

WPŁYW LIBERALIZACJI RYNKU POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH NA KONKURENCJĘ NA TYM RYNKU

(WERSJA JAWNA)

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Departament Analiz Rynku

Luty 2010

Spis treści

Wstęp	3
1. Metodologia badania rynku	6
2. Liberalizacja rynku połączeń lotniczych w Polsce	8
3. Rozwój rynku lotniczego w Polsce w latach 1999-2008	10
3.1. Liczba pasażerów obsłużona przez polskie porty lotnicze w latach 1999-2008	10
3.2. Liczba pasażerów obsłużona przez polskie porty lotnicze na połączeniach regularnych w latach 2002-2008	14
3.2.1. Liczba pasażerów połączeń regularnych na trasach wewnątrz kraju oraz międzynarodowych	15
3.2.2. Liczba pasażerów połączeń regularnych na trasach do wybranych krajów w latach 2002-2008	18
3.2.3. Połączenia na których w latach 2002-2008 przewieziono najwięcej pasażerów	20
4. Rozwój rynku lotniczego w Polsce na tle rynku Unii Europejskiej	21
5. Rozwój siatki połączeń w krajowych portach lotniczych	25
6. Konkurencja na rynku przewozów lotniczych w Polsce	27
6.1. Konkurencja pomiędzy liniami w Polsce	27
6.2. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce	31
6.2.1. Struktura rynku przewozów lotniczych z uwzględnieniem podziału na przewoźników tradycyjnych oraz niskokosztowych	34
6.2.2. Struktura rynku przewozów lotniczych wykonywanych w Polsce w podziale na połączenia krajowe i zagraniczne	35
6.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych wykonywanych w Polsce w podziale na połączenia do poszczególnych krajów	37

Wstęp

W ostatnich trzech dekadach jednym z podstawowych celów polityki konkurencji Unii Europejskiej stała się demonopolizacja i liberalizacja sektorów usług użyteczności publicznej m.in. sektora telekomunikacji, usług transportowych, usług pocztowych czy sektora energetycznego. Deregulacja sektorowa poprzez otwarcie rynków na konkurencję miała na celu redukcję kosztów regulacji, spośród których najważniejsze to: techniczna i organizacyjna nieefektywność przedsiębiorstw, nieefektywność alokacyjną związaną z kontrolą cen, ograniczenia w dostępności cenowej usług dla konsumentów czy brak motywacji do podnoszenia jakości produktów i usług. Mówiąc innymi słowy deregulacja miała na celu otworzenie rynków na konkurencję, co miało doprowadzić do obniżenia cen produktów i usług, polepszenia ich jakości, a także poprawy oferty rynkowej podmiotów.

Jednym z rynków w Unii Europejskiej, w tym w Polsce, na którym deregulacja przyniosła pozytywne efekty dla konsumentów jest rynek połączeń lotniczych. W Unii Europejskiej proces liberalizacji tego rynku rozpoczął się na początku lat 80-tych XX wieku i trwał kilkanaście lat. Od końca lat 90-tych rynek połączeń lotniczych wewnątrz Unii Europejskiej jest praktycznie w pełni zliberalizowany. W przypadku Polski deregulacja rynku nastąpiła w 2004 r. Wstępując do Unii Europejskiej, Polska zadeklarowała, że do 1 maja 2004 r. przyjmie i wdroży *acquis communautaire* w dziedzinie transportu lotniczego. Tym samym Polska zgodziła się na liberalizację rynku usług przewozów lotniczych.

Do 2004 r. rynek połączeń lotniczych w Polsce był chroniony przed konkurencją. Połączenia lotnicze pomiędzy Polską a innymi krajami Unii Europejskiej mogli wykonywać praktycznie tylko narodowi przewoźnicy i to tylko na wybranych połączeniach. Powodowało to, iż ceny biletów lotniczych były bardzo wysokie ograniczając konsumentom dostępność do tego środka transportu. Dodatkowo mieszkańcy pozostałych regionów kraju (poza Warszawą) mieli ograniczony dostęp do połączeń międzynarodowych. Międzynarodowy ruch lotniczy w większości przypadków odbywał się z portu lotniczego w Warszawie. Zmuszając mieszkańców pozostałych regionów kraju do dojazdu do Warszawy czy też do wybierania połączeń lotniczych z portów regionalnych z przesiadką w stolicy. Omawiana sytuacja powodowała, iż przed deregulacją, udział Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie w liczbie obsługiwanych pasażerów przekraczał 70%.

Liberalizacja tego rynku przyniosła ogromne korzyści konsumentom oraz całej gospodarce. Otwarcie rynku lotniczego doprowadziło do wzrostu liczby linii lotniczych działających w Polsce (z 30 do 46), co spowodowało wzrost konkurencji na poszczególnych połączeniach. Ważnym skutkiem liberalizacji było pojawienie się tanich przewoźników tj. Ryanair i Wizz Air, którzy to przewoźnicy przejęli większą część rynku. W 2008 r. z usług tanich przewoźników korzystało ponad 50% pasażerów. W tym samym czasie spadło znaczenie w przewozach lotniczych, narodowego przewoźnika PLL LOT, którego udziały rynkowe spadły poniżej 30% z ponad 60%. Wzrost konkurencji na poszczególnych połączeniach oraz wejście na rynek tanich przewoźników doprowadziło do spadku cen biletów (obecnie, w wielu przypadkach niewiele droższych niż cena biletu na kolei) umożliwiając szerszym kręgom społeczeństwa dostęp do tego środka transportu. Widoczne to jest w liczbie obsługiwanych pasażerów przez porty lotnicze. W latach 2003-2008 ich liczba zwiększyła się prawie trzykrotnie z 7 mln do ponad 20,5 mln.

Deregulacja rynku przyniosła ogromne korzyści mieszkańcom poszczególnych regionów, powodując duży wzrost znaczenia portów regionalnych. Umożliwienie liniom lotniczym swobodnego wyboru portu lotniczego, z którego chcą świadczyć usługi, spowodowało bardzo duży wzrost liczby połączeń, z których mogą korzystać konsumenci. W latach 2003-2008 ich liczba się potroiła (wzrost ze 101 połączeń do 311 połączeń). Przy czym większość z nich powstała w portach regionalnych tj. 160 połączeń. O wzroście znaczenia portów regionalnych świadczy udział połączeń lotniczych wykonywanych z tych portów do ogółu połączeń. O ile w 2003 r. połączenia lotnicze z regionalnych portów lotniczych stanowiły około 40% wszystkich połączeń, o tyle w 2008 r. z portów tych była wykonywana większość połączeń lotniczych (prawie 2/3 połączeń).

Wzrost liczby połączeń z regionalnych portów lotniczych umożliwił mieszkańcom znacznie większy dostęp do tego środka transportu. W wielu wypadkach nie muszą oni dojeżdżać do Warszawy w celu udania się do wybranego miejsca. Mogą wykupić bilet na połączenie lotnicze z portu lotniczego znajdującego się najbliżej ich miejsca zamieszkania. W przypadku, gdy nie mają możliwości wyboru bezpośredniego połączenia, mogą wybrać połączenie z przesiadką w jednym z największych europejskich hubów lotniczych (portach przesiadkowych) takich jak: Londyn, Paryż czy Frankfurt. Poprzednio, w większości przypadków mieli do wyboru tylko Warszawę. Wyraźny wzrost znaczenia portów regionalnych oraz korzyści jakie deregulacja przyniosła mieszkańcom regionów można

zmierzyć liczbą pasażerów obsługiwanych przez te porty lotnicze. W latach 2003-2008 liczba pasażerów w regionalnych portach lotniczych wzrosła praktycznie 6-krotnie z około 2 mln do ponad 11 mln. O ile w 2003 r. porty te obsługiwały około 28% pasażerów, o tyle w 2008 r. było to już ponad 50%. Dodatkowo w 2008 r. wśród 20 najbardziej popularnych połączeń lotniczych pod względem liczby przewiezionych pasażerów, było 8 połączeń wykonywanych z portów regionalnych. W 2002 r. takich połączeń było zaledwie 2.

Wzrost znaczenia regionalnych portów lotniczych, oznaczał co prawda spadek udziałów portu lotniczego w Warszawie, to jednak w wartościach bezwzględnych, port ten najbardziej skorzystał na liberalizacji. W latach 2003-2008 największy wzrost pasażerów zanotowano właśnie w tym porcie. Liczba obsługiwanych pasażerów wzrosła o ponad 4 mln, prawie dwa razy tyle co przyrost obsługiwanych pasażerów, w drugim największym porcie. Podobnie było z liczbą nowych połączeń.

Podsumowując deregulacja rynku połączeń lotniczych wywarła ogromny wpływ na konkurencję i kształt tego rynku przynosząc wymierne korzyści konsumentom w postaci niższych cen biletów oraz większej oferty podmiotów. Niewątpliwie jednak deregulacja ta miała wpływ również na inne rynki powiązane z rynkiem lotniczym np. turystykę. Zapewne deregulacja wpłynęła pozytywnie na całą gospodarkę poprzez m.in. rozwój poszczególnych regionów kraju zwiększając ich m.in. atrakcyjność inwestycyjną. Rozwój połączeń lotniczych ułatwił, osobom wyjeżdżającym w celach zarobkowych do Wielkiej Brytanii i Irlandii, kontakty z rodziną i krajem. W 2008 r. na trasach tylko do tych dwóch krajów przewieziono łącznie około 40% wszystkich pasażerów.

1. Metodologia badania rynku

Przedstawione w raporcie informacje na temat wielkości i rozwoju ilościowego rynku pochodzą z trzech źródeł tj. publikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) danych, urzędu statystycznego Unii Europejskiej (Eurostat) oraz zebranych przez Departament w trakcie badania informacji o ruchu lotniczym w krajowych portach lotniczych.

Informacje Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Departament wykorzystał informacje ULC na temat liczby pasażerów obsługiwanych przez polskie porty lotnicze w latach 1999-2008. Informacje zostały pozyskane z następujących opracowań ULC:

- Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 1999-2003, Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego, Nr 1/2004,
- Liczba obsługiwanych pasażerów i przesyłek oraz wykonanych operacji lotniczych w ruchu regularnym oraz czarterowym w polskich portach lotniczych w latach 2004-2007,
- Liczba obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji pasażerskich w polskich portach lotniczych w latach 2007 – 2008.

Dane dotyczące liczby obsługiwanych pasażerów z lat 2004-2008 według ULC nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz G.A.

Informacje Eurostatu

Dane Eurostatu zostały wykorzystane w rozdziale 5 raportu tj. do ukazania rozwoju rynku lotniczego w Polsce na tle Unii Europejskiej. Jednocześnie w związku z różnicami pomiędzy danymi ULC a Eurostatu dotyczącymi liczby obsługiwanych pasażerów przez krajowe porty lotnicze, wykorzystano dane ULC. Informacje zostały pozyskane z następujących opracowań Eurostatu:

- Air transport in Europe in 2004,
- Air transport in Europe in 2005,
- Air passenger transport in Europe in 2006,
- Air passenger transport in Europe in 2007.

Informacje pozyskane przez Departament w trakcie prowadzonego postępowania

Departament Analiz Rynku zwrócił się do 10 spółek o przekazanie informacji na temat ruchu lotniczego w zarządzanych przez te spółki portach lotniczych. Przy czym jedna spółka tj. Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze zarządzała 3 lotniskami (w Warszawie, Rzeszowie i Zielonej Górze), obecnie dwoma tj. w Warszawie i Zielonej Górze. Tym samym DAR wysłał kwestionariusze do wszystkich portów lotniczych (12 portów). Z otrzymanych odpowiedzi wynika, iż obsługa pasażerów w badanym okresie tj. w latach 2004-2008 prowadzona była w 11 portach lotniczych. Spółka Porty Lotnicze Mazury-Szczytno stwierdziła, iż w porcie lotniczym Szczytno-Szymany nie odbywał się regularny ani czarterowy ruch lotniczy.

W wyniku ankiety portów lotniczych zostały zebrane informacje na temat liczby pasażerów przewiezionych na poszczególnych połączeniach regularnych w latach 2004-2008. W tym zebrano informacje na temat linii lotniczych wykonujących loty na trasach. Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym.

2. Liberalizacja rynku połączeń lotniczych w Polsce

W ostatnich trzech dekadach jednym z podstawowych celów polityki konkurencji Unii Europejskiej stała się demonopolizacja i liberalizacja sektorów usług użyteczności publicznej, zwłaszcza monopoli naturalnych. Chodzi przede wszystkim o sektor telekomunikacji, usług transportowych, usług pocztowych, energetycznych itp. Prowadzona deregulacja sektorowa poprzez otwarcie rynków na konkurencję miała na celu redukcję kosztów regulacji. Do najważniejszych kosztów regulacji zalicza się m.in. techniczną i organizacyjną nieefektywność przedsiębiorstw, nieefektywność alokacyjną związaną z kontrolą cen, ograniczenia w dostępności cenowej usług dla konsumentów czy brak motywacji do podnoszenia jakości produktów i usług.

Proces deregulacji rynków został zapoczątkowany w Stanach Zjednoczonych w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku w sektorze linii lotniczych. W 1978 r. uchwalono przepisy zezwalające na swobodę świadczenia usług na wszystkich trasach lotniczych oraz wprowadzono swobodę ustalania taryf przez linie lotnicze. W tym też okresie rozpoczęła się deregulacja rynku telekomunikacyjnego (w 1982 r. rozbić uległ monopol AT&T)¹.

W Unii Europejskiej proces liberalizacji sektora transportu lotniczego rozpoczął się pod koniec lat 80-tych XX wieku. W celu utworzenia jednolitego europejskiego rynku usług transportowych zostały uchwalone w latach 1987, 1990 i 1992 trzy pakiety aktów prawnych. Pierwszy pakiet lotniczy został przyjęty w grudniu 1987 r. Zawierał on m.in. przepisy ograniczające prawo rządów do kwestionowania nowych taryf proponowanych przez linie lotnicze oraz regulacje zwiększające swobodę w zakresie oferowania zdolności przewozowych.

Drugi pakiet lotniczy wszedł w życie w 1990 r. doprowadzając do szerszego niż dotychczas otwarcia rynku. Pakiet ten rozluźnił w większym zakresie zasady stosowania taryf przez linie lotnicze oraz zasady oferowanej zdolności przewozowej. Umożliwił również przewoźnikom europejskim prawo do przewozów nieograniczonej liczby pasażerów i towarów pomiędzy ich krajem macierzystym, a innymi krajami europejskimi².

¹ *Konkurencja*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, pod redakcją Z. Brodeckiego, Warszawa 2004 r.

² *Flying together: EU air transport policy*, European Commission.

Trzeci pakiet lotniczy uchwalony w 1992 r. doprowadził do pełnego otwarcia rynku lotniczego na konkurencję. Umożliwił on pełny dostęp do międzynarodowych połączeń lotniczych wewnątrz Unii Europejskiej. Od kwietnia 1997 r. został również uwolniony dostęp do połączeń wewnątrzkrajowych (kabotaż)³.

