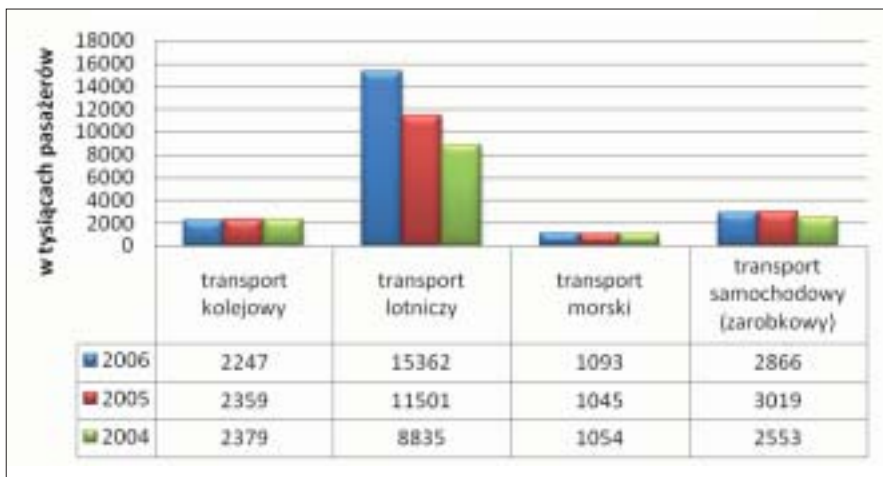


# Międzynarodowe, lotnicze i morskie, przewozy pasażerskie w Polsce



Rys. 1. Międzynarodowe przewozy pasażerów w poszczególnych gałęziach transportu.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (transport lotniczy), Market:07, Statistics, Market and analysis of passenger & ro-ro shipping”, ShipPax Information, Halmstad 2006 (transport morski) oraz „Transport – wyniki działalności w 2006r.”, GUS, Warszawa, 2007 (transport kolejowy i samochodowy)

W ostatnich latach w Polsce obserwowany jest stały wzrost całkowitej liczby pasażerów w przewozach międzynarodowych, chociaż – jak ilustruje to rysunek 1 – dzieje się tak za sprawą transportu lotniczego, gdyż pozostałe gałęzie transportu wykazują w tym zakresie względną stabilizację.

## MIĘDZYNARODOWE LOTNICZE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

### Rynek lotniczy w Polsce.

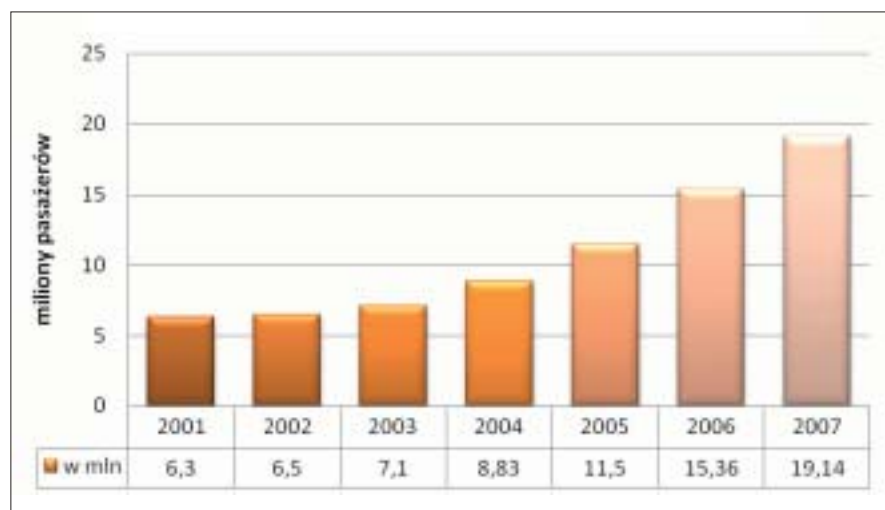
Polski rynek lotniczych przewozów pasażerskich jest obecnie jednym z najszybciej rozwijających się rynków w Europie, o niezwykle imponującej dynamice wzrostu<sup>1</sup>. Potwierdzają to statystyki Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Lotniczych (IATA) oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W 2007 roku porty lotnicze w Polsce odprawiły

ponad 19 mln pasażerów. Jak ilustruje rysunek 2, w ciągu ostatnich 6 lat lotniczy ruch pasażerski wzrósł ponad trzykrotnie. Zwiększa się także liczba rejsów oferowanych w ruchu rozkłado-

wym z Polski: z 1340 wylotów w tygodniu w 2005 roku do 1816 w 2007 roku, z czego średnio 20% przypada na połączenia do miast niemieckich<sup>2</sup>.

