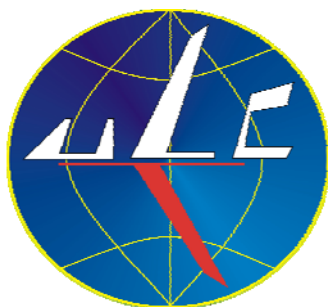


# Urząd Lotnictwa Cywilnego



## Linie lotnicze świata w 2007 r.

Opracowanie:

*Jerzy Liwiński*

**Ośrodek Informacji Naukowej,**

Technicznej i Ekonomicznej

## 1. Linie lotnicze na świecie w 2007 r.

Z raportu rocznego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO (International Civil Aviation Organization) opublikowanego w dokumencie Doc 9898 *Annual Report of the Council 2007* wynika, że w 190 państwach członkowskich, w lotach rozkładowych, przewieziono w 2007 r. 2260 mln pasażerów (praca przewozowa – 4200 mld pasażerokm PKm) oraz 41,6 mln ton ładunków (praca przewozowa – 158 mld tonokm TKm), a także około 1,0 mln ton poczty (praca przewozowa – 4,5 mld TKm). Łączna praca przewozowa (uwzględniająca wagę pasażerów i ich bagażu oraz tonaż cargo i poczty) wyniosła ogółem 545 mld TKm, w czym poszczególne regiony świata miały następujące udziały: Ameryka Północna – 31,7%, Europa – 26,8%, Azja / Pacyfik – 29,7%, Bliski Wschód – 5,9%, Ameryka Południowa / Karaiby – 3,8% i Afryka – 2,1%. Samoloty pasażerskie i towarowe wykonały ponad 26,5 mln rejsów rozkładowych pokonując 34 mld km. Średnia długość trasy wynosiła 1277 km, a najdłuższymi charakteryzowały się regiony Bliskiego Wschodu – 1940 km oraz Azji i wysp Pacyfiku – 1450 km. Średnia trasa wykonywana w Europie liczyła 1216 km, w Ameryce Północnej – 1234 km, a w Ameryce Południowej / Karaibach – 990 km.

Wskaźnik zapelnienia miejsc pasażerskich tzw. *load factor* wyniósł 77%. Najwyższe wartości uzyskali przewoźnicy z Ameryki Północnej – 80%, Europy – 77% i Bliskiego Wschodu – 76%, a najniższe z Afryki – 67% i Ameryki Południowej/Karaibów – 68%. W przewozach cargo odpowiedni wskaźnik wyniósł przeciętnie 63%. Najlepsze wyniki osiągnięto w Europie – 68% i w Azji/Pacyfiku – 63%, a najgorsze w Afryce – 57% i Ameryce Południowej/Karaibach – 56%.

W ubiegłym roku, w stosunku do poprzedniego, liczba pasażerów wzrosła o 6,4%, towarów o 4,5%, a ilość poczty nie uległa zmianie. W przedziale czasowym ostatnich pięciu lat liczba pasażerów zwiększyła się z 1691 mln (w 2003 r.) do 2260 mln (wzrost o 33,6%), ładunki z 34 mln ton do 41,6 mln ton (22,3%), a poczta nie uległa większym zmianom. Natomiast w okresie dwudziestolecia 1988 - 2007 liczba pasażerów podwoiła się z 1082 mln do 2260 mln, tonaż ładunków z 18 mln do 41,6 mln ton, a praca przewozowa poczty zmniejszyła się o 6%.

Oprócz rejsów rozkładowych (regularnych) realizowane były też połączenia nieregularne (głównie czartery turystyczne), które stanowiły 5,7% całości ruchu. Wykonana praca przewozowa wyniosła 240 mld PKm. Realizacja lotów nieregularnych nie jest przedmiotem szczegółowych statystyk, prowadzonych przez Organizację ICAO.