Do najważniejszych rozwiązań, które umożliwiły liberalizację rynku w ramach trzeciego pakietu należało wprowadzenie wspólnotowej licencji eksploatacyjnej. Rozporządzenie Rady UE 2407/92 określiło i ujednoliciło wymagania, których spełnienie jest niezbędne do uzyskania licencji eksploatacyjnej. Dało ono prawo, każdej wspólnotowej osobie fizycznej i prawnej (po spełnieniu odpowiednich wymogów) do utworzenia przewoźnika lotniczego w dowolnym Państwie Unii Europejskiej. Rozporządzenie Rady UE 2408/92 (nazwane Access Regulation) umożliwiło przewoźnikom wspólnotowym (posiadającym licencję wspólnotową) dostęp do wszystkich tras wewnątrz Unii Europejskiej. Natomiast Rozporządzenie Rady 2409/92 zagwarantowało przewoźnikom wolność ustalania opłat i taryf lotniczych. Kraje Unii Europejskiej nie mogły dłużej stosować wymogu zatwierdzenia taryf lotniczych, a jedynie mogły żądać zgłoszenia tych taryf⁴. Tym samym trzeci pakiet lotniczy w pełni otworzył konkurencję na rynku linii lotniczych.

Polski rynek lotniczy został zliberalizowany w 2004 r. Wstępując do Unii Europejskiej, Polska zadeklarowała, że do 1 maja 2004 r. przyjmie i wdroży *acquis communautaire* w dziedzinie transportu lotniczego. Tym samym Polska zgodziła się na liberalizację rynku usług przewozów lotniczych.

³ *Flying together: EU air transport policy*, European Commission.

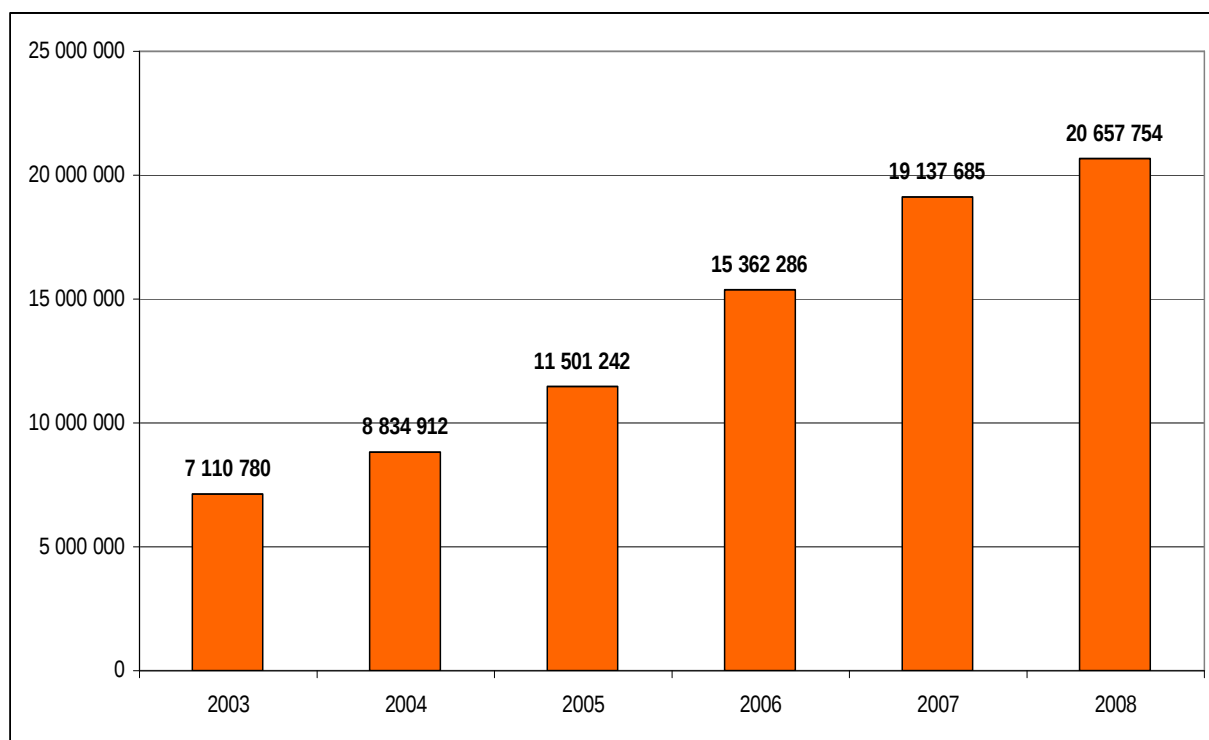
⁴ I. Szymajda, *Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu*, Studia Europejskie nr 1/2002, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego.

3. Rozwój rynku lotniczego w Polsce w latach 1999-2008

3.1. Liczba pasażerów obsługiwana przez polskie porty lotnicze w latach 1999-2008

Liberalizacja rynku przewozów lotniczych w Polsce miała bardzo korzystny wpływ na rozwój tego rynku. W jej wyniku, na połączeniach krajowych i międzynarodowych swoje usługi zaoferowały nowe podmioty. Powstały również nowe połączenia lotnicze. Od 2004 r. (tj. od momentu liberalizacji rynku) znacząco wzrosła liczba pasażerów obsługiwanych przez krajowe porty w ruchu regularnym i czarterowym. Liczba pasażerów zwiększyła się prawie trzykrotnie. W 2003 r. polskie porty lotnicze obsługiwały niewiele ponad 7 mln pasażerów, a w 2008 r. było to już ponad 20,5 mln (wzrost o 190%).

Wyk 3.1. Liczba pasażerów obsługiwana w krajowych portach lotniczych w latach 2003-2008

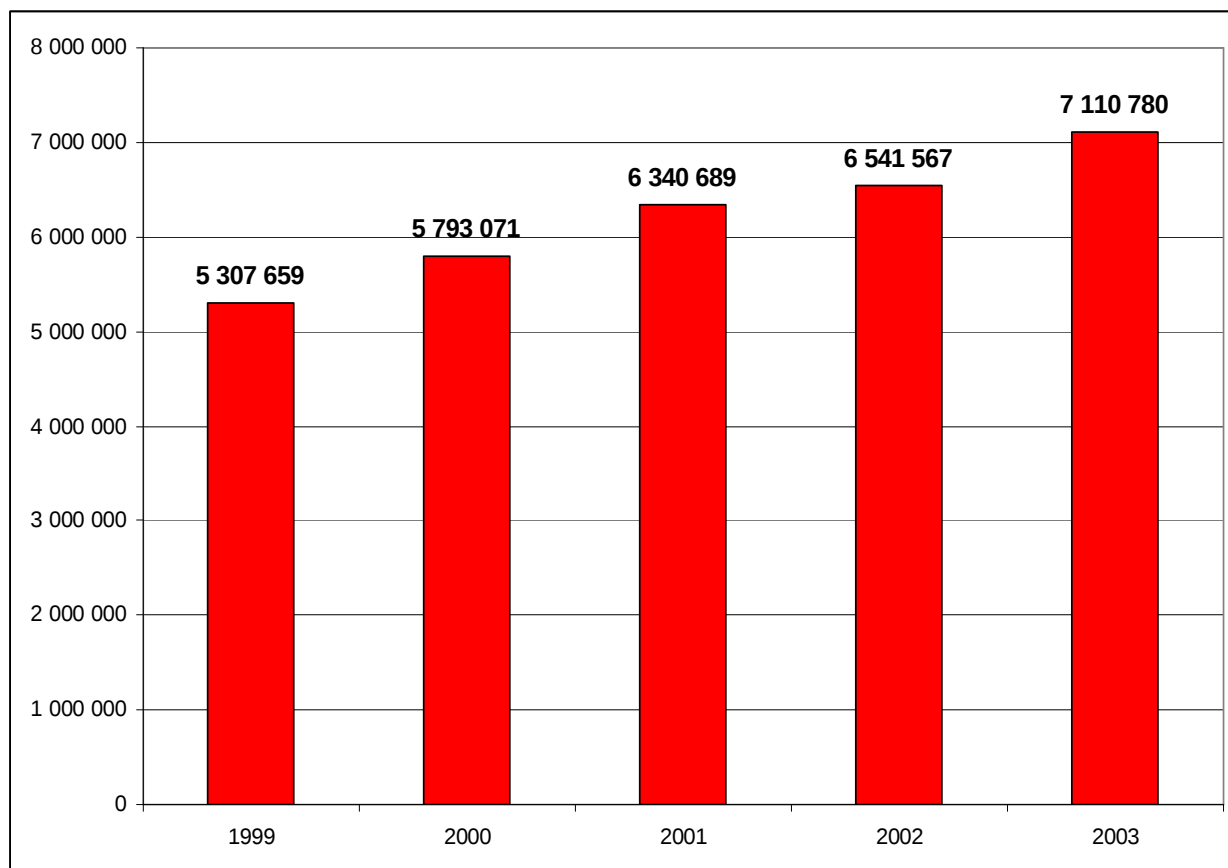


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego.

W sumie w wartościach bezwzględnych w latach 2004-2008 liczba pasażerów wzrosła o ponad 13,5 mln. Warto dodać, iż w latach przed liberalizacją rynku tj. w latach 1999-2003 liczba pasażerów wzrosła tylko o 1,8 mln (wzrost o 34%). Należy również zauważyć, iż w latach 1999-2003, roczny wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez krajowe porty

lotnicze wynosił około 9% rocznie z wyjątkiem roku 2002, kiedy to wzrost wyniósł około 3%. Liberalizacja rynku spowodowała, iż w latach 2004-2007, liczba obsługanych przez porty lotnicze pasażerów rosła w tempie 25-30% rocznie. W 2008 r. wzrost ten zmniejszył się do 8%. Przy czym w wartościach bezwzględnych liczba obsługanych pasażerów wzrosła w 2008 r. o ponad 1,5 mln, czyli wzrost ten wyniósł prawie tyle ile latach 1999-2003.

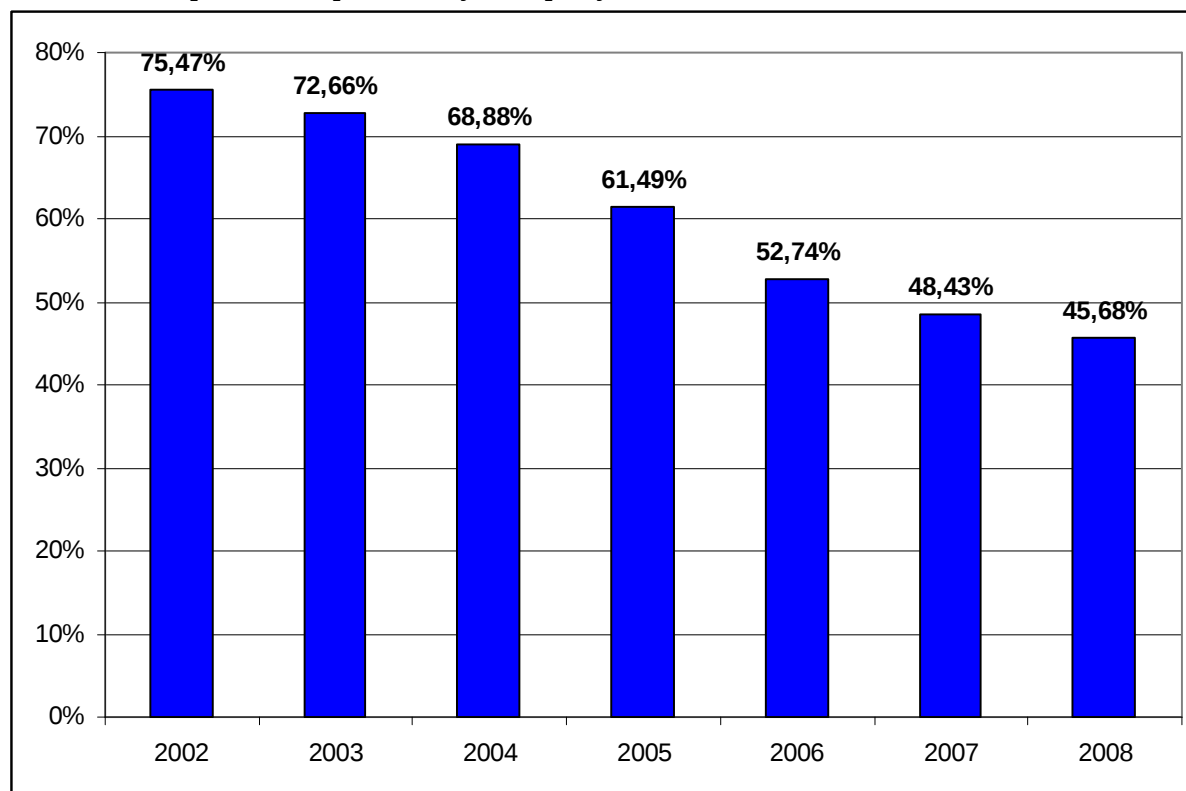
Wyk 3.2. Liczba pasażerów obsłużona w krajowych portach lotniczych w latach 1999-2003



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego, Biuletyn Informacyjny lotnictwa cywilnego, nr 1, 2004.

Jednocześnie liberalizacja rynku doprowadziła do rozwoju portów regionalnych. Przed 2004 r. dominującym portem lotniczym w kraju był port lotniczy w Warszawie (Okęcie). Konsumenci zamierzający udać się za granicę w większości przypadków zmuszeni byli podróżować poprzez Okęcie. Porty regionalne oferowały niewiele połączeń międzynarodowych, a część z nich oferowała tylko połączenie krajowe tj. do Warszawy. Po 2004 r. rola Okęcia w obsłudze pasażerów zmniejszyła się na korzyść portów lokalnych. Udział portu w Warszawie w obsłudze wszystkich pasażerów zmniejszył się z 75,5% w 2002 r. do około 45,7% w 2008 r.

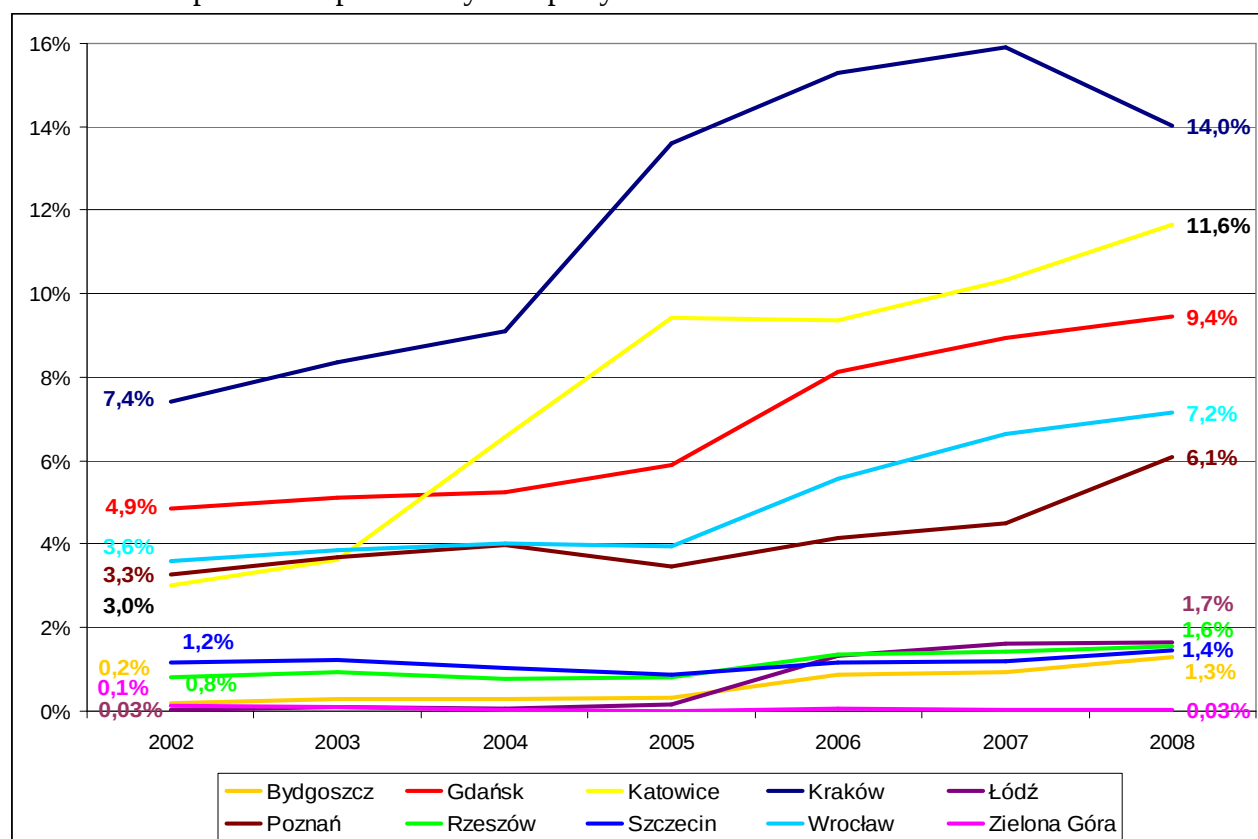
Wyk. 3.3. Udział Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie w liczbie obsługiwanych pasażerów przez wszystkie porty lotnicze w Polsce w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Jednocześnie znacząco wzrosła pozycja portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu oraz Poznaniu. Udział w tak liczonym rynku portu lotniczego w Krakowie w latach 2002-2008 wzrósł z 7,4% do 14,0%, portu lotniczego w Katowicach z 3% do 11,6%, a portu lotniczego w Gdańsku z 4,9% do 9,4%. Najwięcej pasażerów w ujęciu procentowym przybyło na lotnisku w Łodzi, Bydgoszczy oraz Katowicach. Na wymienionych lotniskach w latach 2003-2008 liczba pasażerów wzrosła o ponad 4500% (Łódź), o ponad 1200% (Bydgoszcz) i o ponad 800% (Katowice). W Zielonej Górze nastąpił spadek liczby obsługiwanych pasażerów o ponad 30%. Natomiast w przypadku Warszawy wzrost obsługiwanych pasażerów wyniósł 83%.