Tak dynamiczny rozwój przewozów lotniczych zawdzięczamy przede wszystkim stosunkowo wysokiemu tempu wzrostu gospodarczego oraz liberalizacji i otwarciu rynku przewozów lotniczych w 2004 roku, a wraz z nim wzrostu aktywności przewoźników niskokosztowych, co stało się głównym motorem rozwoju polskiego rynku lotniczego. Ekspansja tanich przewoźników wygenerowała nowy popyt i zwiększyła dostępność ekonomiczną usług lotniczych na rynku polskim, zmieniając także strukturę tego popytu na korzyść przewozów turystycznych oraz wyjazdów związanych z pracą za granicą, itp.

Prognozy dla polskiego rynku lotniczego są bardzo optymistyczne. Przewiduje się, że do 2030 roku całkowita liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego przekroczy 75 mln<sup>3</sup>,

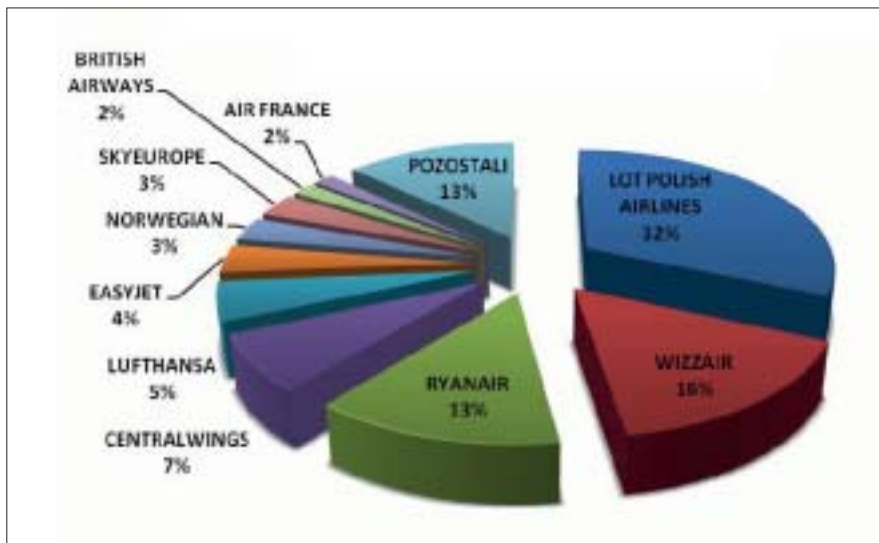


Rys. 2. Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 2001 – 2007.  
Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

<sup>1</sup> Mimo to nadal znajdujemy się wciąż wśród krajów o bardzo małej intensywności ruchu lotniczego (relacja wielkości ruchu lotniczego do liczby ludności).

<sup>2</sup> T. Dziedzic „Rynek lotniczy 2007”, dodatek specjalny do „Wiadomości turystyczne”, wrzesień 2007 s.25.

<sup>3</sup> Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Rys. 3. Główni przewoźnicy w lotniczym transporcie pasażerskim w Polsce w 2007 roku.  
Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego

(rysunek 3). W grupie przewoźników tradycyjnych, poza LOT-em ugruntowaną pozycję zajmuje niemiecka Lufthansa, a za nią kolejno British Airways oraz Air France, które – mimo ekspansji LCC – zdołały nawet pozyskać nowych pasażerów.

