

20 lat Polski w Unii Europejskiej

Doświadczenia i wyzwania

**Księga jubileuszowa
Profesor Ewy Pancer-Cybulskiej**

**pod redakcją Ewy Szostak,
Bernadety Baran i Łukasza Olipry**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2024

Recenzja naukowa

dr hab. Ireneusz Jaźwiński, prof. US

Redakcja wydawnicza

Agnieszka Flasińska

Korekta

Barbara Łopusiewicz

Opracowanie graficzne, skład i łamanie

Małgorzata Myszkowska

Projekt okładki

Beata Dębska

Na okładce wykorzystano zdjęcie z zasobów Adobe Stock

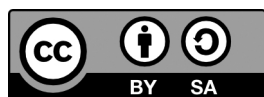
Fotografie w rozdziale „Bardzo osobisty przyczynek do biografii, nie tylko naukowej” pochodzą z archiwum rodziny Jubilatki.

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2024

Nota copyright obowiązuje do 31 maja 2025.

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

Od 1 czerwca 2025 publikacja dostępna na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-
Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe (CC BY-SA 4.0). Skrócona treść licencji
na <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.pl>



ISBN 978-83-67899-83-3 (dla wersji papierowej)

ISBN 978-83-67899-84-0 (dla wersji elektronicznej)

DOI: 10.15611/2024.84.0

Cytuj jako: Szostak, E., Baran, B. i Olipra, Ł. (red.). (2024). *20 lat Polski w Unii Europejskiej. Doświadczenia i wyzwania. Księga jubileuszowa Profesor Ewy Pancer-Cybulskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.

RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W OKRESIE 20 LAT CZŁONKOSTWA POLSKI W UNII EUROPEJSKIEJ

Łukasz Olipra

8.1. Wprowadzenie

Akcesja Polski do Unii Europejskiej wywarła wpływ na wszystkie obszary gospodarki. Było to z jednej strony wynikiem działania mechanizmów rynkowych i przystąpienia do wspólnego rynku Unii Europejskiej, z drugiej – wdrażaniem i dostosowywaniem się do regulacji, które obowiązywały w Unii. W niektórych obszarach gospodarki i branżach efekty członkostwa były odroczone w czasie ze względu na wynegocjowane okresy przejściowe, w innych zmiany następowały bardzo szybko, bo nowe regulacje zaczynały obowiązywać z dniem akcesji. Do takich branż należy transport lotniczy. Rynek usług transportu lotniczego został zliberalizowany od początku członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Otwarcie polskiego rynku polegające przede wszystkim na swobodnym dostępie do tras i polskich portów lotniczych dla przewoźników z innych państw członkowskich UE rozpoczęło proces jego dynamicznego rozwoju. Dwudziesta rocznica przystąpienia Polski do Unii Europejskiej wydaje się dobrym momentem na dokonanie pewnych podsumowań i analiz zmian, które zaszły w tym okresie na rynku transportu lotniczego w Polsce.

Celem niniejszego opracowania jest identyfikacja głównych zmian, będących konsekwencją liberalizacji rynku transportu lotniczego w Polsce, wynikającej z akcesji Polski do Unii Europejskiej. W pierwszej części opracowania przedstawiono podstawowe regulacje w zakresie funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego, a następnie omówiono proces liberalizacji rynku lotniczego w Unii Europejskiej. Dalej przeprowadzono analizę zmian ilościowych, które w czasie 20 lat członkostwa w UE obserwowaliśmy w transporcie lotniczym w Polsce (głównie dynamiczny wzrost liczby pasażerów i operacji) oraz jakościowych – przeanalizowano strukturę rynku pasażerskiego transpor-

tu lotniczego według typów przewoźników oraz konkretnych linii lotniczych. Opracowanie zamyka omówienie oddziaływania zmian w przewozach pasażerskich na funkcjonowanie portów lotniczych w Polsce.

Wśród zastosowanych metod należy wymienić badanie źródeł zastanych (*desk research*), analizę danych statystycznych dotyczących ruchu lotniczego w Polsce, wskaźniki dynamiki oraz analizę struktury.

8.2. Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego

Aby zrozumieć proces liberalizacji rynku usług transportu lotniczego w Unii Europejskiej, należy najpierw zapoznać się z podstawowymi zasadami i międzynarodowymi regulacjami prawnymi, w oparciu o które funkcjonował (i w dużej mierze wciąż funkcjonuje) międzynarodowy transport lotniczy. Podstawowy system prawa traktatowego, normujący na płaszczyźnie wielostronnej publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej stanowi Konwencja chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (1944) oraz uzupełniające ją dokumenty, uzgodnione na Konferencji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Chicago w 1944 r.; więcej na ten temat: (Rhoades, 2008, s. 41-49). Konwencja opiera się na powszechnie przyjętych zasadach suwerenności powietrznej państw i przynależności państwowej statków powietrznych, dodatkowo trwale je sankcjonując (Żylicz, 2002, s. 47).