Wyk. 3.4. Udział pozostałych krajowych portów lotniczych w liczbie obsługiwanych pasażerów przez wszystkie porty lotnicze w Polsce w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W wartościach bezwzględnych najwięcej pasażerów w latach 2003-2008 przybyło w porcie lotniczym w Warszawie (wzrost o ponad 4,2 mln pasażerów). W Krakowie i Katowicach liczba pasażerów wzrosła o ponad 2 mln. W Krakowie o około 2,3 mln pasażerów, a w Katowicach o ponad 2,1 mln pasażerów. W Gdańsku i we Wrocławiu liczba pasażerów zwiększyła się o ponad milion, przy czym w Gdańsku liczba pasażerów wzrosła o około 1,6 mln, a we Wrocławiu o około 1,2 mln. W Poznaniu przyrost liczby pasażerów wyniósł około 1 mln. W pozostałych portach lotniczych wzrost liczby obsługiwanych pasażerów w latach 2003-2008 nie przekroczył 0,5 mln.

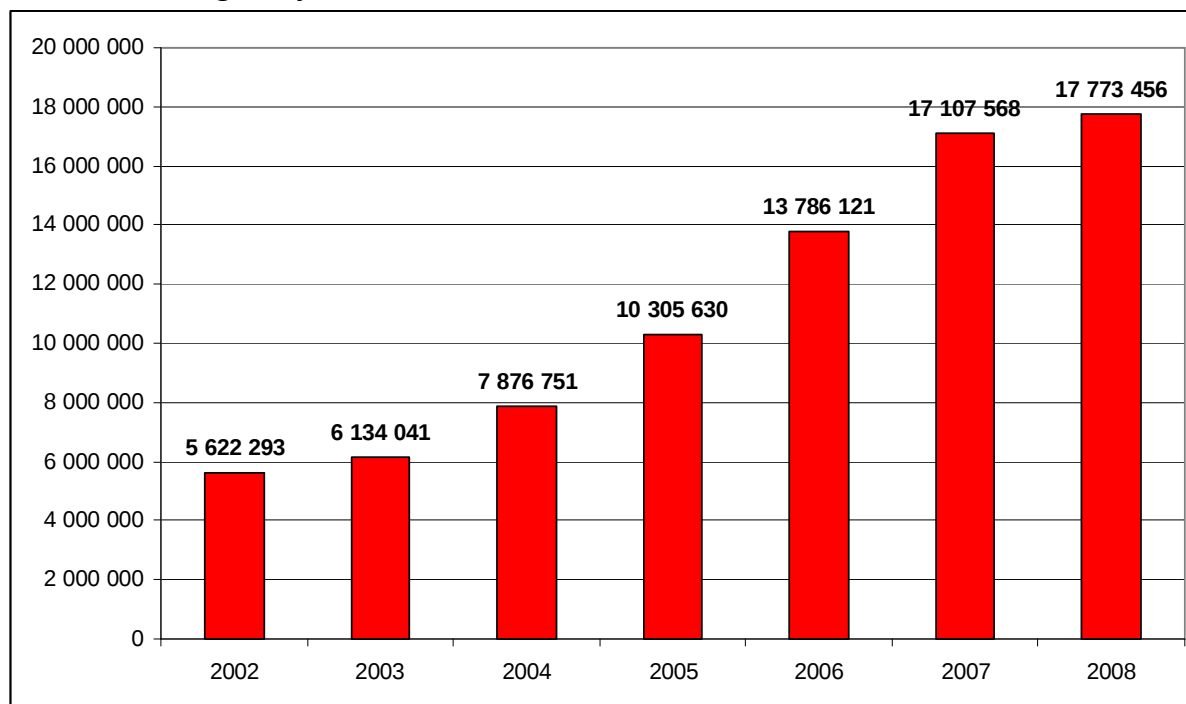
Warto zwrócić uwagę, iż w latach 2002-2004 tylko jeden port lotniczy w Polsce obsługiwał ponad 1 mln pasażerów rocznie. Był to port lotniczy w Warszawie. W 2005 r. takie porty lotnicze były już 3, a w 2008 r. już 6 portów lotniczych (Warszawa, Kraków i Katowice, Gdańsk, Wrocław i Poznań), z czego trzy porty tj. Warszawa, Kraków i Katowice obsługiwały ponad 2 mln pasażerów.

Jednocześnie warto wyjaśnić, iż Urząd Lotnictwa Cywilnego w styczniu 2010 r. opublikował pierwsze informacje na temat liczby obsługanych pasażerów za 2009 r. Wynika z nich, iż liczba pasażerów obsługanych przez krajowe porty lotnicze w 2009 r. zmniejszyła się o około 8% (1,7mln osób) do 18,9 mln pasażerów. Dane z tego roku nie były przedmiotem badania ze względu na ich brak w momencie prowadzenia analiz. Niemniej jednak przedstawione dane nie będą miały wpływu na prowadzoną analizę i ostateczną ocenę. Nadal w naszej ocenie deregulacja rynku połączeń lotniczych miała pozytywny wpływ na konkurencję na tym rynku, przynosząc konsumentom wymierne korzyści. Zmniejszenie liczby obsługanych pasażerów było wynikiem ogólnoświatowego kryzysu, a nie przejawem problemów z liberalizacją tego rynku.

3.2. Liczba pasażerów obsługana przez polskie porty lotnicze na połączeniach regularnych w latach 2002-2008

W przypadku połączeń regularnych, liczba pasażerów korzystających z krajowych portów lotniczych wzrosła 3-krotnie (w pkt 3.1. zaprezentowane dane na temat ogólnej liczby przewiezionych pasażerów tj. na połączeniach regularnych i czarterowych). W 2003 r. krajowe porty lotnicze obsługiwały 6.134 tys. pasażerów, a w 2008 r. już 17.773 tys. pasażerów (wzrost o 190%). Największy wzrost obsługanych pasażerów w ujęciu procentowym zanotowały porty lotnicze w Łodzi (ponad 4700%), Bydgoszczy (około 1700%) oraz Katowicach (około 1100%). Port lotniczy w Warszawie obsługiwał o około 80% więcej pasażerów niż w 2003 r. Jednak w wartościach bezwzględnych największy wzrost liczby obsługanych pasażerów zanotował port lotniczy w Warszawie (wzrost o ponad 3,5 mln pasażerów), Krakowie (wzrost o ponad 2 mln pasażerów) oraz Katowicach (wzrost o ponad 1,5 mln pasażerów).

Wyk. 3.5. Liczba pasażerów obsługana przez polskie porty lotnicze na połączeniach regularnych w latach 2002-2008

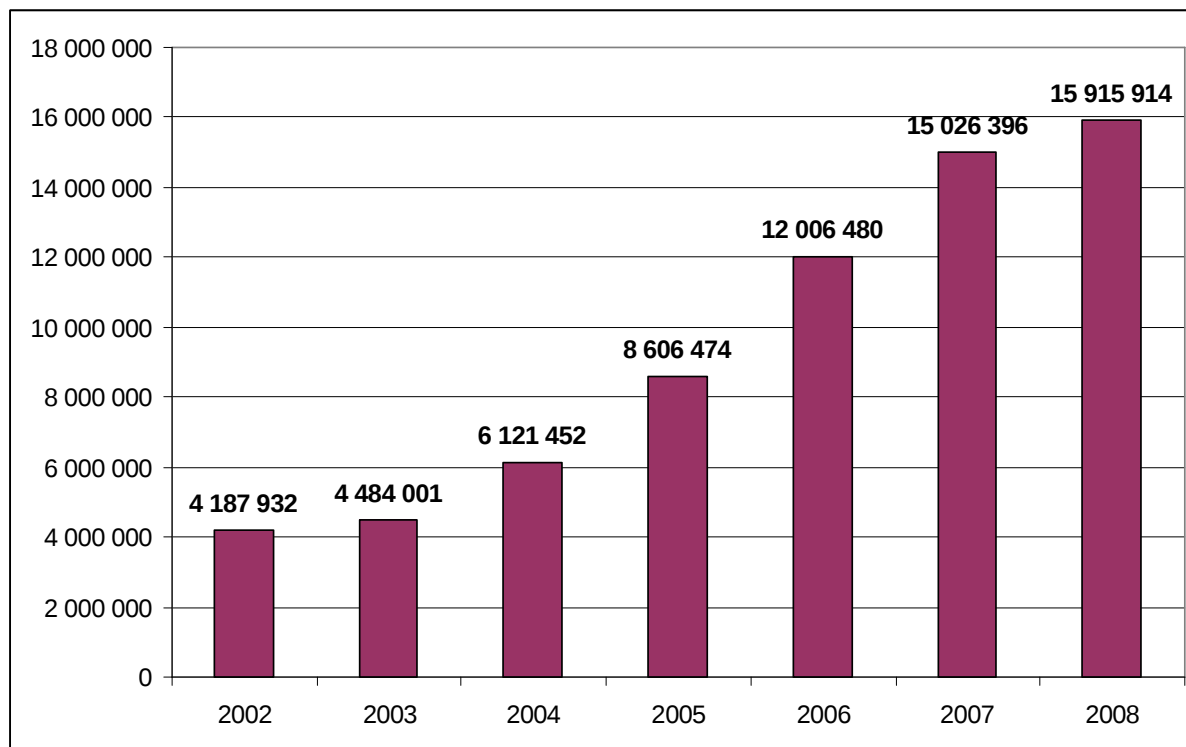


Źródło: Opracowanie własne.

3.2.1. Liczba pasażerów połączeń regularnych na trasach wewnątrz kraju oraz międzynarodowych

Najwięcej pasażerów bo, ponad 90% korzysta z połączeń międzynarodowych. W latach 2002-2008 liczba pasażerów korzystających z tras międzynarodowych wzrosła ponad trzykrotnie. W 2002 r. na trasach zagranicznych przewieziono 4.188 tys. pasażerów, a w 2008 r. 15.916 tys. (wzrost o 11.728 tys.). W latach 2002-2003 liczba pasażerów na połączeniach zagranicznych wzrosła o około 300 tys. (wzrost o około 7%). W pierwszym roku funkcjonowania zliberalizowanego rynku, liczba pasażerów wzrosła o 36%, a w następnych dwóch latach tj. 2005-2006 rosła o około 40%. W 2007 r. wzrost liczby pasażerów zmalał do 25%. Przy czym w wartościach bezwzględnych w 2007 r. przewieziono więcej pasażerów (3 mln pasażerów) niż w latach 2004-2005. W 2008 r. wzrost przewiezionych pasażerów na połączeniach zagranicznych zmalał do zaledwie 6%. Jednak w wartościach bezwzględnych przewieziono o około 900 tys. więcej pasażerów niż w 2007 r.

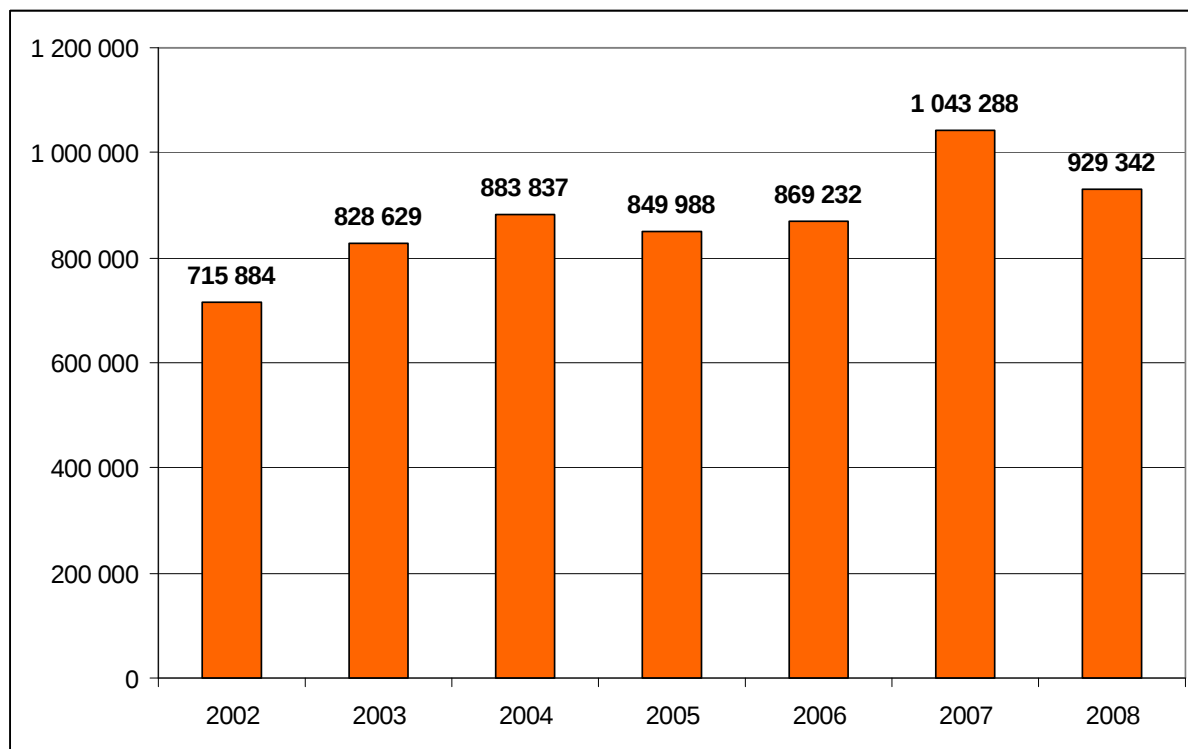
Wyk. 3.6. Liczba pasażerów przewieziona na połączeniach międzynarodowych w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne.

