rozwiązaniem bezkonkurencyjnym. Jednoczesna współpraca z 2 globalnymi systemami dystrybucji: Galileo i Worldspan oraz dostępem do oferty tanich przewoźników - umożliwia rezerwację i zakup biletów na rejsy ponad 500 linii lotniczych, a nowoczesny i funkcjonalny interfejs znacznie ten proces ułatwia. Internauci dokonujący rezerwacje za pośrednictwem IRS 2.0, oprócz standardowych form płatności jak gotówka, przelew czy karta kredytowa mają możliwość dokonywania przelewów online. Dzięki współpracy z Krajową Izbą Rozliczeniową, w ostatnim czasie uruchomiono usługę PayByNet dającą możliwość bezpośrednich i natychmiastowych przelewów do kilku największych banków w Polsce.

Uzupełnieniem działania systemu IRS 2.0 jest rozwiązanie klasy midoffice, pozwalające na automatyzację procesu fakturowania. Program GalScan, dzięki współpracy z systemami GDS, umożliwia tworzenie faktur w 3 trybach: automatycznym, półautomatycznym i ręcznym. Pozostałe funkcjonalności to m.in. możliwość kontroli sald, obrotów i należności, tworzenia raportów sprzedaży z możliwością eksportu do MS Excel oraz eksportu danych księgowych do systemów CDN OPTIMA i Sage Symfonia.

Zapraszamy do weryfikacji możliwości naszych systemów w praktyce.

TravelTECH Sp. z o.o.
 ul. Mogińska 43 lok. 809, 31-545 Kraków
 tel. 012 412 18 92, fax 012 412 29 86
 email: office@traveitechpl

www.traveitech.pl

Wprowadzenie

Przedstawiamy Państwu ósmą edycję raportu Rynek Lotniczy, przygotowaną przez Instytut Turystyki. Obecne wydanie – podobnie, jak poprzednie – jest jedyną tego typu analizą, jaka ukazuje się w Polsce. Strona merytoryczna i struktura opracowania jest analogiczna do poprzednich, tak by możliwie w maksymalnym stopniu ułatwić korzystanie ze zgromadzonych w nim danych i ocen rynku. W wielu przypadkach odnosimy się także do analizy dokonanej we wcześniejszych naszych raportach. Treść podzielona jest na dwie zasadnicze części: pierwsza odnosi się do sytuacji ogólnej i rynku światowego, druga – bardziej szczegółowo – analizuje rynek polski.

W części pierwszej wykorzystano między innymi z danych i informacji International Civil Aviation Organization, International Air Transport Association, Association of European Airlines, Airports Council International, a także World Bank, United Nations World Tourism Organization oraz szeregu innych organizacji monitorujących branżę lotniczą i światową gospodarkę. Przy analizie rynku polskiego opierano się na informacjach zebranych przez Instytut Turystyki w portach i liniach lotniczych działających w naszym kraju, publikowanych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz wynikach badań własnych Instytutu dotyczących ruchu lotniczego i turystycznego, które prezentowane są tylko w tym raporcie. Podkreślić trzeba tradycyjnie dobrą współpracę i pomoc, jaką autor raportu otrzymał ze strony prawie wszystkich polskich portów lotniczych. Bardzo wartościowe dla charakterystyki niektórych zjawisk były też pogłębione statystyki ULC.