Konwencja chicagowska określiła wolności lotnicze jedynie dla statków powietrznych wykonujących nieregularną służbę lotniczą. Wykonywanie nad lub na terytorium każdego państwa regularnych międzynarodowych służb powietrznych zostało w myśl Konwencji uzależnione od specjalnego zezwolenia lub innego upoważnienia udzielonego przez to państwo. Nie została określona forma takiego zezwolenia, zakładano natomiast, że będzie ono w głównej mierze udzielane poprzez podpisanie dodatkowych układów. Pierwsza i druga wolność lotnicza (wolności techniczne lub też tranzytowe) są przyznawane wzajemnie dla międzynarodowych regularnych służb powietrznych przez strony Układu o dwóch wolnościach. Układ podpisało 118 państw (dane ICAO z 2001 r.). Wolności od trzeciej do piątej (wolności handlowe) wraz z wolnościami technicznymi przyznają sobie wzajemnie dla międzynarodowych regularnych służb powietrznych strony Układu o pięciu wolnościach (podpisało go jedynie 12 państw) (Polkowska, 2007, s. 67-68; Żylicz, 2002, s. 48, 55, 56). Ograniczony zakres zastosowania wolności lotniczych określonych systemem chicagowskim, szczególnie niepowodzenie Układu o pięciu wolnościach, spowodowały potrzebę uregulowania eksploatacji międzynarodowych służb

powietrznych, a szczególnie służb regularnych, dwustronnymi umowami lotniczymi. Konwencja chicagowska została uzupełniona przez ponad 2000 dwustronnych umów lotniczych określających warunki wykonywania regularnych przewozów międzynarodowych¹ (Żylicz, 2002, s. 151). Stąd wzięło się określenie systemu rządzącego międzynarodowym transportem lotniczym jako systemu chicagowsko-bilateralnego (Olipra, 2009a, s. 78-79).

Przedmiotem umów dwustronnych jest w szczególności określenie: „uzgodnionych służb” (*agreed service*), w tekstach polskich zwanych na ogół uzgodnionymi liniami, z wyszczególnieniem ich tras (*specified routes*) lub wyliczeniem punktów, między którymi trasy te mogą przebiegać; wzajemnie przyznanych przywilejów, czyli wolności lotniczych, zwanych też prawami przewozowymi (*traffic rights*), ewentualnie również dozwolonych sposobów ich wykorzystywania; zasad wyznaczania i upoważniania przewoźników lotniczych do eksploatacji służb powietrznych (*designated airlines*); zasad ustalania zdolności przewozowej² (*capacity*) uzgodnionych służb; ustalania taryf lotniczych; różnego rodzaju przywilejów i immunitetów (zwanych też prawami pomocniczymi – *ancillary rights*) przysługujących przewoźnikom” (Olipra, 2009a, s. 78-79; Żylicz, 2002, s. 151).

Umowy zawierane od Konferencji w Chicago do końca lat 70. miały przeważnie charakter restryktywny. Ograniczenia i restrykcje w nich zawarte dotyczyły przede wszystkim kwestii takich jak: określanie dostępu do tras, zakres przyznanych wolności lotniczych, liczba wyznaczonych przewoźników (najczęściej wyznaczony był tylko jeden przewoźnik, bardzo rzadko dwóch), określania zdolności przewozowej i innych warunków eksploatacji linii (Żylicz, 2002, s. 151). Podsumowując, należy stwierdzić za Szymajdą, iż system chicagowski wraz z systemem umów dwustronnych ma charakter restryktywny i jest przeciwny zasadzie liberalizmu. W istotny sposób wyłącza on konkurencję w międzynarodowym lotnictwie na rzecz drobiazgowej regulacji (Olipra, 2009a, s. 83; Szymajda, 2002, s. 27).

¹ Ocenia się, że na świecie są już prawie 4000 dwustronnych umów o komunikacji lotniczej (Żylicz, 2002, s. 151).

² „Przez zdolność przewozową służb powietrznych (*capacity*) rozumie się wielkość przewozów, jakie przewoźnik lub przewoźnicy lotniczy mogą zaoferować i wykonać, z uwzględnieniem: 1) zdolności statków powietrznych użytych w tych służbach (*aircraft capacity*) określoną przez liczbę miejsc pasażerskich lub udźwig handlowy oraz 2) częstotliwość (*frequency*), czyli liczbę lotów w określonym przedziale czasu” (Żylicz, 2002, s. 327).

8.3. Proces liberalizacji rynku transportu lotniczego w Unii Europejskiej

Proces ten rozpoczął się w 1987 r. Miał charakter etapowy i polegał na uchwalaniu przez Radę Unii Europejskiej tzw. pakietów liberalizacyjnych: w 1987 r. (pierwszy pakiet), w 1990 r. (drugi pakiet) oraz w 1992 r. (trzeci pakiet). Liberalizacji podlegały wszystkie najważniejsze dziedziny funkcjonowania rynku transportu lotniczego, takie jak: taryfy, zdolność przewozowa czy dostęp do rynku. Za datę zakończenia procesu liberalizacji (wspólnotowy transport lotniczy uznaje się za całkowicie zliberalizowany) uważa się 1 kwietnia 1997 r., kiedy to przewoźnicy lotniczy wyposażeni w licencję eksploatacyjną otrzymali wolny dostęp do wszystkich tras Wspólnoty wraz z kabotażem; więcej na ten temat: (Myszona, 2000, s. 59-63).