## 2. Rozkładowe przewozy międzynarodowe

W 2007 r. w lotach rozkładowych, w ruchu międzynarodowym, przewieziono 827 mln pasażerów (praca przewozowa 2544 mld PKm) oraz 25,3 mln ton ładunków (praca przewozowa 132 mld TKm).

Samoloty pasażerskie i towarowe wykonały 7,9 mln zagranicznych rejsów rozkładowych, przemierzając trasę o długości 17 mld km. Średnia długość trasy wynosiła 2145 km, a najdłuższymi charakteryzowały się regiony Azji i wysp Pacyfiku – 3345 km, Ameryki Północnej – 2860 km i Bliskiego Wschodu – 2650 km. Średnia trasa wykonywana przez przewoźników europejskich liczyła 1610 km, afrykańskich – 2225 km, a Ameryki Południowej – 2165 km.

Przewóz 827 mln pasażerów w ruchu międzynarodowym stanowi 37% łącznych przewozów krajowych i międzynarodowych. W poszczególnych regionach udział ten przedstawiał się następująco: Bliski Wschód – 72% (59 mln pas.), Europa – 69% (436 mln), Afryka – 59% (26 mln), Azja/Pacyfik – 29% (172 mln), Ameryka Południowa – 27% (32 mln) i Ameryka Północna – 13% (102 mln). Udział przewozów międzynarodowych ma tendencję stałego corocznego wzrostu, co jest wynikiem postępującej globalizacji. Pięć lat temu przewozy w ruchu międzynarodowych stanowiły 34% ruchu, dziesięć lat temu – 31%, a w odleglejszych tj. latach 70-tych ubiegłego wieku były na poziomie 20% (1978 r. – 21%).

Wskaźnik *load factor* w międzynarodowych lotach pasażerskich wynosił 76%, a towarowych – 64%. W przewozach pasażerskich najwyższe wartości osiągnęli przewoźnicy z Ameryki Północnej (81%) i Europy (77%), a najniższe Afryki (66%). Natomiast w przewozach towarowych najwyższe osiągnięte zostały przez przewoźników europejskich (68%) i azjatyckich (65%), a najniższe afrykańskich (56%).

## 3. Statystyki linii lotniczych

Roczne statystyki opublikowały też organizacje zrzeszające linie lotnicze i obejmują one wyniki przewozowe uzyskane w ruchu regularnym i nieregularnym. Ponieważ są one bardzo zróżnicowane i wynoszą od kilkudziesięciu tysięcy do milionów pasażerów to do różnego rodzaju analiz i statystyk przyjmuje się wyniki uzyskane przez 200 największych. Realizują one około 95% światowych przewozów (wyniki linii lotniczych zajmujących w rankingu czołowe miejsca są stukrotnie większe od wyników przewoźników zajmujących miejsca pod koniec drugiej setki).

W ubiegłym roku linie lotnicze w lotach regularnych i nieregularnych przewiozły łącznie 2340 mln pasażerów, wykonując pracę 4475 mld PKm. Największy udział w

przewozach miały tradycyjne linie lotnicze (spotyka się też określenie przewoźnicy sieciowi), w większości realizujące loty rozkładowe. Przewiozły one 1605 mln pasażerów (68,6% udziału w przewozach światowych), wykonując pracę przewozową 3490 mld PKm, przy wskaźniku wykorzystania miejsc 77,3%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie amerykańskie Delta Air Lines (109 mln) i American Airlines oraz Air France-KLM.

Linie niskokosztowe (LCC) przewiozły 450 mln pasażerów (udział 19,2%), wykonując pracę przewozową 575 mld PKm, przy średnim wypełnieniu miejsc 77,2%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie: amerykańskie Southwest Airlines – 89 mln, irlandzkie Ryanair – 51 mln i brytyjskie easyJet – 37 mln. Linie te osiągnęły największą dynamikę rocznego wzrostu wynoszącą 20,2%.

Linie specjalizujące się w czarterach turystycznych przewiozły 80 mln pasażerów (udział 3,4%), wykonując pracę przewozową 235 mld PKm, przy wskaźniku *load factor* wynoszącym 91,3%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie: brytyjskie Thomsonfly – 9,4 mln oraz niemieckie TUIfly – 9,8 mln i Condor Flugdienst – 7,3 mln.