### Polskie cywilne porty lotnicze.

W Polsce na 38 mln mieszkańców przypada zaledwie 12 portów lotniczych<sup>7</sup>, wykorzystywanych w przewozach pasażerskich, z czego rejsy międzynarodowe wykonywane są z 10 lotnisk. Na tle sąsiadów w tym zakresie wypadamy bardzo słabo. Na przykład Niemcy dysponują 502 lotniskami, Francja 460, a Wielka Brytania 390<sup>8</sup>.

Polskim portem lotniczym o największym ruchu pasażerskim nadal pozostaje Warszawa-Okęcie, z którego w ubiegłym roku skorzystało 9,268 mln osób. Jednak już ponad połowa wszystkich pasażerów została odprawiona na po-

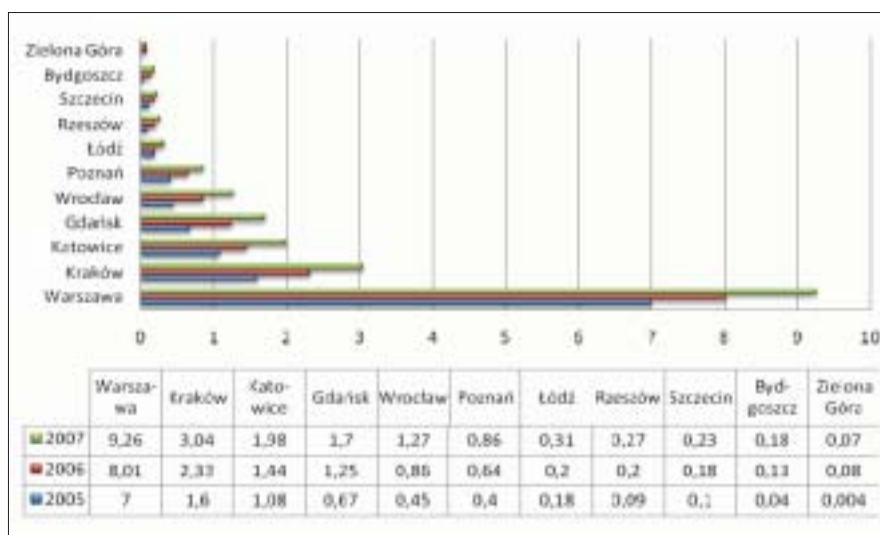
przy czym w kolejnych latach trudno już będzie oczekiwać aż tak spektakularnych wzrostów. Jednak należy podkreślić, że stabilny i zrównoważony rozwój przewozów lotniczych jest uwarunkowany równoczesnym rozwojem infrastruktury lotniskowej w Polsce.

### Przewoźnicy lotniczy.

W ostatnich latach w Polsce rozpoczęło działalność – obok przewoźników tradycyjnych – wielu nowych, niskokosztowych przewoźników lotniczych (LCC), których udział w przewozach lotniczych systematycznie rośnie: w 2005 roku wyniósł 31,37%, a w następnym roku już 46,2%<sup>4</sup>. Liczba pasażerów przewiezionych „taniami liniami” osiągnęła w 2006 roku 6,15 mln, to jest o prawie 100% więcej, niż w roku poprzednim i siedmiokrotnie więcej, niż w 2004 roku<sup>5</sup>. Dużą aktywność wykazują przewoźnicy niskokosztowi oferujący loty w kierunku Wielkiej Brytanii i Irlandii oraz w kierunku Skandynawii, gdzie stają się bezpośrednim konkurentem armatorów operujących na Bałtyku<sup>6</sup>.

Pierwszą pozycję wśród przewoźników lotniczych w Polsce niezmiennie zajmują Polskie Linie Lotnicze LOT. Niemniej jednak – mimo, że liczba pasażerów LOT-u w ubiegłym roku wzrosła

o 700 000 – jego udział w rynku zmalał o 2 punkty procentowe w stosunku do 2006 roku i wynosi obecnie 32%; podczas gdy jeszcze w 2005 roku pasażerowie LOT-u stanowili 44% łącznej liczby pasażerów linii lotniczych. Przewoź-