W 2008 r. światowy rynek lotniczy – wraz z całą gospodarką – znalazł się w głębokim kryzysie. Szczególnie odnosiło się to w początkowym okresie do wyników finansowych linii lotniczych. Sytuacja kryzysowa utrzymała się także w 2009 r., co objawiło się zmniejszeniem liczby pasażerów i przewiezionego cargo, zmniejszeniem wpływów ze sprzedaży i ruchu na lotniskach. Rok 2009 był kolejnym, który dla linii lotniczych zamknął się stratą operacyjną i ujemnym wynikiem netto. Co istotne, te negatywne zjawiska dotyczyły w głównej mierze Europy i Ameryki Północnej. Uczestnicy rynku na Bliskim Wschodzie, w Ameryce Łacińskiej i większości krajów Dalekiego Wschodu (poza Japonią) wykazywali większą aktywność niż w 2008 r. i pojawiły się wskaźniki ożywienia. Mimo symptomów poprawy koniunktury pozytywne impulsy omijają Europę i Amerykę Północną. Pierwsze miesiące 2010 r. potwierdzają te tendencje. Dla Europy dodatkowym czynnikiem osłabiającym rynek było czasowe zamknięcie przestrzeni powietrznej w obawie przed pyłem wulkanicznym. Stagnacja na rynku europejskim i północnoamerykańskim – przy dużej i dodatniej dynamice w innych regionach – spowoduje w 2010 r. i w najbliższych latach, przewartościowania w strukturze ruchu światowego i powstanie w regionie Azji i Pacyfiku – kosztem Europy – drugiego pod względem

wielkości (po Ameryce Płn.) rynku regionalnego. Dotyczy to także finansów. Dla całego świata przewiduje się w br. dodatni wynik operacyjny i zysk, Europa jako jedyny region pozostanie na znacznym minusie (prawie 3 mld USD straty netto przewoźników). Prognozy w długim okresie (do 2028 r.) zakładają utrzymanie tendencji wzrostu dla całego lotnictwa, ale jego centrami nie będą kraje dotychczas uważane za najbardziej rozwinięte.

Polski rynek lotniczy w 2009 r. także głęboko odczuł kryzys w lotnictwie światowym. Znacząco zmniejszył się ruch na lotniskach, zmniejszyły się przewozy większości linii tradycyjnych i LCCs, zmniejszyły się przeladunki air cargo, ograniczeniu uległa działalność PLL LOT, gorsze też były (choć nie tak złe, jak w 2008 r.) ich wyniki finansowe. Zmniejszenie ruchu w polskich portach było głębsze niż średnio w Europie i skupiało się na największych naszych lotniskach. Aktywność i przewozy LCCs zmniejszyły się w większym stopniu niż linii tradycyjnych. Tylko na rynku czarterów odnotowano kilkuprocentowy wzrost.

W odróżnieniu od całej Europy I połowa 2010 r. dla rynku polskiego okazała się dość korzystna. Mimo że również nasza przestrzeń powietrzna była w kwietniu br. przez wiele dni zamknięta, a ruch spadł o 11% (kwiecień 2010 r. do 2009 r.) to do czerwca pasażerów było o 5% więcej niż rok wcześniej. W okresie styczeń-czerwiec 2010 dobre wyniki przewozowe osiągnęły też PLL LOT; wzrost liczby pasażerów przekroczył 8% (wobec I półrocza 2009 r.). Na tle ogólnego marazmu europejskich przewoźników sieciowych i spadku przewozów (lub nieznacznych wzrostów) większości linii, wyniki LOT zasługują na uwagę i uznanie. Planowana ekspansja siatki połączeń może przyczynić się do utrwalenia tego pozytywnego trendu.

Instytut Turystyki minimalnie skorygował swoją prognozę ruchu na 2010 r. zamieszczoną w poprzednim Raporcie (z 20,1 mln na 20,2 mln). Niezmienne (na razie) pozostają nasze prognozy na 2015 r. i 2020 r. Zakładamy tym samym, że do 2020 r. bliżej nam będzie do ekspansywnych emerging markets niż do stagnacyjnych, rozwiniętych rynków Europy i Ameryki Północnej.

Instytut Turystyki i redakcja Wiadomości Turystycznych przedstawiając Państwu to opracowanie mają nadzieję, że spełni ono oczekiwania Czytelników nie gorzej niż poprzednie wydania Rynku Lotniczego i będzie przydatne tak dla profesjonalistów, jak i osób zainteresowanych rynkiem lotniczym niezawodowo. Należy także podkreślić, że jego powstanie nie byłoby możliwe bez wsparcia finansowego, jakie otrzymaliśmy z Lotniska Chopina w Warszawie i Polskich Linii Lotniczych LOT, a także innych reklamodawców.

Tomasz Dziedzic