Regionalne linie lotnicze przewiozły 205 mln pasażerów (udział 8,8%), wykonując pracę przewozową 175 mld PKm, przy średnim wykorzystaniu miejsc – 73,5%. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie amerykańskie: SkyWest Airlines – 34 mln, American Eagle Airlines – 18 mln i ExpressJet – 17 mln.

Linie lotnicze cargo przewiozły 41,6 mln ton ładunków, wykonując pracę przewozową 158 mld TKm. Największą pracę wykonały linie: FedEx Express (16 mld TKm), Air France-KLM (11,4 mld), UPS United Parcel Service (9,9 mld), Korean Air (9,7 mld), Lufthansa Group (8,4 mld), Singapore Airlines (8,0 mld), Cathay Pacific, China Airlines, Cargolux Airlines, Atlas Air i British Airways.

W liniach lotniczych na świecie zatrudnionych było ponad 1500 tys. personelu, z tego najwięcej w tradycyjnych – 1270 tys. i niskokosztowych – 130 tys. Najwięcej personelu zatrudniają linie lotnicze: Air France-KLM – 105 tys., American Airlines – 82 tys., United – 55 tys., Delta – 55 tys. oraz Lufthansa – 47 tys.

Prowadząc na szeroką skalę przedsięwzięcia mające ograniczyć koszty funkcjonowania w wielu liniach lotniczych kontynuowano zapoczątkowaną w poprzednich latach redukcję personelu lotniczego. Objęły one zwłaszcza największe linie amerykańskie: American Airlines, JetBlue Airways, australijskie Qantas i hiszpańskie Iberia.

Analiza rynku transportu lotniczego wskazuje na stymulującą rolę przewoźników niskokosztowych. Na przestrzeni tylko pięciu ostatnich lat ich udział w światowym rynku zwiększył z 10% (w 2003 r.) do 19,2% (w 2007 r.), a liczba pasażerów wzrosła odpowiednio

z 178 mln do 450 mln. Było to efektem wysokiej dynamiki rocznego wzrostu, wielokrotnie przekraczającej wyniki osiągane przez linie tradycyjne. W ubiegłym roku przy światowym wzroście przewozów wynoszącym 7,4%, dynamika linii tradycyjnych wyniosła 4,3%, natomiast niskokosztowych – 20,2%. Jeszcze korzystniejsze różnice miały miejsce w latach poprzednich, kiedy to na świecie ogólne przewozy wzrastały rocznie po 2-5%, dynamika linii tradycyjnych wyniosła do 5%, a linii niskokosztowych 20% i więcej (np. w 2003 r. linie tradycyjne – minus 1,7%, linie niskokosztowe – 27,4%).

#### 4. Ranking regionów

Największe przewozy (regularne i nieregularne) na świecie realizują linie lotnicze z **Ameryki Północnej**. W ubiegłym roku z ich usług skorzystało 840 mln pasażerów (36% światowych przewozów), a praca przewozowa wyniosła 1485 mld PKm (33%). Dynamika rocznego wzrostu PKm wyniosła 4,2%, a liczby pasażerów – 3,4%. Na wzrost ogólnych przewozów na rynku amerykańskim wpłynęły przede wszystkim dobre wyniki linii niskokosztowych: Southwest Airlines, JetBlue Airways i AirTran Airways. W amerykańskich liniach zatrudnionych jest 487 tys. personelu lotniczego.