Liczba konsumentów korzystająca z połączeń na trasach wewnątrz kraju jest zdecydowanie mniejsza i wynosi około 6% ogółu przewiezionych pasażerów. Wzrost liczby przewiezionych pasażerów na połączeniach wewnątrz kraju był zdecydowanie wolniejszy niż liczby pasażerów na połączeniach międzynarodowych. W latach 2002-2008 ich liczba wzrosła o około 30%, w wartościach bezwzględnych wzrost wyniósł niewiele ponad 200 tys. Z analizy danych można wywnioskować, iż liberalizacja rynku praktycznie miała niewielki wpływ na rozwój tego segmentu rynku. W 2003 r. liczba obsługiwanych pasażerów wzrosła o 16%, ale w 2004 r. tj. pierwszym roku funkcjonowania zliberalizowanego rynku, wzrost liczby pasażerów wyniósł około 7%. Jednak w 2005 r. liczba przewiezionych pasażerów zmniejszyła się o prawie 4%. Znaczny przyrost liczby pasażerów na rejsach krajowych odnotowano w 2007 r. (wzrost rzędu 20%), ale w 2008 r. segment ten zmniejszył się o około 11%.

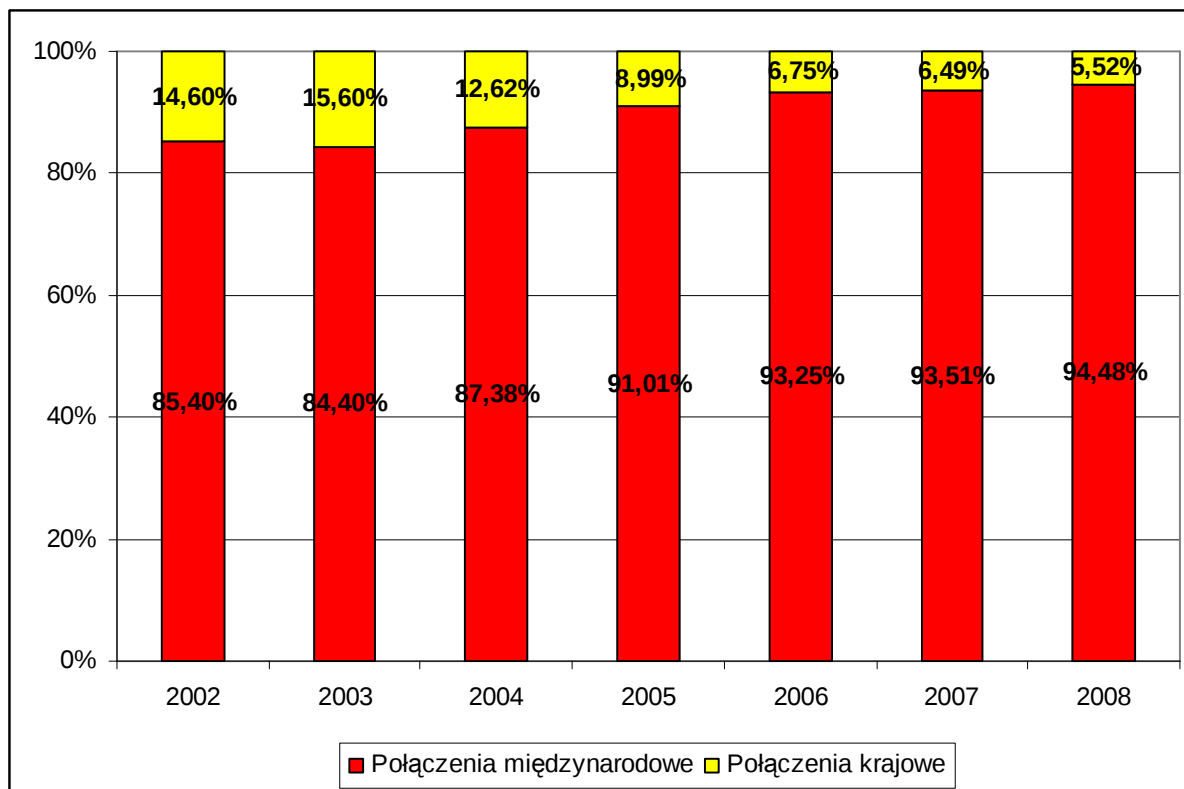
Wyk. 3.7. Liczba pasażerów przewieziona na połączeniach krajowych w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z krajowych portów lotniczych.

Warto dodać, iż w badanym okresie zmalało znaczenie połączeń krajowych. W latach 2002-2003 na rejsach krajowych przewieziono 14,6-15,6% ogółu przewiezionych pasażerów na wszystkich połączeniach. W 2008 r. wskaźnik ten wyniósł 5,5%. Jednocześnie wzrósł udział liczby pasażerów przewiezionych na rejsach międzynarodowych. W 2002 r. wynosił on 85,4%, a w 2008 r. już 94,5%.

Wyk. 3.8. Udział liczby przewiezionych pasażerów na rejsach krajowych i międzynarodowych do ogólnej liczby przewiezionych pasażerów w latach 2002-2008

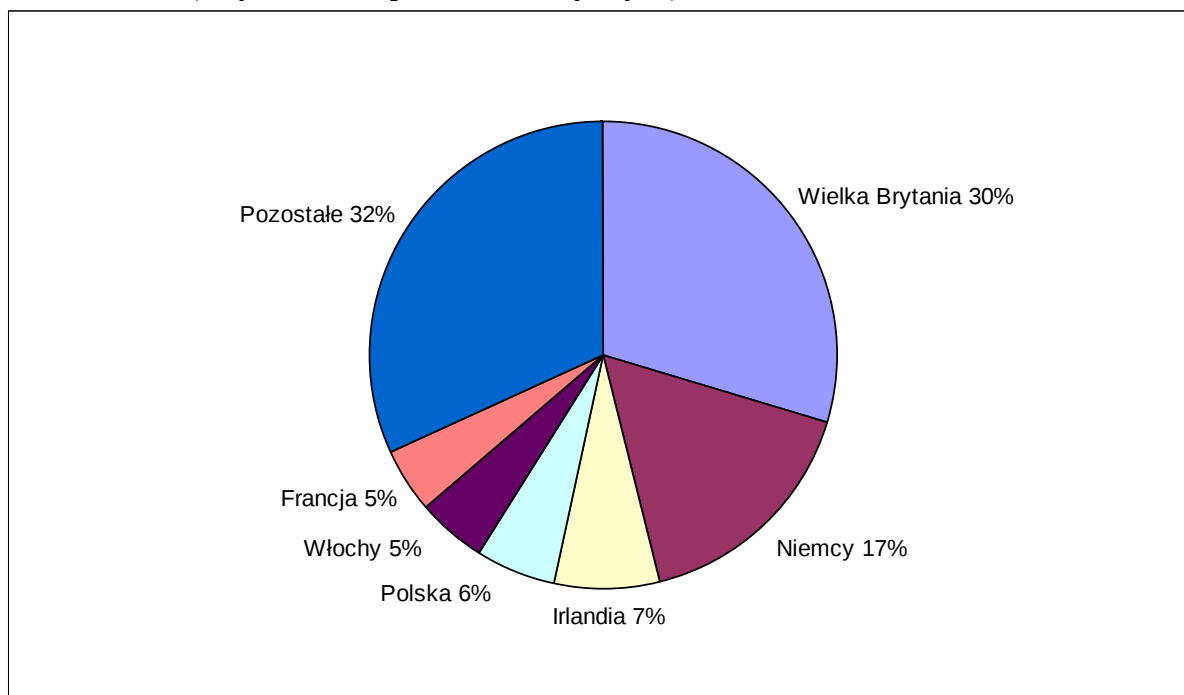


Źródło: Opracowanie własne.

3.2.2. Liczba pasażerów połączeń regularnych na trasach do wybranych krajów w latach 2002-2008

Z zebranych informacji wynika, iż w 2008 r. najwięcej pasażerów zostało przewiezionych na trasach pomiędzy Polską a Wielką Brytanią (około 30% ogólnej liczby pasażerów). Ponad 16% pasażerów stanowili klienci udający się oraz przylatujący z Niemiec. Trzecią pozycję zajmowały połączenia z Irlandią. W sumie w 2008 r. na połączeniach Polski z Irlandią zostało przewiezionych ponad 7% ogółu pasażerów. Na czwartym miejscu znajdują się połączenia wewnątrz kraju. W sumie na połączeniach do 10 krajów (w tym na rejsach wewnątrz krajowych) zostało przewiezionych około 80% wszystkich pasażerów.

Wyk 3.9. Ruch lotniczy mierzony liczbą pasażerów do poszczególnych krajów w 2008 r. (w tym ruch na połączenia krajowych)



Źródło: Opracowanie własne.

Z analizy danych w badanym okresie wyraźnie widać, iż największy wzrost liczby przewożonych pasażerów nastąpił na połączeniach do Wielkiej Brytanii. W 2002 r. klienci podróżujący do Wielkiej Brytanii oraz z Wielkiej Brytanii stanowili zaledwie 9,5% ogółu pasażerów. W 2005 r. udział ten wzrósł do prawie 20%, a w 2008 r. do prawie 30%. W wartościach bezwzględnych w latach 2002-2008 liczba przewiezionych pasażerów na tym kierunku wzrosła z 462 tys. do 4.985 tys. (wzrost o 4.522 tys. pasażerów).

Udział pasażerów przewiezionych na połączeniach z Niemcami w badanym okresie wzrósł nieznacznie tj. z 14,9% do 16,6%. Jednak w wartościach bezwzględnych liczba pasażerów zwiększyła się z 729 tys. do 2.799 tys. (wzrost o 2.070 tys.). Również warto zwrócić uwagę na połączenia z Irlandią. W latach 2002-2003 nie było żadnego połączenia pomiędzy Polską a Irlandią. W 2004 r. udział pasażerów na połączeniach do tego kraju nie przekraczał 1%. W 2006 r. wynosił już prawie 6%, a w 2008 r. 7,2%. Łącznie w 2008 r. na rejsach pomiędzy Polska a Irlandią zostało przewiezionych 1.215 tys. klientów.

Jednocześnie analiza omawianych danych pokazuje, iż największy wzrost liczby podróżnych zanotowano do tych krajów do których wyjechało najwięcej Polaków w celach zarobkowych tj. do Wielkiej Brytanii oraz Irlandii.

3.2.3. Połączenia na których w latach 2002-2008 przewieziono najwięcej pasażerów

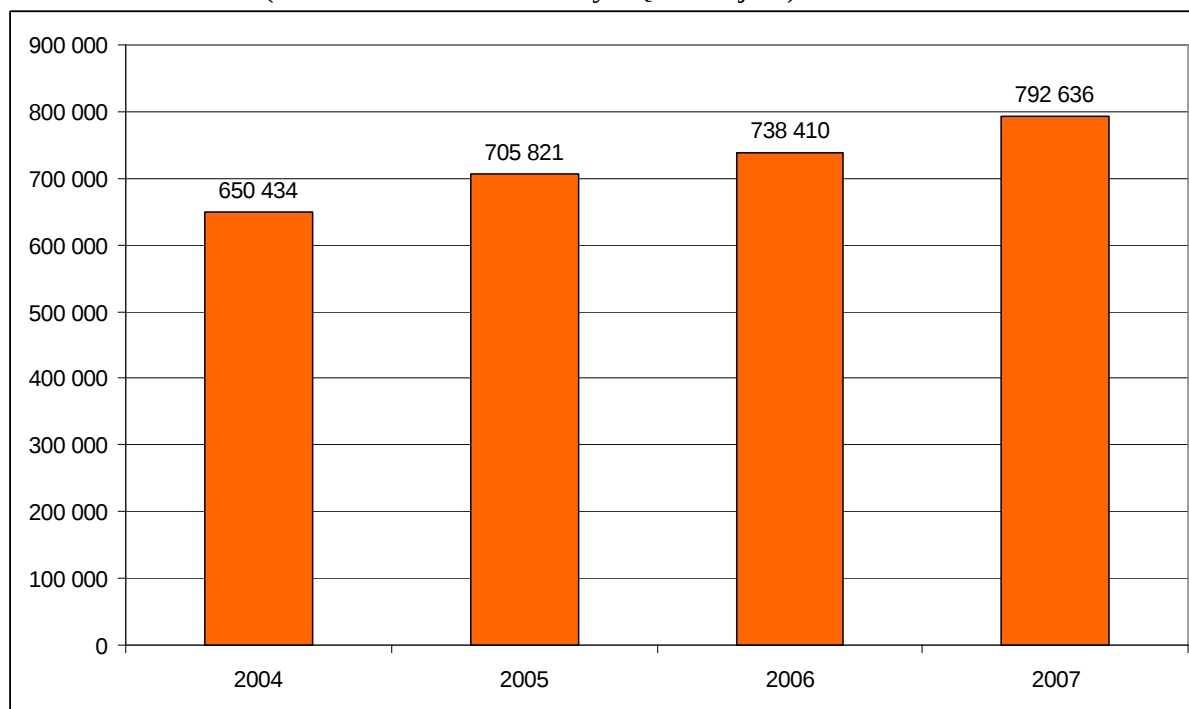
Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów przeprowadził również analizę dla 20 najważniejszych połączeń pod względem liczby przewiezionych pasażerów. W 2002 r. na 20 najważniejszych połączeniach zostało przewiezionych 3.097 tys. pasażerów, co stanowiło około 63% ogółu przewiezionych pasażerów na rynku polskim. Dane wskazują, iż rynek ten był w tym okresie w znacznym stopniu skoncentrowany. Najbardziej ruchliwym połączeniem było połączenie z Warszawy do Londynu. Wśród kolejnych największych połączeń można wyróżnić, połączenia Warszawa-Frankfurt, Warszawa-Paryż oraz Warszawa-Amsterdam. Jednocześnie warto zauważyć, iż wśród 20 największych połączeń były 3 połączenia krajowe. Dodatkowo 18 połączeń było połączeniami z Warszawy.

W 2008 r. sytuacja wśród 20 najbardziej obleganych połączeń uległa zmianie. W 2008 r. na tych połączeniach przewieziono ponad 6 mln pasażerów (wzrost o 94% w porównaniu z 2002 r.), przy czym ich udział w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów zmalał do 36%. Zmianie uległa również struktura tych połączeń. Co prawda nadal największym pod względem liczby przewiezionych pasażerów połączeniem jest połączenie Warszawa-Londyn to jednak na drugie miejsce awansowało połączenie Warszawa-Paryż, a na trzecie Kraków-Londyn i Gdańsk-Londyn. Jednocześnie wśród 20 największych połączeń w 2008 r. pojawiło się 8 nowych, z czego 7 połączeń nie istniało w 2002 r. Wśród połączeń, które powstały dopiero po 2002 r. są m.in. połączenia Kraków-Londyn czy Gdańsk-Londyn. Warto również zauważyć, iż wśród 20 najbardziej obleganych połączeń, 6 jest połączeniami z portów krajowych do Londynu. Dodatkowo wzrosła również rola połączeń z portów regionalnych. O ile wśród największych połączeń wykonywanych w 2002 r. były tylko dwa połączenia z portów regionalnych, o tyle w 2008 r. tych połączeń było już 8.