Rys. 4. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych.  
Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

cym przewoźnikiem niskokosztowym i jednocześnie drugim w rankingu, jest węgierski Wizzair, który opanował już 16% rynku. Na kolejnym miejscu uplasował się irlandzki Ryanair (13%), który w Europie jest niekwestionowanym liderem w przewozach niskokosztowych

zostałych lotniskach regionalnych, których znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego systematycznie rośnie. W 2007 roku przewinęło się przez nie o 36% pasażerów więcej, niż w roku poprzednim (rysunek 4). Spośród portów regionalnych dominujące pozycje zaj-

<sup>4</sup> [http://www.ulc.gov.pl/index\\_1.php?dzial=prasa&plik=13\\_05\\_2005\\_gazeta](http://www.ulc.gov.pl/index_1.php?dzial=prasa&plik=13_05_2005_gazeta)

<sup>5</sup> T. Dziedzic „Rynek lotniczy 2007”, dodatek specjalny do „Wiadomości turystyczne”, wrzesień 2007 s. 20.

<sup>6</sup> Więcej o wpływie rozwoju linii niskokosztowych w Europie na europejskie przewozy promowe w referacie autorki w: „Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego – implikacje dla regionów”, Uniwersytet Szczeciński, Zeszyty Naukowe nr 491, Ekonomiczne Problemy Usług nr 15, Szczecin 2008, s. 167.

<sup>7</sup> Wśród nich lotnisko Szczytno - Szymany, którego działalność jest zawieszona i Zielona Góra –Babimost, obsługujące tylko połączenia krajowe

<sup>8</sup> A. Fularz „Polska potrzebuje sieci małych portów lotniczych”, Przegląd komunikacyjny 4/2006.

mują: Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice i Gdańsk Lech Walesa Airport. Pierwszy z nich ma obecnie szanse na przyspieszenie rozwoju dzięki unijnemu wsparciu finansowemu z budżetu TEN-T. Najmniejszą liczbę podróży obsługuje natomiast port w Zielonej Górze (tylko ruch krajowy) i w Bydgoszczy.

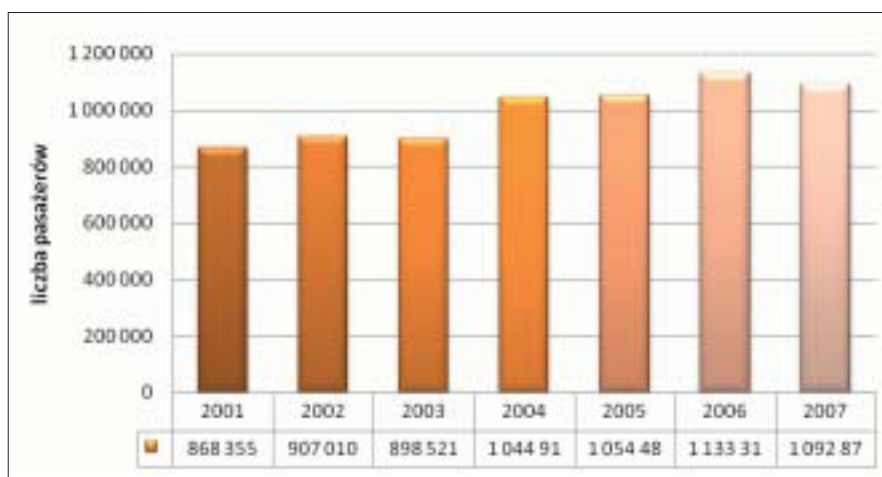
Aktywizacja regionalnych portów lotniczych jest w dużej mierze wynikiem rozwoju siatki połączeń linii niskokosztowych, przede wszystkim Wizzair, Ryanair i Centralwings. W niektórych regionalnych portach lotniczych, jak na przykład Szczecin, Bydgoszcz, Łódź, Rzeszów, Katowice, można zaobserwować znaczną (powyżej 65%) przewagę oferty przewoźników niskokosztowych nad tradycyjnymi.