Największymi przewoźnikami są: Delta Air Lines, American Airlines, Southwest Airlines i United Airlines, a osiągnięte wyniki przewyższają poziom przewozów realizowanych przez niektóre całe regiony świata. W niedługim czasie Delta Air Lines dokona fuzji z dużą amerykańską linią Northwest Airlines. Powstanie wówczas największa na świecie linia lotnicza, posiadająca przeszło 800 samolotów, zatrudniająca ponad 75 tysięcy pracowników i przynosząca rocznie 35 miliardów dolarów przychodu. Delta Air Lines i Northwest Airlines zaoferują pasażerom możliwość podróżowania do 390 miast w 67 krajach. Połączenie obydwu linii lotniczych wzmacnia jednocześnie ich pozycję na rynku amerykańskim i da możliwość skutecznej konkurencji z przewoźnikami niskokosztowymi.

Drugim regionem w rankingu przewozów jest **Europa**. W ubiegłym roku europejskie linie przewiozły 680 mln pasażerów (29% liczby światowej), wykonując pracę przewozową 1320 mld PKm (29,5%). Dynamika rocznego wzrostu przewozów pasażerskich wyniosła 7,9%. Linie te przewiozły największą ilość pasażerów w ruchu międzynarodowym (436 mln) i miały najwyższy wskaźnik wykorzystania miejsc *load factor* – 80 %. Największymi liniami są narodowi przewoźnicy: Air France-KLM Group, Lufthansa Airlines, British Airways i hiszpańska Iberia. Polski przewoźnik PLL LOT z wynikiem 4,3 mln pasażerów zajmuje w światowym rankingu 111 miejsce. Europejskie linie lotnicze zatrudniają 395 tys. personelu.

Linie lotnicze regionu **Azji i wysp Pacyfiku** przewiozły 605 mln pasażerów (25,8% liczby światowej), wykonując pracę przewozową 1190 mld PKm (26,6%). Dynamika rocznego wzrostu wyniosła 10,8%. Na wzrost ogólnych przewozów na rynku azjatyckim wpłynęły przede wszystkim dobre wyniki linii chińskich: Cathay Pacific (dynamika 28,5%), China Eastern Airlines i China Southern Airlines i Air China.

Największymi liniami tego regionu są: Japan Airlines, Qantas, China Southern Airlines, All Nippon Airways, Cathay Pacific, Air China i Singapore Airlines. W liniach regionu Azji i Pacyfiku zatrudnionych jest 417 tys. personelu lotniczego.

Linie lotnicze regionu **Ameryki Południowej i Karaibów** przewiozły 102 mln pasażerów (4,3% liczby światowej), a wykonana praca przewozowa wyniosła 160 mld PKm (3,6%). Dynamika rocznego wzrostu wyniosła 3%. Największymi liniami są: brazylijskie TAM Linhas Aereas, meksykańskie Aeromexico i Mexicana oraz chilijski LAN Airlines. W liniach tego regionu zatrudnionych jest 75 tys. personelu, a w ubiegłym roku zwiększyło się o 15 tys.

Linie lotnicze regionu **Bliskiego Wschodu** przewiozły 80 mln pasażerów (3,4% liczby światowej), wykonując prace przewozową 235 mld PKm (5,2%). Dynamika rocznego wzrostu była największa na świecie i wyniosła w: liczbie przewiezionych pasażerów – 12,1%, w wykonanej pracy przewozowej – 17,8%. Największymi przewoźnikami są: Emirates z Emiratów Arabskich, Saudi Arabian Airlines i Iran Air.

Dynamicznie rozwijającymi się przewoźnikami tego regionu są: Etihad Airways (dynamika 67%), Emirates (21%) i Qatar Airways (25%). Emirates dysponujący obecnie flotą 110 samolotów, posiada złożone zamówienia na 194 samoloty, natomiast Qatar Airways dysponujący 60 samolotami, oczekuje na dostawę kolejnych 140 samolotów. Jeszcze większy portfel zamówień ma powstały dopiero w 2003 roku Etihad Airways z Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Przewoźnik ten posiadający obecnie 38 samolotów i złożone zamówienia na 72 samoloty, na ostatnim salonie lotniczym Farnborough za 43 mld USD zakupił dalszych 205 maszyn, z tego 100 to potwierdzone zamówienia (20xA320, 25xA350, 10xA380, 10xB777 i 35xB787), a pozostałe 105 to opcje i zobowiązania zakupu (20xA320, 25xA350, 10x A380, 15xB777 i 35xB787). W arabskich liniach lotniczych zatrudnionych jest 79 tys. personelu.