4. Rozwój rynku lotniczego w Polsce na tle rynku Unii Europejskiej

Z danych Eurostatu wynika, iż w 2004 r. lotniska Unii Europejskiej obsłużyły około 650 mln pasażerów. W 2007 r. ich liczba wzrosła do 792 mln (wzrost o około 22%). W tym samym czasie wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez krajowe porty lotnicze był znacznie wyższy. W latach 2004-2007 liczba obsłużonych pasażerów zwiększyła się z 8,8 mln do 19,1 mln (wzrost o 117%). Pomimo jednak tak znacznego wzrostu liczby obsłużonych pasażerów przez krajowe porty lotnicze, ich znaczenie na tle Unii Europejskiej jest niewielkie. W 2007 r. polskie porty lotnicze odprawiły 2,4% ogółu obsłużonych pasażerów w Unii Europejskiej. Warto dodać, iż w 2004 r. udział ten wynosił zaledwie 1,4%. Najwięcej pasażerów w 2007 r. obsłużyły lotniska w Wielkiej Brytanii (217 mln), Niemczech (164 mln), Hiszpanii (164 mln), Francji (120 mln) oraz Włoch (106 mln).

Wyk. 4.1. Liczba pasażerów przewieziona w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2007 (dane z lat 2004-2005 dotyczą 25 krajów)



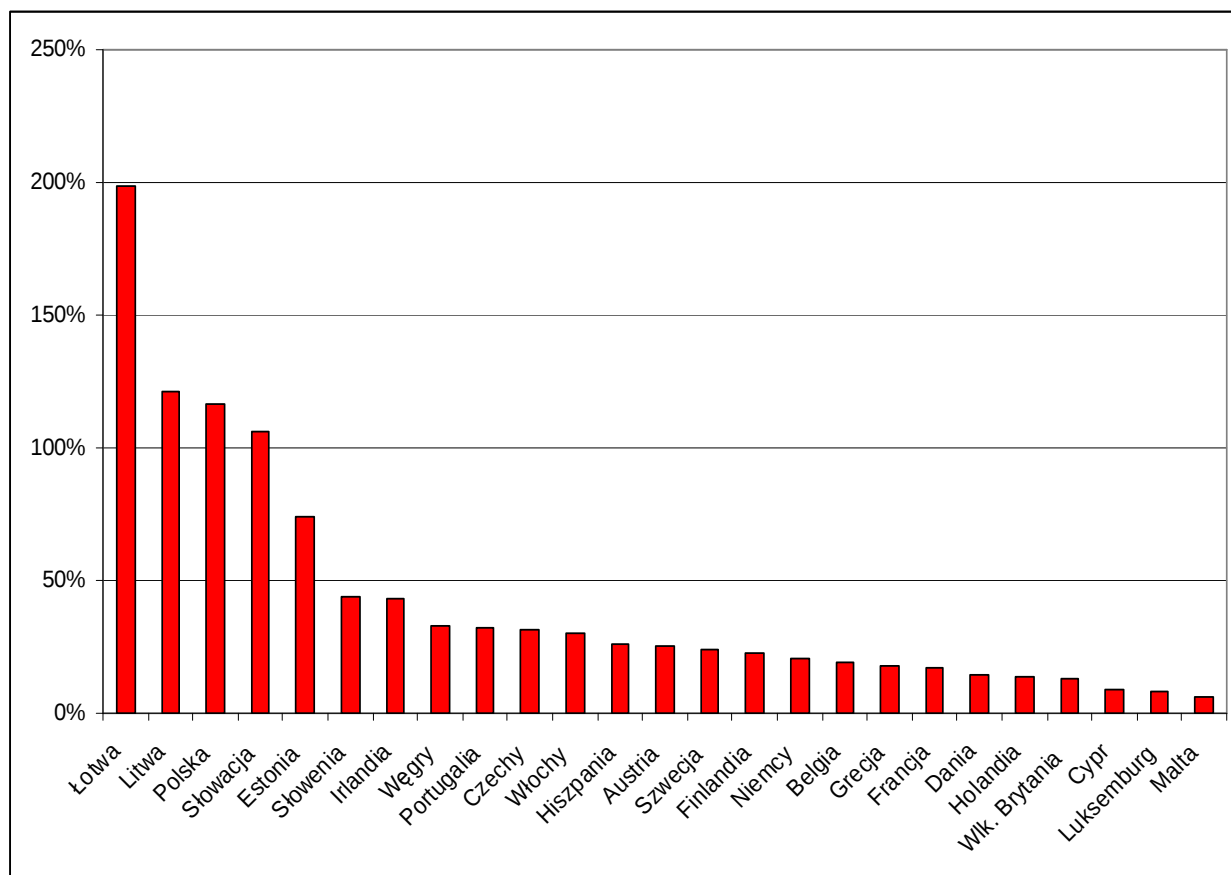
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat.

Analizując rozwój rynku lotniczego w poszczególnych krajach, które w 2004 r. należały do Unii Europejskiej⁵, wyraźnie widać, iż rynek lotniczy w Polsce był jednym z najszybciej rozwijających się rynków. W latach 2004-2007 najszybciej rozwijały się rynki Łotwy (wzrost liczby obsłużonych pasażerów o 199%), Litwy (wzrost o 121%) oraz Polski

⁵ Analiza nie obejmuje Rumunii i Bułgarii.

(wzrost o 117%). Znaczne wzrosty odnotowała również Słowacja (106%) oraz Estonia (74%). Analizując wartości bezwzględne również widać, iż Polska była jednym z rynków na którym nastąpił największy wzrost liczby obsługanych pasażerów. W latach 2003-2007 największy wzrost liczby obsługanych pasażerów odnotowano w Hiszpanii (34 mln), Niemczech (27 mln), Wlk. Brytanii (25 mln), Włoszech (25 mln) oraz Francji (18 mln). Polska znajdowała się na 6 miejscu z 10 mln wzrostem liczby obsługanych pasażerów.

Wyk. 4.2. Wzrost liczby obsługanych pasażerów w poszczególnych krajach w latach 2004-2007⁶



Źródło; Opracowanie własne na podstawie danych ULC (dane dotyczące Polski) oraz Eurostatu (dane dotyczące pozostałych krajów).

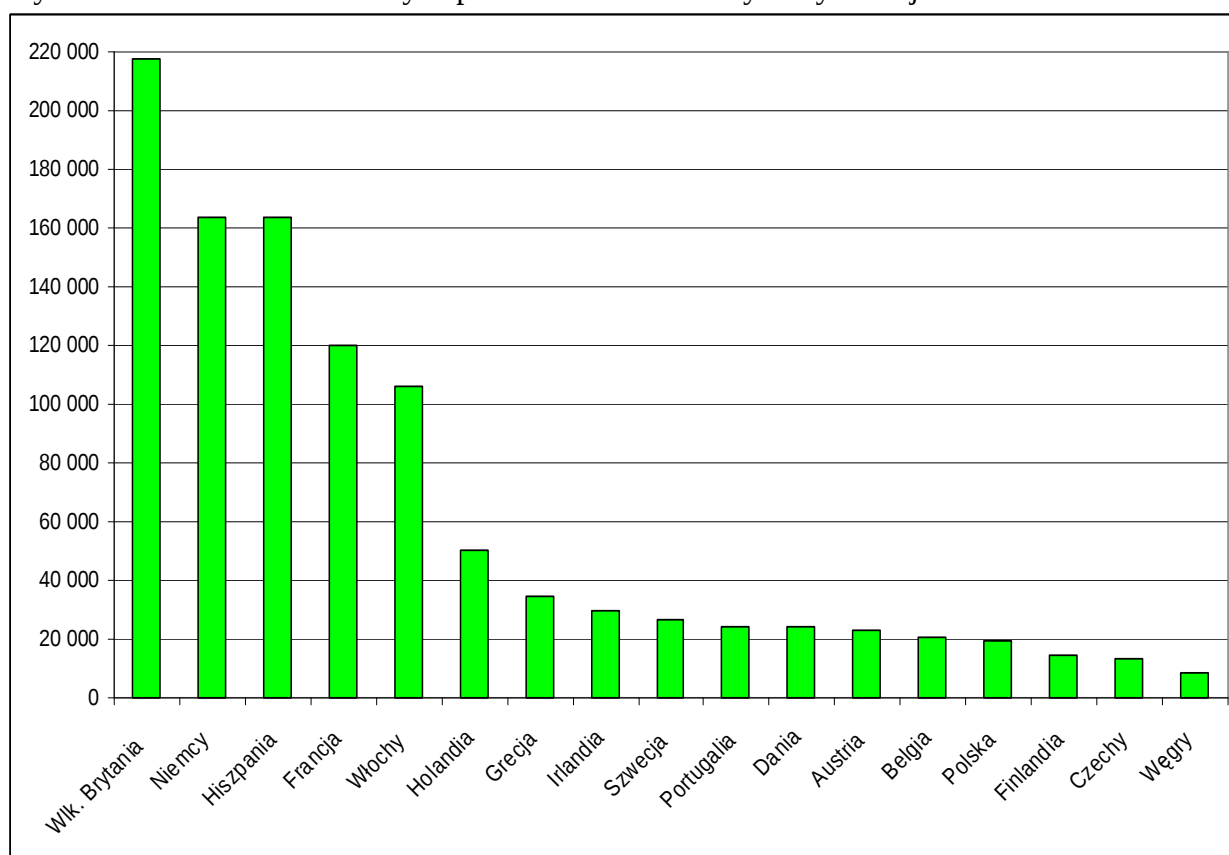
Jednak warto wspomnieć, iż w 2004 r. polski rynek lotniczy na tle 25 krajów Unii Europejskiej był rynkiem słabo rozwiniętym. W 2004 r. krajowe porty lotnicze obsługiwały zaledwie 8,8 mln pasażerów, co dawało Polsce 16 pozycję wśród 25 państw Unii Europejskiej. Więcej pasażerów obsługiwały porty lotnicze np. w Czechach (10 mln) oraz Finlandii (11,8 mln). Różnica pod względem liczby obsługanych pasażerów pomiędzy Polską a zajmującą 10 pozycję Irlandią wynosiła 136% (tj. Irlandia w 2004 r. obsługiwała o 136%

⁶ Dane podano dla 25 krajów, które w 2005 r. należały do Unii Europejskiej.

więcej pasażerów niż Polska). Dodatkowo maleńki Cypr zajmujący 18 pozycję w rankingu obsłużył 6,4 mln pasażerów.

W 2007 r. co prawda Polska dalej zajmuje odległą pozycję w rankingu Państw Unii Europejskiej, które obsłużyły najwięcej pasażerów, to jednak jej pozycja w rankingu nieznacznie się poprawiła. W 2007 r. z 19,1 mln obsłużonych pasażerów Polska zajmowała 14 pozycję, wyprzedzając Finlandię (14,5 mln) oraz Czechy (13,1 mln). 13 w rankingu Belgia obsłużyła w 2007 r. tylko o około 1,7 mln pasażerów więcej niż Polska. Jednocześnie różnica pod względem liczby obsłużonych pasażerów pomiędzy Polską a zajmującą 10 pozycję Portugalią zmalała do 27% (w 2004 r. zajmująca 10 pozycję Irlandia obsłużyła o 136% więcej pasażerów niż Polska).

Wyk. 4.3. Liczba obsłużonych pasażerów w mln w wybranych krajach w 2007 roku

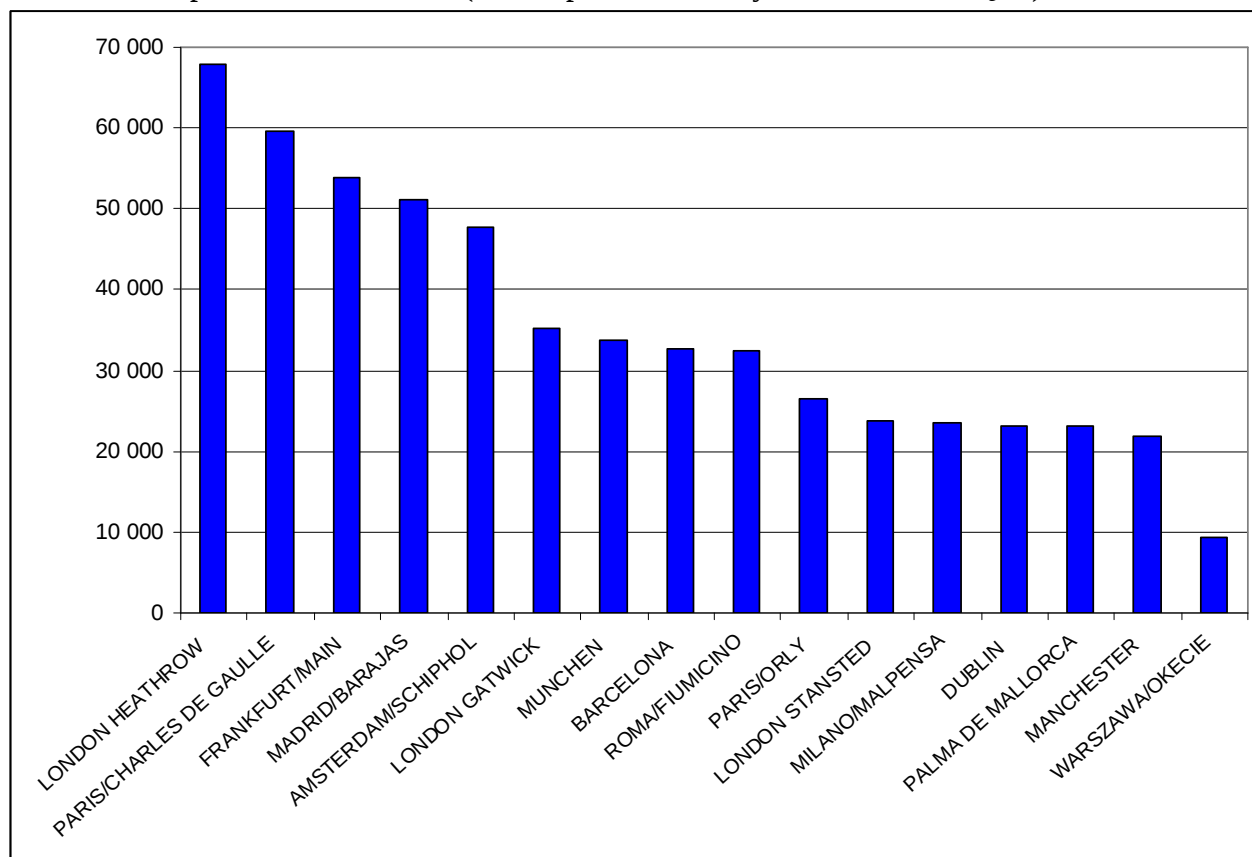


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ULC (dane dotyczące Polski) oraz Eurostatu (dane dotyczące pozostałych krajów).

Największymi portami lotniczymi w Unii Europejskiej w 2007 r. były: port lotniczy Heathrow w Londynie (67,9 mln obsłużonych pasażerów), Charles De Gaulle w Paryżu (60 mln pasażerów), Frankfurt/Main (54 mln pasażerów), Barajas w Madrycie (51 mln

pasażerów) oraz Schiphol w Amsterdamie (48 mln pasażerów). Warszawskie Okęcie z ponad 9 mln obsłużonych pasażerów zajmowało dopiero 34 pozycję w rankingu, przy czym należy zauważyć, iż w 2004 r. Okęcie było 41.

Wyk. 4.4. 15 największym portów lotniczych pod względem liczby obsłużonych pasażerów w 2007 r. (wraz z portem lotniczym Warszawa Okęcie).