## MIĘDZYNARODOWE PROMOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

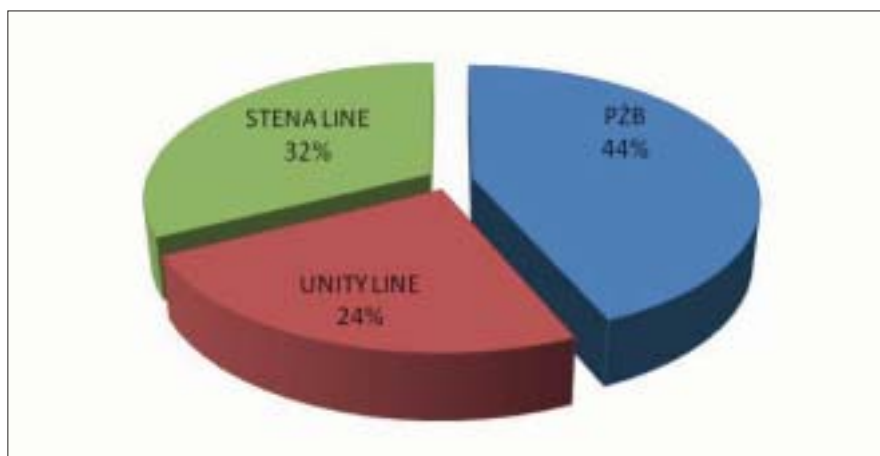
### Rynek przewozów promowych w Polsce.

Rynek przewozów promowych w Polsce pozostaje w cieniu dynamicznie rozwijającego się rynku lotniczego. Zasluguje jednak na szczególną uwagę, gdyż stale rośnie zainteresowanie tą formą transportu na Bałtyku, co ma swoje odzwierciedlenie w nowych inwestycjach tonażowych.

Przewozy pasażerskie realizowane żeglugą promową na przestrzeni lat 2001 – 2007 wykazują niewielką tendencję wzrostową, jednakże w niektó-



Rys. 5. Promowe przewozy pasażerskie w Polsce w latach 2001 – 2007. Źródło: opracowanie własne w oparciu o Market:07, Statistics, Market and analysis of passenger & ro-ro shipping”, ShipPax Information, Halmstad 2006 oraz Cruise&Ferry Info 1-12/2007, 1-2/2008



Rys. 6. Udział poszczególnych armatorów promowych w przewozach pasażerskich w 2007 r. Źródło: opracowanie własne w oparciu o Market:07, Statistics, Market and analysis of passenger & ro-ro shipping”, ShipPax Information, Halmstad 2006 oraz Cruise&Ferry Info 1-12/2007, 1-2/2008

rych latach występowały ich nieznaczne wahania. W latach 2001 - 2003 obroty pasażerskie ustabilizowane były na poziomie około 900 000 osób rocznie. Rok 2004 przyniósł ich wzrost o 16,3%, kiedy to łącznie promami przewieziono 1,044 mln osób (rysunek 5). Powyższy przyrost spowodowany był przede wszystkim akcesją Polski do Unii Europejskiej i przejazdami Polaków do pracy w Szwecji, przyjazdami Skandynawów do Polski w celu zrobienia zakupów oraz wzrostem zainteresowania rodaków turystyką międzynarodową – zarówno wyjazdową do Skandynawii jak i ofertą turystyczną operatorów promowych.

### Armatorzy promowi.

Na polskim rynku pasażerskie przewozy promowe realizowane są przez

trzech przewoźników: Polską Żeglugę Bałtycką (realizującą usługi pod marką Polferries), Unity Line oraz Stena Line, którzy oferują regularne połączenia ze Szwecją i Danią.

Ze Szwecją utrzymywanych jest 5 serwisów:

- Świnoujście – Ystad (2 serwisy obsługiwane przez Polferries i Unity Line)
- Świnoujście – Trelleborg (Unity Line)
- Gdynia – Karlskrona (Stena Line)
- Gdańsk – Nynashamn (Polferries).

Ponadto Polferries eksploatuje dwa połączenia do Danii:

- Świnoujście – Kopenhaga
- linia sezonowa Świnoujście – Rønne (Bornholm).