Najmniejsze przewozy na świecie realizują linie lotnicze **Afryki**. W ubiegłym roku z ich usług skorzystało jedynie 35 mln pasażerów (1,5% światowej liczby), a praca przewozowa wyniosła 85 mld PKm (1,9%). Największymi przewoźnikiem tego regionu są zajmujące w światowym rankingu 42 miejsce South African Airways z RPA (7,4 mln

pasażerów) oraz Air Algerie. Ogółem w liniach tego regionu zatrudnionych jest 49 tys. personelu.

## 5. Wyniki finansowe

Wyniki finansowe linii lotniczych były bardzo zróżnicowane – od wysokich zysków do dużych strat. W ubiegłym roku ich całkowite przychody wyniosły 547 mld USD i było to o 58 mld więcej niż w roku poprzednim. Były one też największe w perspektywie ostatnich dziesięciu lat, kiedy to wyniosły: 2005 r. - 440 mld USD, 2003 – 341 mld, 2001 – 312 mld, 1998 – 299 mld). Zysk operacyjny (tzw. wynik działalności operacyjnej) wyniósł 29,2 mld USD, tj. na poziomie 5% przychodów (2006 r. – 20,4 mld ), a zysk netto 22,2 mld USD (2006 r. – 2,1 mld).

Zasadnicza wielkość przychodu ze sprzedaży została wygenerowana przez przewoźników: tradycyjnych – 449,3 mld USD, niskokosztowych – 39,4 mld oraz cargo – 37,5 mld. Przewoźnicy regionalni osiągnęli łączne przychody w wysokości 14,2 mld, a realizujący czartery turystyczne – 6,1 mld. Natomiast największy zysk netto został osiągnięty przez przewoźników tradycyjnych – 19,4 mld USD i niskokosztowych – 2,2 mld.

Ranking dziesięciu linii lotniczych o największych przychodach ze sprzedaży przedstawia się następująco: Air France-KLM Group – 34,4 mld USD, Lufthansa Group – 30,8 mld, FedEx – 24,4 mld, amerykańskie AMR Corporation – 22,9 mld, United Airlines – 20,1 mld, Japan Airlines Corp - 19,6 mld, Delta Air Lines – 19,1 mld, British Airways – 17,6 mld, Continental – 14,2 mld i japońskie ANA Group – 13,1 mld. Charakterystycznym jest, iż wymienione wyżej dziesięć linii osiągnęło przychody w wysokości 217 mld USD, co stanowi 40% wyniku światowego.

Ranking linii o największych zyskach netto przedstawia się następująco: Lufthansa Group – 2277 mln, Northwest – 2093 mln, Delta – 1612 mln, Singapore Airlines Group – 1395 mln USD, Emirates Group – 1368 mln, British Airways – 1367 mln, ACE Aviation Holdings – 1312 mln i Air France-KLM Group – 1068 mln. Duże zyski osiągnęli przewoźnicy niskokosztowi: Ryanair – 687 mln USD, Southwest Airlines – 645 mln i easyJet – 301 mln. Natomiast największe straty osiągnęły linie: Alitalia – -681 mln, Pakistan International Airlines – -220 mln i Aerolineas Argentinas – -100 mln.

Wpływy z przewozów stanowią podstawowe źródło przychodu. Mimo wzrastającego ruchu i wyniku operacyjnego wiele linii osiągnęło milionowe straty. Jedną z przyczyn złej kondycji finansowej są rosnące koszty paliw lotniczych. Przykładowo cena zakupu paliw w latach 2000-2003 stanowiła 12-14% kosztów operacyjnych, w 2004 r. – 16% , w 2005-2006 – 20-23%, a obecnie 32-34%. Stąd też, przewoźnicy aby częściowo kompensować wzrost

kosztów wprowadzili kolejne podwyżki dopłaty paliwowej do cen swoich biletów. Nie pokrywają one jednak w pełni wzrostu ponoszonych wydatków. Drugim istotnym czynnikiem rzutującym na ponoszone koszty jest wzrost opłat za korzystanie z infrastruktury lotniskowej oraz tzw. opłaty nawigacyjne.