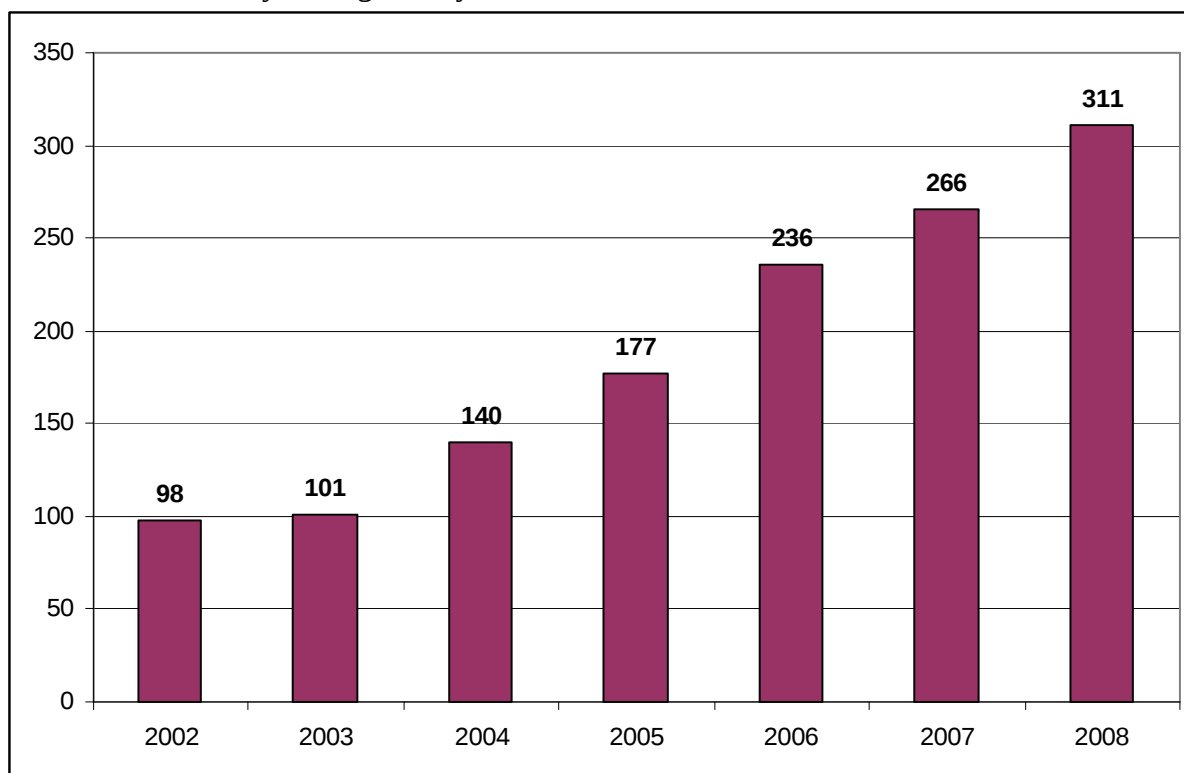


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat.

5. Rozwój siatki połączeń w krajowych portach lotniczych

Liberalizacja rynku w znaczący sposób wpłynęła na rozwój siatki połączeń regularnych. Z informacji zebranych przez Urząd wynika, iż w latach 2002-2003 krajowe porty lotnicze oferowały około 100 połączeń z innymi portami (krajowymi i zagranicznymi). W 2004 r. liczba połączeń wzrosła do 140, a w 2006 r. przekroczyła 200. W 2008 r. liczba połączeń regularnych z których mogli korzystać klienci wzrosła do ponad 300. Tym samym w latach 2003-2008 liczba połączeń w krajowych portach potroiła się tj. wzrosła ze 101 połączeń w 2003 r. do 311 połączeń w 2008 r.

Wyk.5.1. Liczba regularnych połączeń wszystkich krajowych portów lotniczych, z których mogli korzystać klienci w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne.

Wzrost liczby połączeń wynikał z tego, iż linie lotnicze otwierały znacznie więcej połączeń niż likwidowały. O ile w 2003 r. linie lotnicze otworzyły 7 połączeń regularnych (likwidując przy tym cztery) o tyle w latach 2004-2005 linie lotnicze otwierały ponad 40 połączeń rocznie. W latach 2006-2008 otwierano rocznie ponad 60 nowych połączeń, przy czym znacznie wzrosła również liczba likwidowanych połączeń.

Tabela 5.1 Liczba otwieranych i zamykanych połączeń regularnych w Polsce w latach 2003-2008

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Liczba nowych połączeń	7	42	49	70	61	65
Liczba zlikwidowanych połączeń	4	3	12	11	31	20

Źródło: Opracowanie własne.

Rozwój siatki połączeń wynikał przede wszystkim ze wzrostu liczby połączeń w regionalnych portach lotniczych. Co prawda w latach 2003-2008 w największym stopniu liczba połączeń lotniczych wzrosła w Warszawie (wzrost o 50 połączeń) to jednak udział połączeń lotniczych wykonywanych z Warszawy do połączeń lotniczych wykonywanych ze wszystkich portów lotniczych zmniejszył się z około 60% do 35%. Wśród portów regionalnych najszybszy wzrost połączeń odnotowały porty w Krakowie, Katowicach i Gdańsku. W Krakowie liczba połączeń w latach 2003-2008 wzrosła z 11 połączeń do 46. W Katowicach i Gdańsku pomiędzy 2003 r. a 2008 r. liczba połączeń wzrosła o 30. W przypadku Katowic liczba połączeń wzrosła z 5 do 35, a w przypadku Gdańska liczba połączeń wzrosła z 4 do 34.

Tabela 5.2 Liczba połączeń regularnych z których mogą korzystać klienci w poszczególnych portach lotniczych

Nazwa portu lotniczego	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bydgoszcz	1	1	2	2	4	4	11
Gdańsk	5	4	7	9	19	26	34
Katowice	4	5	16	17	21	32	35
Kraków	10	11	20	27	49	50	46
Łódź	1	1	3	1	8	9	13
Poznań	7	9	9	10	10	15	23
Rzeszów	1	1	1	3	3	5	6
Szczecin	2	2	5	3	2	5	8
Warszawa	62	60	69	97	103	100	110
Wrocław	4	6	7	7	16	19	24
Zielona Góra	1	1	1	1	1	1	1
Polska	98	101	140	177	236	266	311

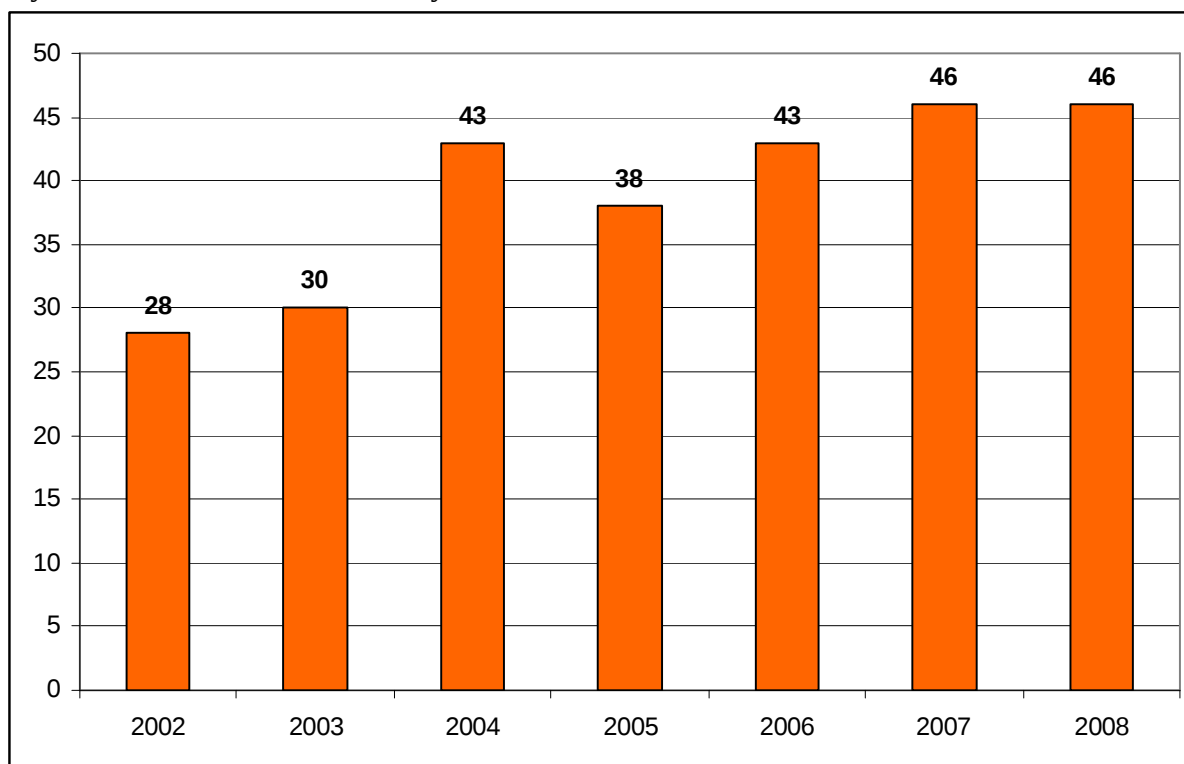
Źródło: Opracowanie własne.

6. Konkurencja na rynku przewozów lotniczych w Polsce

6.1. Konkurencja pomiędzy liniami w Polsce

Liberalizacja rynku umożliwiła również pojawienie się nowych linii lotniczych w Polsce, w szczególności tak zwanych tanich linii lotniczych. W latach 2002-2003 w Polsce swoje usługi oferowało 28-30 linii lotniczych. W 2004 r. na polski rynek lotniczy weszło kilkanaście linii lotniczych. W tym też roku konsumenci mogli korzystać z oferty 43 przewoźników. W następnych latach część linii lotniczych opuściła polski rynek, pojawiły się też nowe linie. Ostatecznie według danych z 2008 r. roku, na polskim rynku działało 46 przewoźników powietrznych.

Wyk. 6.1. Liczba linii lotniczych w Polsce w latach 2002-2008



Źródło: Opracowanie własne.

Spośród regionalnych portów lotniczych największy przyrost linii lotniczych zanotował port lotniczy w Krakowie. W latach 2003-2008 liczba linii oferujących swoje usługi z tego portu wzrosła o 19 tj. do 24 linii lotniczych. Znaczny przyrost przewoźników lotniczych zanotował port lotniczy w Warszawie oraz Gdańsku, odpowiednio 12 i 10 przewoźników. Nadal jednak

można zauważyć, iż najwięcej linii lotniczych oferuje swoje usługi z portu lotniczego w Warszawie.

Tabela 6.1 Liczba przewoźników powietrznych z których oferty mogą korzystać klienci w poszczególnych portach lotniczych

Nazwa portu lotniczego	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bydgoszcz	1	1	2	2	3	2	3
Gdańsk	3	3	5	7	9	12	13
Katowice	3	4	5	4	5	6	7
Kraków	3	5	12	16	21	21	24
Łódź	1	1	3	1	4	4	4
Poznań	3	5	6	8	8	7	9
Rzeszów	1	1	1	2	2	2	2
Szczecin	1	1	4	3	2	4	4
Warszawa	25	25	35	34	33	36	37
Wrocław	3	6	6	5	8	9	8
Zielona Góra	1	1	1	1	1	2	1

Źródło: Opracowanie własne.

Wzrost konkurencji na rynku przejawia się również w liczbie linii obsługujących poszczególne połączenia. Według posiadanych przez Urząd informacji w latach 2003-2008 liczba połączeń obsługiwanych tylko przez 1 przewoźnika wzrosła z 66 linii do 236 linii. Było to związane z rozwojem siatki połączeń krajowych portów lotniczych. Jednocześnie liczba połączeń obsługiwanych przez dwóch przewoźników w analizowanym okresie wzrosła z 32 połączeń do 47 połączeń. Należy również zwrócić uwagę, że o ile w Polsce w 2003 r. nie było żadnego połączenia na którym swoje usługi oferowało 4 czy 5 przewoźników, o tyle w 2008 r. takich połączeń było odpowiednio pięć i jedno.

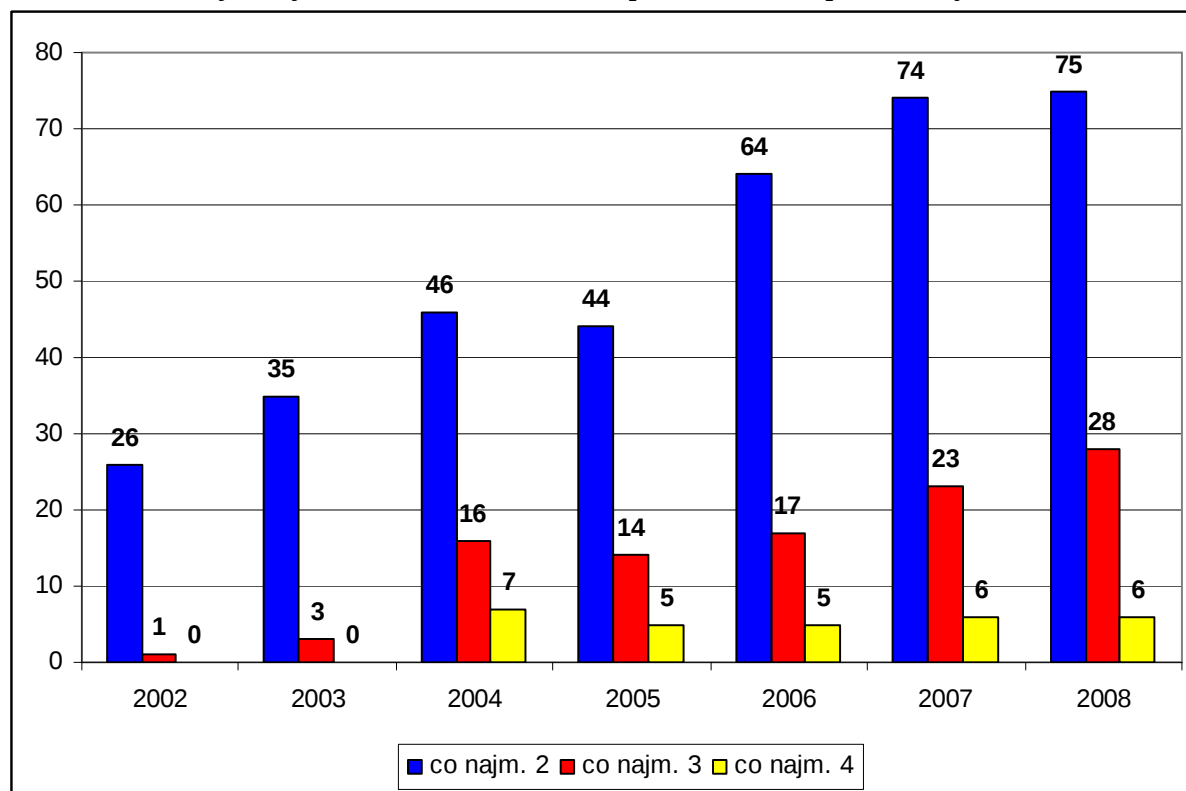
Tabela 6.2 Liczba połączeń lotniczych na których działa określona liczba przewoźników powietrznych w latach 2002-2008

Liczba przewoźników na połączeniu	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	72	66	94	133	172	192	236
2	25	32	30	30	47	51	47
3	1	3	9	9	12	17	22
4	0	0	5	3	1	2	5
5	0	0	1	0	3	4	1
6	0	0	1	2	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Dodatkowo analizując liczbę połączeń, na których w latach 2003-2008 swoje usługi świadczyło co najmniej 2 przewoźników (tj. 2,3,4,5 czy 6), wyraźnie widać wzrost konkurencji. Liczba takich połączeń zwiększyła się w badanym okresie z 35 połączeń w 2003 r. do 75 połączeń w 2008 r. Liczba połączeń, na których działają co najmniej 3 linie lotnicze zwiększyła się z 3 połączeń do 28. Jednocześnie w 2003 r. w Polsce nie było żadnego połączenia na których klienci mogliby wybierać pomiędzy co najmniej 4 przewoźnikami, w 2008 r. takich połączeń było już 6.