Wśród przewoźników operujących na polskim rynku najwyższy ruch pasażerski odnotowuje Polferries, który na swych połączeniach przewiózł w 2007 roku około 480 000 osób, co daje mu 44% udział w rynku. Przewozy pasażerskie szwedzkiej Steny Line to niepełna jedna trzecia rynku, a trzeciego przewoźnika, Unity Line – 24% (rysunek 6)

### Przewozy promowe.

Z połączeń promowych, utrzymywanych przez Polferries, najwyższe przewozy obserwuje się na linii ze Świnoujścia do Ystad, której udział w obrotach tego przewoźnika wynosi około 40%. Na początku dekady ruch pasażerski na omawianym połączeniu ustabilizowany był na poziomie około 100 000 osób, natomiast wyraźny wzrost przewozów

nastąpił od 2003 roku i w ubiegłym przewozy uległy blisko podwojeniu w stosunku do roku 2001. Podobna sytuacja występuje na połączeniu Gdańsk – Nynashamn, gdzie najwyższe obroty zanotowano w roku 2005. Spadek przewozów w roku następnym spowodowany był głównie ekspansją niskokosztowych przewoźników lotniczych, którzy uruchomili nowe połączenia ze Sztokholmem. Rok 2007 przyniósł ponowny wzrost ruchu. Z kolei przewozy na linii Świnoujście – Kopenhaga wykazują stabilność na poziomie około 100 000 pasażerów rocznie.

Wysokie przewozy pasażerskie odnotowuje linia Gdynia – Karlskrona armatora Stena Line. Na połączeniu tym widoczne są ich wahania w ostatnich latach. Najwięcej pasażerów operator ten przewiózł w roku 2004 – nieco ponad 420 000. W roku następnym nastąpił spadek ruchu o około 14%, by w roku kolejnym wrócić do poziomu prawie sprzed dwóch lat. Należy podkreślić, iż omawiane połączenie wykazuje najwyższe przewozy w porównaniu z pozostałymi liniami promowymi.

Trzeci z operatorów Unity Line osiąga na przestrzeni lat stały, coroczny wzrost przewozów na swoim połączeniu Świnoujście – Ystad. Uruchomiona

w 2007 roku linia Świnoujście – Trelleborg nastawiona jest przede wszystkim na transport ładunków, stąd przewozy pasażerskie są tu na niskim poziomie (rysunek 7)

### Flota.

Operatorzy działający na polskim rynku promowym zatrudniają łącznie 14 promów. Największą flotę posiada Unity Line – 7 jednostek. Większość z nich to promy typu ro-pax, mające od 57 do 370 miejsc pasażerskich. Dwa promy – „Polonia” i nowo zakupiona „Skania”, która wejdzie do eksploatacji przed letnim sezonem pasażerskim, są jednostkami pasażersko – towarowymi, przystosowanymi do przewozu 918 pasażerów („Polonia”) i 1 300 osób („Skania”). 3 promy kursują na towarowej trasie Świnoujście – Trelleborg, gdzie armator oferuje 2 - 3 odejścia dziennie z obu portów. Podobnie na połączeniu Świnoujście – Ystad eksploatowane są 3 jednostki, oferujące trzy zawinięcia. Od sezonu letniego, po przejęciu „Skanii”, obsada tonażowa linii zwiększy się do 4 jednostek, a liczba odejść do 4 dziennie.

