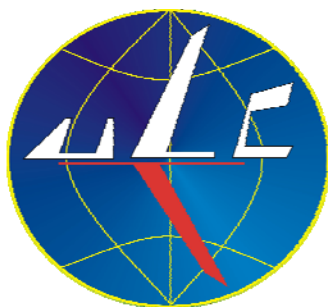


Urząd Lotnictwa Cywilnego



Działalność polskich portów lotniczych w 2005 r.

Opracowanie:

Jerzy Liwiński

Ośrodek Informacji Naukowej,
Technicznej i Ekonomicznej

DZIAŁALNOŚĆ POLSKICH PORTÓW W ROKU 2005 r.

Polskie porty lotnicze w 2004.r. obsłużyły 11,5 mln pasażerów, 65,8 tys. ton ładunków oraz odbyło się 204 tys. operacji startów i lądowania. W stosunku do wyników roku poprzedniego liczba pasażerów zwiększyła się o 2,7 mln (dynamika 30,2 %), tonaż ładunków o 2,8 tys. ton (4,3 %), a ilość wykonanych operacji o 25 tys. (13,8%). Największy przyrost liczby pasażerów zanotował port lotniczy w: Warszawie – 986 tys., Krakowie – 760 tys. Katowicach – 504 tys. i Gdańsku – 214 tys.

Tabela 1: 2005 rok. Ranking największych polskich portów lotniczych (pasażerowie, cargo i operacje lotnicze)

L.p.	Port lotniczy / lotnisko	Liczba pasażerów /w tys./	Tonaż ładunków /tony/	Liczba operacji
1	Warszawa / Okęcie	7 071,7	48 535	120 271
2	Kraków / Balice	1 564,3	3 255	21 951
3	Katowice / Pyrzowice	1 083,5	5 619	11 316
4	Gdańsk / Rębiechowo	677,9	3 433	12 658
5	Wrocław / Starachowice	454,0	1 377	20 556
6	Poznań / Ławica	399,2	2 166	8 983
7	Szczecin / Goleniów	100,8	656	3 050
8	Rzeszów / Jasionka	91,5	488	2 091
9	Bydgoszcz / Szwederowo	38,7	339	1 359
10	Łódź / Lublinem	18,1	-	1 456
11	Zielona Góra / Babimost	0,43	-	163
12	Szczytno / Szymany	-	-	-
	Ogółem porty lotnicze	11 501,2	65 868	204 060

Wyniki polskich portów za 2005 rok przedstawiają się następująco: Warszawa – 7.072 tys. pasażerów i 48,5 tys. ton ładunków, Kraków – 1564 tys. pas. i 3,2 tys. ton, Katowice – 1083 tys. pas i 5,6 tys. ton, Wrocław – 454 tys. pas. i 1,4 tys. ton, Poznań – 399 tys. pas. i 2,2

tys. ton, Szczecin – 101 tys. pas i 0,6 tys. ton, Bydgoszcz – 39 tys. pas. i 0,3 tys. ton., Rzeszów – 91 tys. ton i 0,5 tys. ton, Łódź – 18 tys. pas., Zielona Góra – 427 pas. PL Szczytno/Szymany – nie prowadził działalności.

Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie, który w 2005 roku obsłużył 11,0 mln pasażerów, zajmuje w światowym rankingu 150 miejsce. Jest on jak dotychczas jedynym w aglomeracji miejskiej Warszawy, a wielkość odprawianej w nim liczby pasażerów stanowi tylko kilka procent ruchu jaki odbywa się w innych dużych miastach, np.: w Londynie (128 mln), Nowym Jorku (98 mln), Chicago (95 mln), Tokio (95 mln) lub Paryżu (79 mln).

Podsumowanie

Osiągnięte w 2005 roku przez polskie porty lotnicze wyniki - 11,5 mln pasażerów i 65 tys. ton ładunków - choć mają tendencję wzrostową są nadal niewielkie i klasyfikują nasz kraj na odległych miejscach. Udział krajowych portów w światowym rynku przewozów pasażerskich wynosi zaledwie 2,8 promila, towarowych - 0,8 promila, a w liczbie wykonanych operacji startów i lądowania - 2,9 promila. W światowych rankingach Polska zajmuje miejsce w drugiej pięćdziesiątce i jedno z ostatnich wśród państw europejskich.