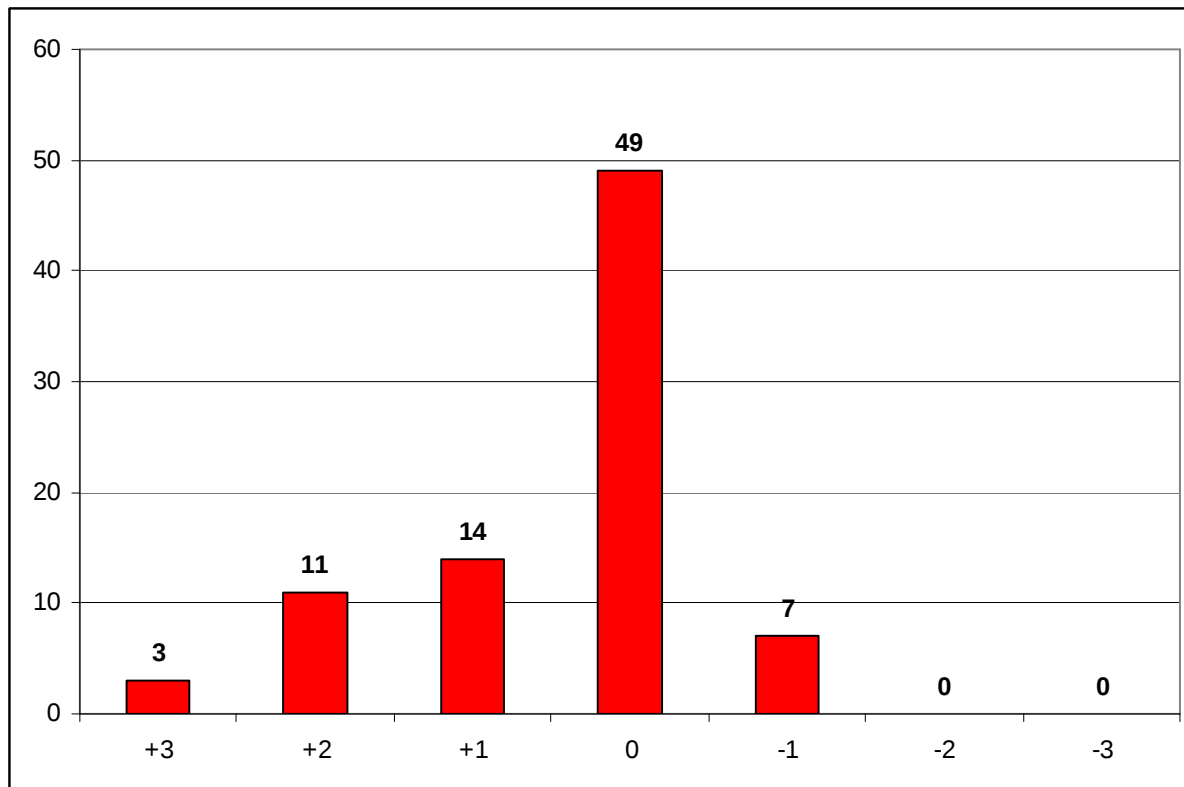
Wyk. 6.2. Liczba połączeń lotniczych na których w latach 2002-2008 działało co najmniej dwóch, trzech i czterech przewoźników powietrznych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania rynku.

Jednocześnie należy zauważyć, iż spośród istniejących 98 połączeń w 2002 r. na 28 połączeniach w latach 2002-2008 nastąpiło zwiększenie liczby przewoźników powietrznych obsługujących te połączenia. Przy czym w przypadku 3 połączeń liczba linii lotniczych na połączeniu zwiększyła się, aż o 3 przewoźników, a na 11 połączeniach pojawiło się dwóch nowych przewoźników powietrznych. Natomiast w badanym okresie spośród istniejących w 2002 r. połączeń na 7 trasach zanotowano spadek liczby przewoźników. Na wszystkich tych połączeniach liczba przewoźników zmniejszyła się o jeden.

Wyk 6.3. Liczba połączeń istniejących w 2002 r. na, których wzrosła i zmalała liczba linii lotniczych (o 1,2,3 linie lotnicze), oraz liczba połączeń na których nie uległa zmianie liczba przewoźników powietrznych w latach 2002-2008

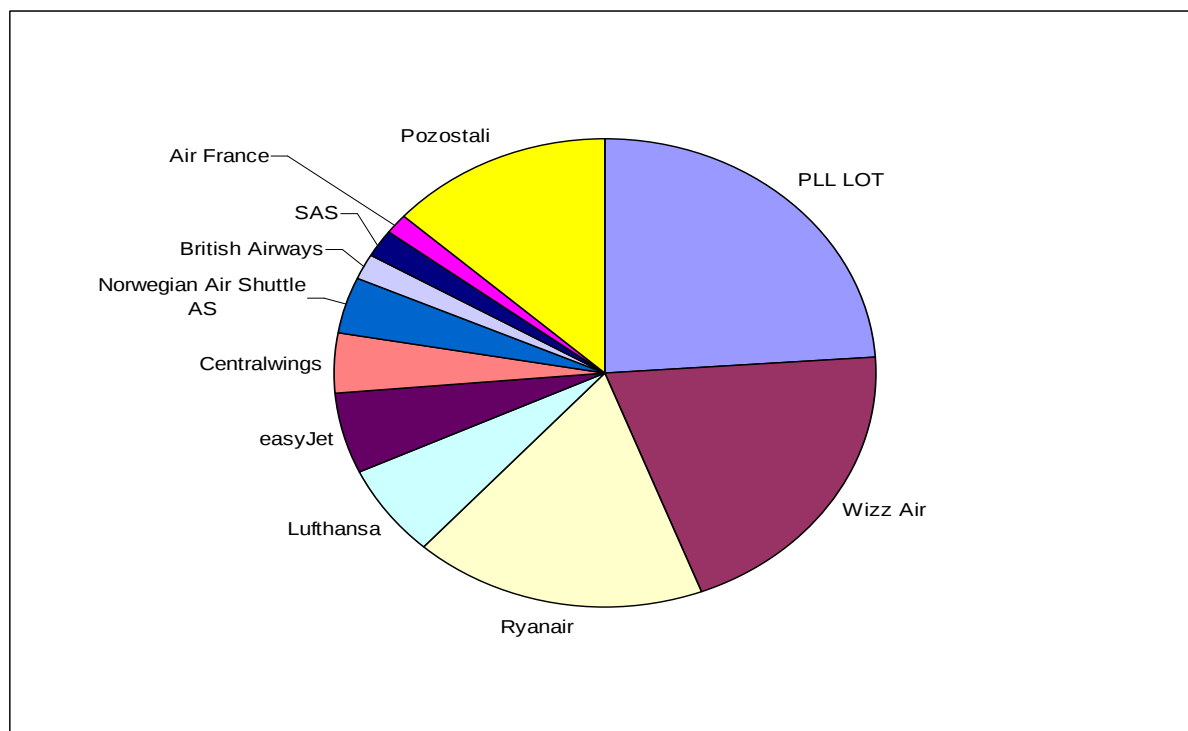


Źródło: Opracowanie własne.

6.2. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

W 2008 r. najwięcej pasażerów z krajowych portów lotniczych przewiózł PLL LOT. Jego udział rynkowy wyniósł (20-25)%. Biorąc pod uwagę jego spółkę córkę Centralwings, udział całej grupy kapitałowej PLL LOT w rynku przewozów lotniczych w Polsce wyniósł (25-30)%. Drugie i trzecie miejsce na rynku zajmują przewoźnicy niskokosztowi tj. Wizz Air oraz Ryanair. Ich udział w rynku wyniósł odpowiednio (20-25)% i (15-20)%. Kolejne miejsce zajęła linia Lufthansa z udziałem wynoszącym ponad (5-10)%.

Wyk. 6.4. Udziały największych linii lotniczych w rynku przewozów lotniczych w Polsce w 2008 r.

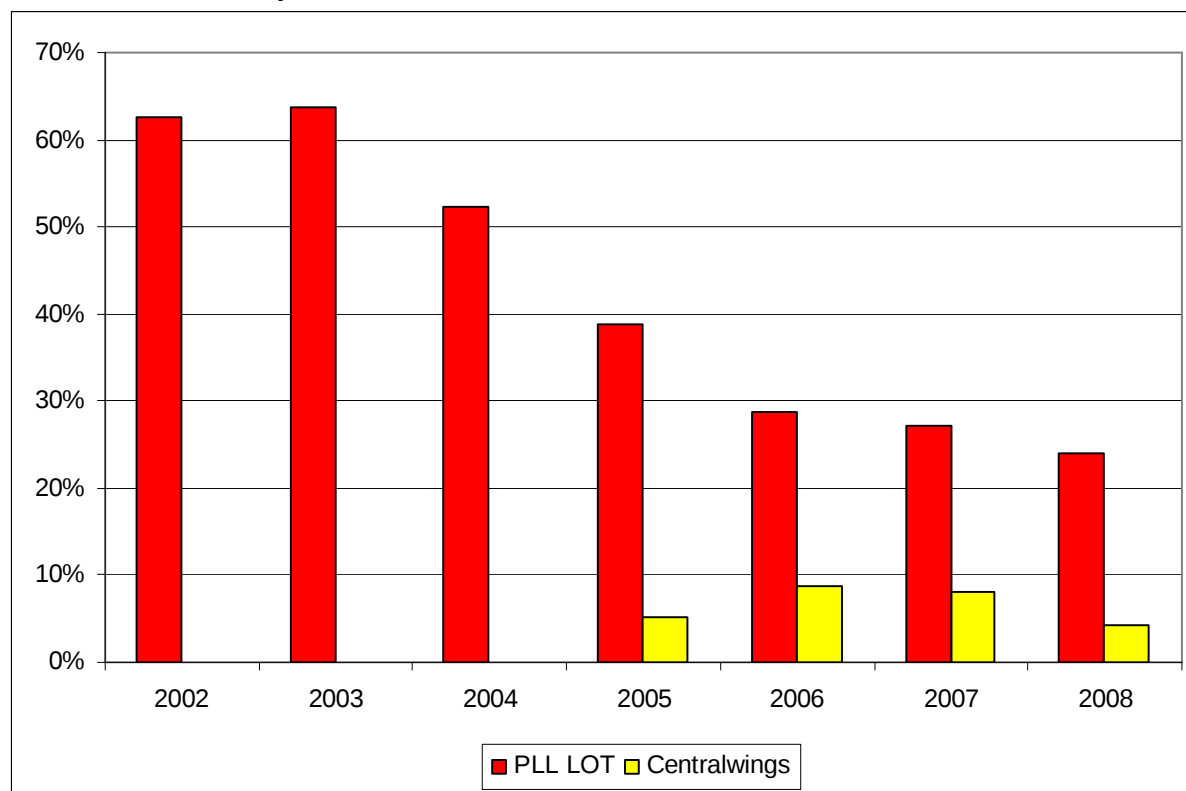


Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z krajowych portów lotniczych.

PLL LOT oferuje również najwięcej połączeń lotniczych z krajowych portów lotniczych. W 2008 r. przewoźnik oferował 82 połączenia, a jego spółka córka Centralwings 57 połączeń. Łącznie klienci obu spółek mogli skorzystać ze 139 połączeń. Najwięksi konkurenci PLL LOT tj. Wizz Air i Ryanair oferowali odpowiednio 74 połączenia oraz 67 połączeń.

Jednocześnie należy zauważyć, iż liberalizacja rynku doprowadziła do pogorszenia pozycji rynkowej narodowego przewoźnika jakim jest PLL LOT. Co prawda nadal był on największym przewoźnikiem powietrznym w 2008 r., to jednak pozycja rynkowa tego przewoźnika w ostatnich latach systematycznie malała. W 2002 r. PLL LOT przewiózł (60-65)% pasażerów, a w 2008 r. już tylko (25-30)%.

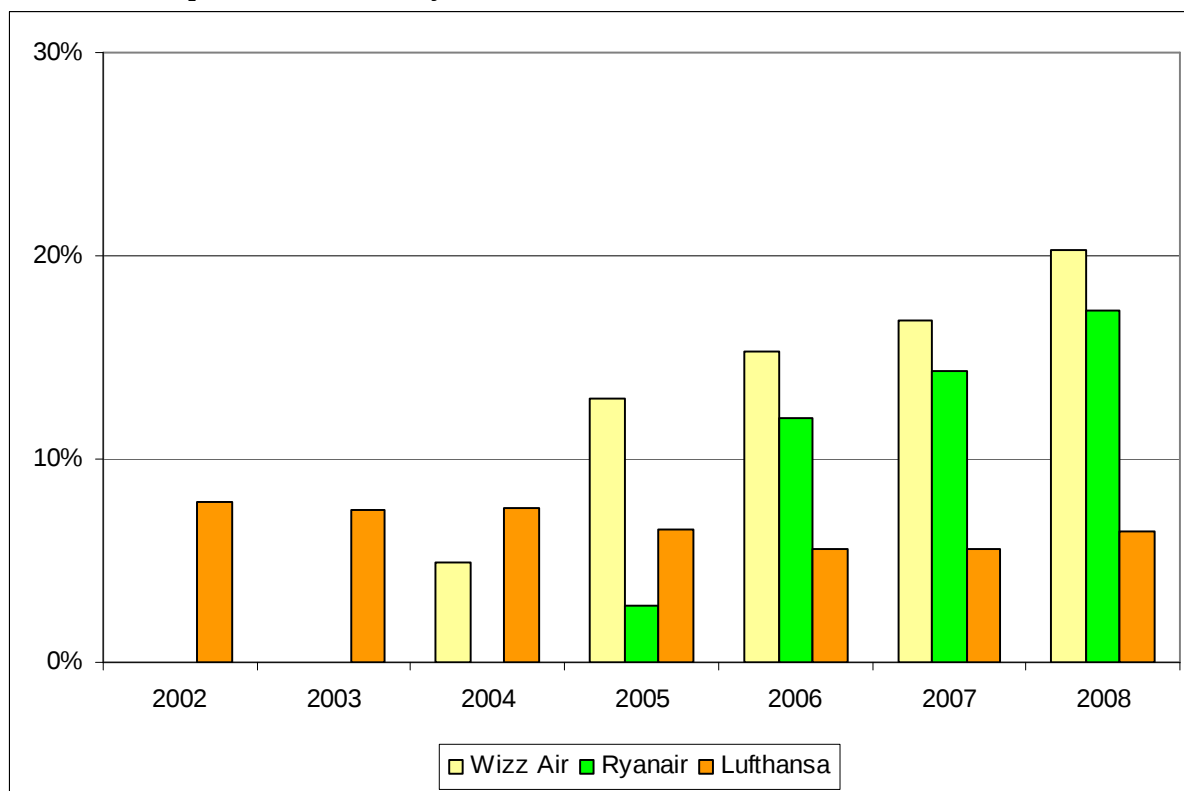
Wyk. 6.5. Udział PLL LOT i Centralwings w latach 2002-2008 w rynku przewozów lotniczych w Polsce



Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z krajowych portów lotniczych.