## **6. Dziesięciolecie 1998-2007**

W perspektywie ostatnich 10 lat możemy zaobserwować znaczący wzrost przewozów lotniczych. Liczba pasażerów w lotach regularnych wzrosła z 1462 mln (w 1998 r.) do 2257 mln (w 2007 r.). Wyniki przewozowe w poszczególnych regionach świata były uzależnione głównie od poziomu gospodarczego państw leżących na ich obszarze. Ameryka Północna, mimo iż wciąż pozostaje liderem rankingów, a ilością przewiezionych pasażerów przewyższa niektóre regiony kilkadziesiąt razy, to z każdym rokiem maleje jej udział w rynku. Jeszcze dziesięć lat temu udział przewoźników amerykańskich wynosił 41,8%, to obecnie stanowi już „tylko” 35,2%. Jest to niewątpliwie wynikiem spowolnienia gospodarki i ryzyka recesji. Z kolei rozwój gospodarki azjatyckiej (głównie chińskiej) miał zasadniczy wpływ na zwiększenie udziału tego regionu w światowych przewozach (wzrost z 22% do 26,2%). Podobną tendencję wzrostową można również zaobserwować w Europie (z 25% do 27,7%) i na Bliskim Wschodzie (z 2,7% do 3,7%). Udział pozostałych regionów utrzymywał się na stabilnym poziomie i wynosił: Afryka – 2% i Ameryka Południowa – 5,5%.

## **7. Zakończenie**

2007 rok był kolejnym dobrym dla rynku transportu lotniczego. Znaczący wzrost przewozów nie zdołał się jednak przełożyć na poprawę wyników finansowych, głównie z powodu rosnących cen paliwa lotniczego (najwyższe w ostatnim dziesięcioleciu). Niwelują one wysiłki linii lotniczych wkładane w ograniczenie kosztów i realizację programów oszczędnościowych. Organizacja przewoźników lotniczych IATA szacuje, że w tym roku straty linii lotniczych mogą wynieść 2,3 mld USD, podczas gdy w kwietniu br. przewidywano zysk w wysokości 4,5 mld USD. Jest to skutkiem rekordowych cen pozyskania ropy naftowej oraz spowolnienia globalnej gospodarki, co prowadzi do zmniejszenia zapotrzebowania na usługi przewoźników. Jeszcze w marcu br. baryłka ropy kosztowała średnio 86 dolarów, na początku czerwca 105 dolarów, osiągając w połowie lipca maksymalną wartość 147 dolarów. Obecnie ceny nieznacznie spadły i wynoszą około 120 dolarów (4 sierpnia br. - 128 dolarów). Analitycy IATA szacują, że jeżeli cena baryłki ropy dłużej utrzyma się na poziomie 130 dolarów, roczne straty przewoźników mogą wynieść 6,1 mld USD. Linie lotnicze, aby



ratować się przed bankructwem, podejmuje realizację zakrojonych na szeroką skalę programów oszczędnościowo-naprawczych. Są one radykalne i obejmują głównie: dostosowanie ilości floty do potrzeb przewozowych, skorygowanie realizowanej siatki połączeń i zawieszenie nierentownych połączeń oraz redukcję zatrudnienia.