Niekorzystnie przedstawia się też wskaźnik obrazujący nasycenie lotniczą infrastrukturą portową, tj. wielkości obszaru przypadającego na jedno lotnisko komunikacyjne. W Polsce wynosi on 28 tys. km², podczas gdy w: Niemczech – 7 tys. km², Austrii – 7,5 tys. km², Włoszech – 7,3 tys. km², Hiszpanii – 10,9 tys. km² i Francji 11,5 tys. km². Należy nadmienić, że sieć portów lotniczych poszerzonej Wspólnoty Europejskiej obejmuje około 400 lotnisk komunikacyjnych, z których 340 znajduje się w obszarze dawnej piętnastki.

Wskaźnik wzrostu liczby pasażerów w 2005 roku w polskich portach wynoszący 30,2% (średnia na świecie - 6,3 %, średnia europejska - 7,3 %), może bardzo cieszyć, lecz przyczyny – nie. Uzyskanie takiego wyniku było bowiem możliwe, gdyż posiadamy bardzo niski wskaźnik mobilności, mierzony liczbą obsłużonych pasażerów, w porównaniu z liczbą mieszkańców. Jest on 2-krotnie mniejszy niż na Węgrzech, 4-krotnie niż w Czechach i 10-krotnie niż w krajach starej UE. Wzrost liczby pasażerów o 2,7 mln jaki nastąpił w polskich portach dał nam dynamikę 30%, ale ta sama wielkość w przypadku np. Hiszpanii (porównywalnej pod względem gospodarki i zasobów ludnościowych) dałaby temu krajowi dynamikę poniżej 1,5 %. Należy nadmienić, że w Hiszpanii funkcjonuje 46 portów lotniczych, które w ub.r. obsłużyły 181,3 mln pasażerów. Osiągnęły one roczny przyrost 15,2 mln pasażerów, tj. prawie półtora razy więcej niż wynosi cały ruch w polskich portach.

Godnym odnotowanie jest też fakt, że przewozy pasażerskie zrealizowane przez krajowych przewoźników wzrosły tylko o 3,2 %, a ładunków od kilku lat nie ulegają większym zmianom. Stąd też, biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, wątpliwość mogą budzić szeroko wygłaszane opinie, że rynek transportu lotniczego w Polsce zaraz po chińskim należy do najszybciej rozwijających się w świecie. Można przypuszczać, że przy wyrażaniu takich opinii brane są pod uwagę jedynie korzystne wskaźniki procentowe związane z dynamiką, a nie faktyczne ilości obsługanych pasażerów, wielkości ładunków oraz wyniki krajowych przewoźników (a to nie to samo).

Na korzystne wskaźniki wzrostu ruchu w krajowych portach zasadniczy wpływ miała liberalizacja rynku transportu lotniczego, jaka nastąpiła po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Aktywniejsi stali się przewoźnicy sieciowi operujący z/do Polski oraz pojawiło się wielu nowych. Zwiększyła się ilość oferowanych połączeń i liczba obsługanych pasażerów, głównie przez przewoźników niskokosztowych. W pierwszej dziesiątce największych linii lotniczych operujących z polskich portów było ich pięciu: węgierski Wizz Air, Centralwings, słowacki Sky Europe, brytyjski easyJet i irlandzki Ryanair.

Aktualne analizy krajowego rynku transportu lotniczego wskazują, że wysoka dynamika wzrostu liczby pasażerów w portach lotniczych (wyższa niż średnia europejska) jest dalej utrzymana. Stąd też, koniecznością stają się nowe inwestycje w infrastrukturę lotniskową, mające na celu wzrost ich przepustowości. Krajowy rynek ma przed sobą dobre perspektywy i wiele będzie zależało od zarządzających portami lotniczymi oraz kreowanej przez nich polityki finansowej i inwestycyjnej, w tym uwarunkowań związanych z dofinansowaniem z zewnątrz (np. wykorzystanie funduszy Unii Europejskiej, finansowanie przez Państwo utrzymania przejść granicznych). Jest to bardzo istotne, gdyż port lotniczy osiąga równowagę ekonomiczną dopiero przy rocznej obsłudze powyżej 1-1,5 mln pasażerów.

Dostępność portu lotniczego jest jednym z wyznaczników rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionu, a także jednym z istotnych czynników rozstrzygających o lokalizacji działalności gospodarczej. Nie bez znaczenie jest też fakt, że każdy milion pasażerów obsługanych w porcie lotniczym przyczynia się do wykreowania 950 miejsc pracy w samym porcie, 1425 miejsc w jego bliskim otoczeniu oraz 2000 miejsc w regionie (dane organizacji ACI).

Opracowanie:

Jerzy Liwiński – Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC

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