W tym samym okresie udziały dwóch największych konkurentów działających na rynku w Polsce wzrosły znacząco. Wizz Air swoje usługi dla konsumentów zaoferował w 2004 r. i w tym też roku jego udział rynkowy wyniósł (0-5)%. W następnych latach jego udział rynkowy zwiększył się do (20-25)%. Ryanair wszedł do Polski dopiero w 2005 r. W pierwszym roku działalności jego udział wynosił (0-5)%. Niemniej jednak w 2006 r. linia lotnicza przewiozła już ponad (10-15)% wszystkich pasażerów korzystających z polskich portów lotniczych. W 2008 r. było to (15-20)%.

Wyk. 6.6. Udział rynkowy Wizz Air, Ryanair i Lufthansa w latach 2002-2008 w rynku przewozów lotniczych w Polsce

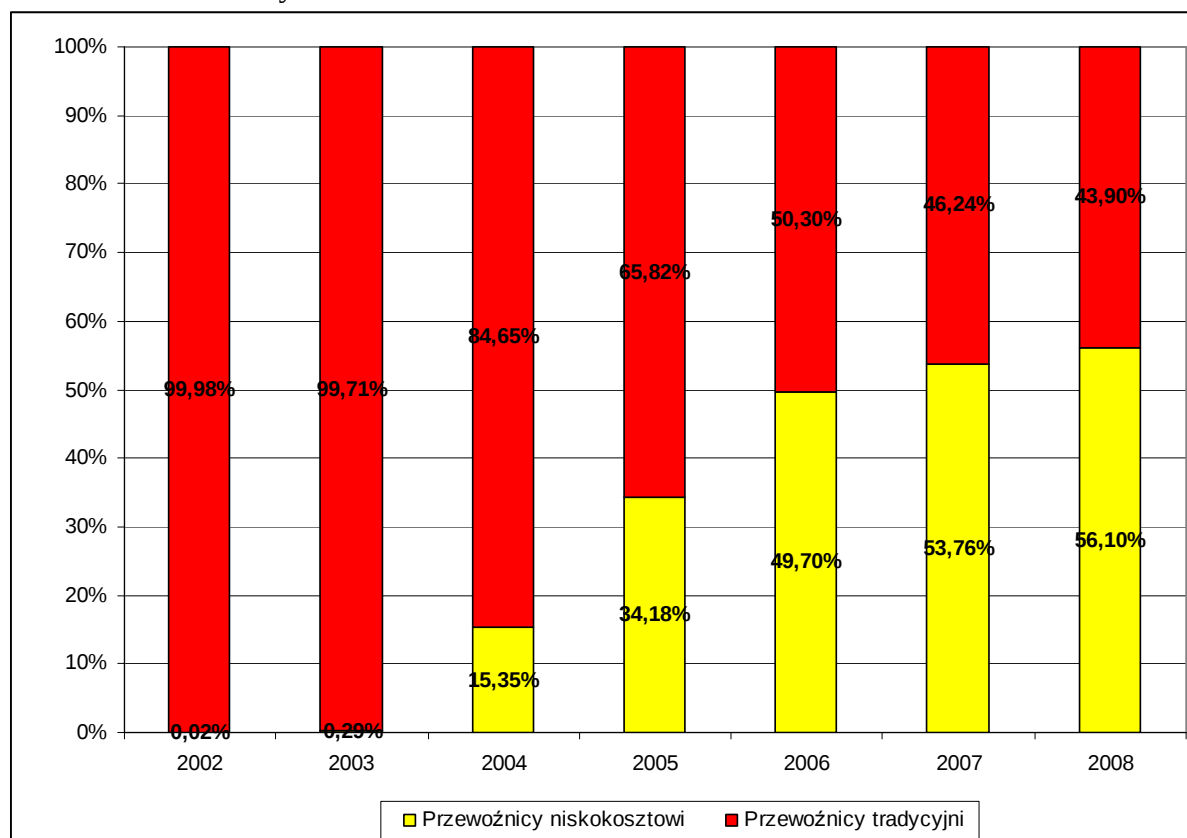


Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z krajowych portów lotniczych.

6.2.1. Struktura rynku przewozów lotniczych z uwzględnieniem podziału na przewoźników tradycyjnych oraz niskokosztowych

Przewoźnicy niskokosztowi pojawili się na polskim rynku w latach 2002-2003. Z posiadanych przez Departament informacji wynika, iż w tym okresie działały dwie linie niskokosztowe tj. Air Balitc oraz Air Polonia. Jednak ich udział rynkowy był nieznaczny i w 2003 r. wynosił około 0,3%. Dopiero w 2004 r. na polskim rynku lotniczym pojawili się następni przewoźnicy m.in. easyJet, Germanwings, Niki, SkyEurope, Volare czy Wizz Air. W tym też roku niskokosztowi przewoźnicy przewieźli ponad 15% pasażerów na polskim rynku lotniczym. W 2005 r. na rynku tanich linii lotniczych pojawiła się spółka córka PLL LOT tj. Centralwings oraz największy europejski przewoźnik niskokosztowy Ryanair. W 2005 r. tanie linie lotnicze przewiozły już około 34% pasażerów. Obecnie większość konsumentów korzysta z usług tanich przewoźników. W 2008 r. ich udział w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów wyniósł 56%. W badanym okresie udział tradycyjnych przewoźników zmniejszył się z ponad 99% do około 44%.

Wyk. 6.7. Udział przewoźników niskokosztowych i tradycyjnych w rynku przewozów lotniczych w Polsce w latach 2002-2008



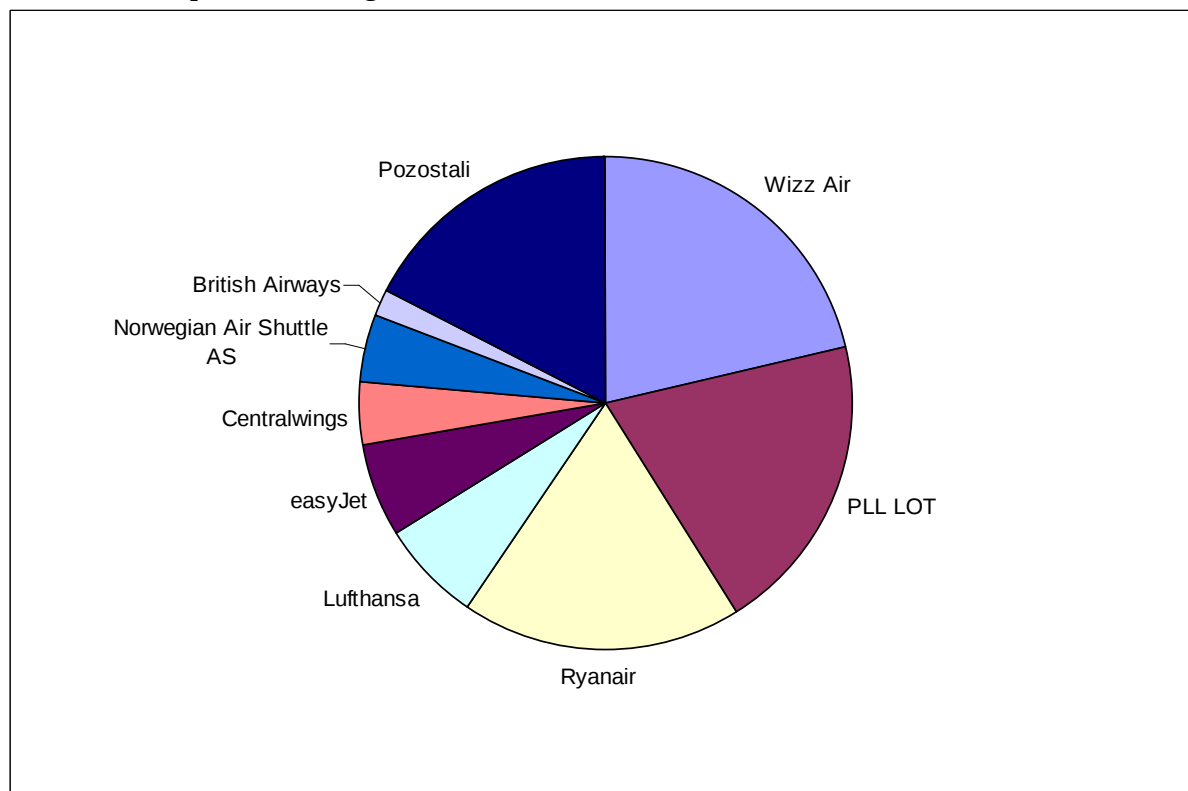
Źródło: Opracowanie własne.

Wśród przewoźników niskokosztowych na rynku przewozów lotniczych w Polsce dominują dwie linie lotnicze tj. Wizz Air oraz Ryanair. Analizując segment tradycyjnych przewoźników, wyraźnie widać, iż największym przewoźnikiem jest PLL LOT. Drugim w kolejności graczem na rynku jest Lufthansa. Do pozostałych dużych tradycyjnych przewoźników należy zaliczyć British Airways, SAS oraz Air France.

6.2.2. Struktura rynku przewozów lotniczych wykonywanych w Polsce w podziale na połączenia krajowe i zagraniczne

Analizując strukturę rynku lotniczego w podziale na połączenia krajowe i zagraniczne, można zauważyć, iż największą linią obsługującą połączenia zagraniczne w 2008 r. była linia Wizz Air. Dopiero na drugim miejscu był PLL LOT. Jeżeli jednak uwzględnimy udziały grupy kapitałowej PLL LOT (łącznie z udziałami linii Centralwings), to nadal grupa ta jest największym podmiotem działającym na rynku polskim.

Wyk. 6.8. Udziały największych linii lotniczych w rynku linii lotniczych obsługujących połączenia zagraniczne z Polski w 2008 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z krajowych portów lotniczych.

W przypadku połączeń krajowych największym podmiotem działającym na tym rynku są PLL LOT (właściwie jedynym). W badanym okresie pasażerów na trasach wewnątrz kraju przewoziło kilka linii lotniczych tj. Air Polonia, Centralwings, Direct Fly, Jet Air, Sky Express czy Wizz Air. W 2008 r. PLL LOT na trasach wewnątrz kraju posiadał tylko jednego konkurenta tj. Jet Air. Należy zwrócić uwagę, iż w badanym okresie praktycznie wszystkie połączenia PLL LOT były połączeniami Warszawy z innymi krajowymi miastami. W przypadku Jet Air część połączeń była pomiędzy miastami wojewódzkimi np. Bydgoszcz-Katowice czy Bydgoszcz-Kraków. Jednocześnie Jet Air konkurował na niektórych trasach z PLL LOT tj. Warszawa-Bydgoszcz czy Warszawa-Poznań. Dodatkowo Jet Air wykonuje połączenia Warszawy z Zieloną Górą, z którego to połączenia zrezygnował PLL LOT.

6.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych wykonywanych w Polsce w podziale na połączenia do poszczególnych krajów

Z analizy ruchu pasażerskiego pomiędzy Polską a innymi krajami wynika, iż około 62% pasażerów podróżuje do 5 krajów tj. Wielkiej Brytanii Niemiec, Irlandii, Włoch i Francji. Urząd postanowił przeanalizować konkurencję na połączeniach do wspomnianych krajów.

Wielka Brytania

Połączenia pomiędzy Polską a Wielką Brytanią są przykładem jak liberalizacja może pozytywnie wpływać na rozwój konkurencji. W posiadanych przez Departament informacji wynika, iż w 2002 r. konsumenci zamierzający udać się z Polski do Wielkiej Brytanii mogli skorzystać z oferty tylko dwóch linii lotniczych tj. PLL LOT oraz British Airways. W 2003 r. swoje usługi na omawianych połączeniach zaoferowała Air Polonia. W 2004 r. oprócz wymienionych trzech podmiotów swoje usługi zaoferowały kolejne trzy linie lotnicze (easyJet, SkyEurope oraz Wizz Air). W 2008 r. konsumenci mogli skorzystać już z oferty 9 linii lotniczych. W badanym okresie zmieniła się również struktura rynku. O ile w 2002 r. na rynku konkurowały tylko PLL LOT (udział 55,7%) oraz British Airways (udział 44,3%), o tyle w 2008 r. łączny udział obu przewoźników nie przekraczał 10%. Najwięcej pasażerów na trasie pomiędzy Polską a Wielką Brytanią przewiózł Ryanair oraz Wizz Air.

Niemcy

W 2002 r. połączenia pomiędzy Polską a Niemcami obsługiwało czterech przewoźników (PLL LOT, Lufthansa, Eurowings oraz White Eagle). W 2003 r. na rynku pojawiły się dwie linie lotnicze EAE oraz Cirrus Airlines. W 2004 r. na rynek weszło kilku kolejnych przewoźników m.in. Wizz Air, Germanwings oraz easyJet. W sumie w 2004 r. konsumenci udający się do Niemiec mogli wybierać spośród 13 przewoźników. W następnych latach liczba przewoźników obsługujących loty do Niemiec spadała i w 2008 r. klienci mogli wybierać już tylko spośród 8 przewoźników. Zmieniła się również struktura rynku. W 2002 r. większość klientów przewiozły Lufthansa (53,1%) oraz PLL LOT (44,31%). W 2008 r. nadal obie wymienione linie lotnicze przewiozły najwięcej pasażerów, jednak ich udział znacznie zmalał. Znaczną liczbę pasażerów przewiozła niskokosztowa linia lotnicza Wizz Air. Czwarty w kolejności był przewoźnik Germanwings.

Irlandia

Połączenia pomiędzy Irlandią a Polską pod względem liczby przewiezionych pasażerów zajmują trzecią pozycję. W badanym okresie pierwsze połączenia pomiędzy Polska a Irlandią powstały w 2004 r. Obsługiwało je dwóch przewoźników tj. PLL LOT oraz Aer Lingus. Wymienione linie lotnicze podzieliły rynek po połowie. W następnych latach zmieniała się struktura tak zdefiniowanego rynku. W 2008 r. trasy z Polski do Irlandii obsługiwały 4 linie lotnicze, przy czym nie było wśród tych przewoźników PLL LOT. Najwięcej pasażerów przewiózł Ryanair oraz Aer Lingus. Następne w kolejności były Centralwings i Wizzair.

Włochy

Połączenia pomiędzy Polską a Włochami w latach 2002-2003 obsługiwało dwóch przewoźników tj. PLL LOT oraz Alitalia. W 2003 r. największym przewoźnikiem była Alitalia, która obsłużyła około 52% ogółu pasażerów. PLL LOT obsłużył około 48% ogółu pasażerów. W 2004 r. na rynku pojawiło się 4 nowych przewoźników. Byli to przewoźnicy niskokosztowi tj. Wizz Air, Volareweb, SkyEurope oraz Air Polonia. W 2008 r. konsumenci mogli wybierać z usług, aż z 9 linii lotniczych. Zmieniała się również struktura rynku. W 2008 r. najwięcej pasażerów przewiózł Wizz Air oraz Centralwings. Udziały przewoźnika Alitalia oraz PLL LOT zmniejszyły się znacznie.

Francja

W latach 2002-2003 połączenia pomiędzy Polską a Francją obsługiwały dwie linie lotnicze PLL LOT oraz Air France. Najwięcej pasażerów w wymienionym okresie przewiózł PLL LOT (około 58%). W następnych latach na trasach pomiędzy Polską a Francją pojawiło się kilku nowych przewoźników. W 2008 r. konsumenci mogli wybierać spośród oferty siedmiu linii lotniczych. Zmieniła się również struktura tego rynku. Nadal dwoma największymi przewoźnikami były linie lotnicze Air France oraz PLL LOT, ale zmniejszyły się ich udziały rynkowe. Trzecim największym przewoźnikiem był Wizz Air.