### **Ranking linii lotniczych: świat, Europa - 2007 r. (przewozy pasażerskie)**

Rank-ing	Linia lotnicza	Pasażerowie		Praca przewożona PKm	Flota (szt.)
		Liczba	Zmiana roczna		
1	Delta Air Lines, USA	109,2	2,4%	196,4	445
2	American Airlines, USA	98,2	0,0%	222,7	659
3	Southwest Airlines, USA	88,7	5,8%	116,4	523
4	Air France-KLM Group, Francja	74,8	1,8%	207,2	364
5	United Airlines, USA	68,4	-1,3 %	188,8	400
6	US Airways, USA	57,9	0,9%	98,6	358
7	China Southern Airlines, Chiny	56,9	15,7%	81,2	288
8	Lufthansa, Niemcy	56,4	5,6%	117,6	248
9	Northwest Airlines, USA	53,7	-2,1%	117,3	353
10	Continental Airlines, USA	51,0	4,5%	135,6	366
11	Ryanair, Irlandia	50,9	19,8%	50,8	153
12	All Nippon Airways, Japonia	50,4	1,8%	61,2	155
13	Japan Airlines, Japonia	47,2	-3,9%	85,9	196
14	China Eastern Airlines, Chiny	39,2	11,8%	57,2	217
15	easyJet, Wielka Brytania	37,2	13,0%	36,9	125
16	Qantas Airways, Australia	36,4	7,0%	97,6	124
17	Air China, Chiny	34,8	10,6%	67,0	200
18	SkyWest Airlines, USA	34,4	9,3%	28,8	269
19	British Airways, W. Brytania	33,1	0,2%	112,9	238
20	Air Canada, Kanada	33,0	3,1%	74,6	204
21	Air Berlin, Niemcy	28,2	10,4%	46,1	83
22	TAM Linhas Aereas, Brazylia	27,9	11,3%	33,5	111
23	Iberia Airlines, Hiszpania	26,9	-3,4%	54,2	143

24	Alitalia, Włochy	24,6	1,6%	38,8	148
25	AirTran Airways, USA	23,8	18,6%	17,8	141
26	Cathay Pacific, Chiny	23,3	28,5%	81,8	114
27	Korean Air, Korea Płd.	22,8	2,1%	55,3	127
28	GOL Transportes Aereos, Brazylia	22,4	28,5%	19,9	78
29	JetBlue Airways, USA	21,4	15,2%	41,4	137
30	Emirates, ZEA	21,2	21,0%	94,3	110
Europa:					
33	THY Turkish Airlines, Turcja	19,0	15,6%	28,9	99
44	Swiss, Szwajcaria	12,7	14,6%	25,8	57
49	Spanair, Hiszpania	11,3	5,9%	12,2	60
51	Austrian Airlines, Austria	10,8	0,0%	20,0	26
.....	TUIfly, Niemcy	9,8	5,4%	18,1	47
.....	SAS Norge, Norwegia	9,7	1,8%	6,8	60
.....	Thomsonfly, Wielka Brytania	9,4	-1,8%	23,1	43
.....	Aer Lingus, Irlandia	9,3	7,8%	14,8	41
.....	Finnair, Finlandia	8,7	-1,6%	20,3	61
.....	Air Europa, Hiszpania	8,5	-7,7%	14,4	38
.....	Aeroflot Russian Airlines, Rosja	8,2	12,0%	24,6	86
.....	SAS Danmark, Dania	8,1	-1,6%	5,9	
.....	Germanwings, Niemcy	7,9	11,3%	7,1	26
.....	TAP Portugal, Portugalia	7,8	13,4%	19,2	50
.....	Condor Flugdienst, Niemcy	7,3	-5,4%	22,6	22
.....	Lufthansa CityLine, Niemcy	6,8	10,0%	4,5	74
.....	Norwegian, Norwegia	6,4	24,6%	5,6	27
.....	Vueling Airlines, Hiszpania	6,2	77,2%	5,5	23
.....	SAS Sverige, Szwecja	6,2	5,6%	4,9	
.....	Flybe, Wielka Brytania	6,1	33,9%	3,0	76
.....	Monarch Airlines, W. Brytania	6,1	6,2 %	14,8	31
.....	Olympic Airlines, Grecja	6,0	5,2%	7,3	39
.....	Polskie Linie Lotnicze LOT	4,3	15,4%	7,3	40

**Opracowanie:**

*Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC*

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