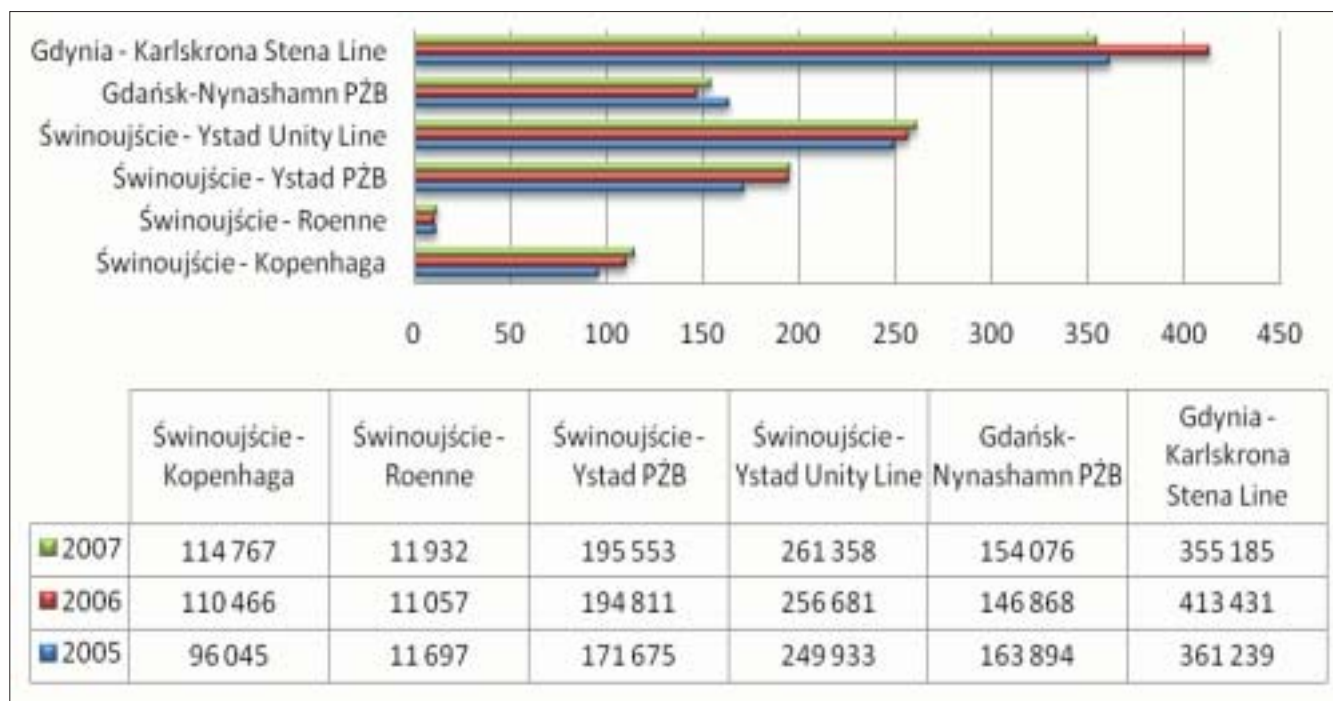
Polferries dysponuje 4 promami. Dwa z nich – „Scandinavia”(1 888 pasażerów) i „Baltivia”(250 osób) – eksploatowane są na połączeniu Gdańsk – Nynashamn. Na linii Świnoujście –

Kopenhaga pływa prom pasażersko – samochodowy „Pomerania” (1 000 pasażerów), zapewniając jedno odejście dziennie z każdego portu, a na szlaku Świnoujście – Ystad armator zatrudnia prom typu ro-pax „Wawel”(1 000 pasażerów), oferując również jedno zawinięcie dziennie do każdego z portów.

Trzeci z operatorów, Stena Line, na swoim szlaku Gdynia – Karlskrona zapewnia 3 zawinięcia dziennie. Przewozy pasażerskie wykonywane są głównie przez prom typu pasażersko - samochodowy „Stena Baltica”(1 200 osób), a pozostałe dwa to typowe jednostki typu ro-pax, przeznaczone głównie dla kierowców pojazdów ciężarowych.

### LITERATURA:

1. Market:07, Statistics, Market and analysis of passenger & ro-ro shipping”, ShipPax Information, Halmstad 2006.
2. T.Dziedzic „Rynek lotniczy 2007”, dodatek specjalny do „Wiadomości turystyczne”, wrzesień 2007.
3. Cruise&Ferry Info 1-12/2007, 1-2/2008.
4. A.Fularz „Polska potrzebuje sieci małych portów lotniczych”, Przegląd komunikacyjny 4/2006.
5. „Transport – wyniki działalności w 2006 r.”, GUS, Warszawa, 2007.
6. <http://www.ulc.gov.pl/>



Rys. 7. Pasażerskie przewozy promowe na poszczególnych liniach. Źródło: opracowanie własne w oparciu o Market:07, Statistics, Market and analysis of passenger & ro-ro shipping”, ShipPax Information, Halmstad 2006 oraz Cruise&Ferry Info 1-12/2007, 1-2/2008