Trzonem unijnego prawa w zakresie polityki transportu lotniczego są trzy rozporządzenia trzeciego pakietu:

- Rozporządzenie Rady nr 2407/92 o licencjonowaniu przewoźników lotniczych,
- Rozporządzenie Rady nr 2408/92 o dostępie przewoźników lotniczych Wspólnoty do tras wewnątrz Wspólnoty,
- Rozporządzenie Rady nr 2409/92 o opłatach za przewóz pasażerów i towarów w służbach powietrznych.

Stanowią one o swobodnym dostępie europejskich linii lotniczych do każdego europejskiego portu lotniczego i wszystkich tras na terenie Unii na zasadach handlowych. Trzeci pakiet zlikwidował też podział między regularnymi i nieregularnymi służbami powietrznymi, co powoduje, że mogą one od tej chwili ze sobą konkurować na takich samych zasadach (Olipra, 2009b).

Akty prawne trzeciego pakietu muszą być pojmowane w połączeniu ze stosownymi regułami konkurencji. Przepisy te realizują pojęcie gospodarki rynkowej w dziedzinie europejskiego lotnictwa cywilnego, w rozumieniu Traktatu rzymskiego.

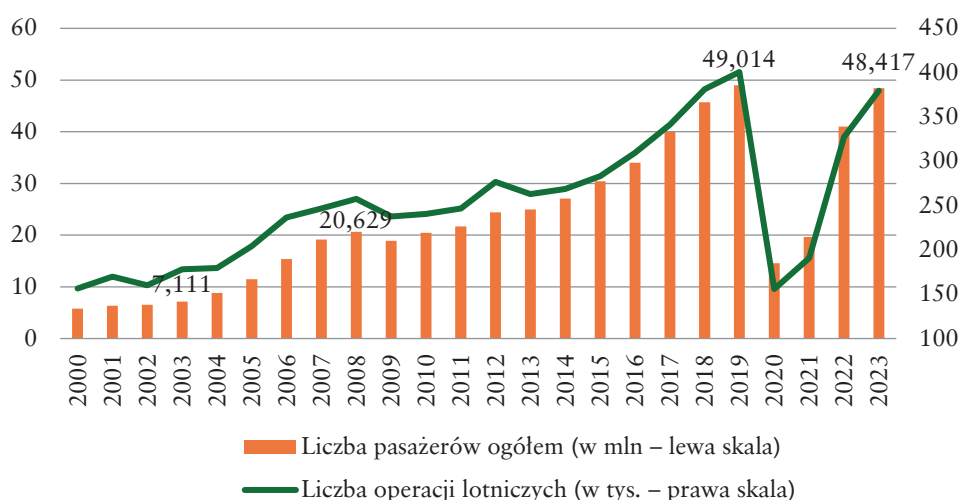
Zasadniczym celem dodatkowych przepisów odnoszących się do harmonizacji technicznej, bezpieczeństwa lotniczego, ochrony konsumenta i podobnych zagadnień, jest ustanowienie jednakowych warunków działalności dla wszystkich konkurujących ze sobą linii lotniczych. Polityka kryjąca się pod tą częścią prawodawstwa uznaje, że liberalizacja transportu lotniczego jest najlepszym sposobem na utrzymanie i ochronę międzynarodowej konkurencyjności europejskiego transportu lotniczego, a także stwarza warunki dla jak największej efektywności tej działalności. (Szymajda, 2002, s. 233)

Do dnia akcesji Polski do Unii Europejskiej, czyli do 1 maja 2004 r., funkcjonowanie rynku transportu lotniczego w zakresie połączeń międzyna-

wych opierało się na systemie chicagowskim i dwustronnych umowach lotniczych podpisywanych przez kilkadziesiąt lat z różnymi państwami. Z chwilą wejścia do Unii Europejskiej polski rynek lotniczy został zliberalizowany zgodnie z regulacjami przyjętymi w Unii Europejskiej, które od tego czasu stały się podstawą funkcjonowania tej gałęzi transportu w Polsce. W obszarze transportu lotniczego nie zostały uzgodnione żadne okresy przejściowe, czyli polski rynek lotniczy został zliberalizowany od pierwszego dnia członkostwa. Oznaczało to otwarcie dla przewoźników zagranicznych dostępu do polskich portów lotniczych oraz tras pomiędzy nimi i portami lotniczymi w innych państwach członkowskich UE, możliwość swobodnego tworzenia siatki połączeń i kształtowania cen biletów. Tym samym rozpoczął się trwający do dzisiaj dynamiczny rozwój rynku transportu lotniczego objawiający się rosnącą liczbą przewoźników oferujących swoje połączenia, rosnącą liczbą połączeń z polskich lotnisk (w dużym stopniu regionalnych) do nowych destynacji, aż w końcu rosnącą liczbą operacji lotniczych i pasażerów. W dalszej części tego opracowania zostaną przedstawione i omówione główne rezultaty liberalizacji rynku transportu lotniczego w Polsce wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej.

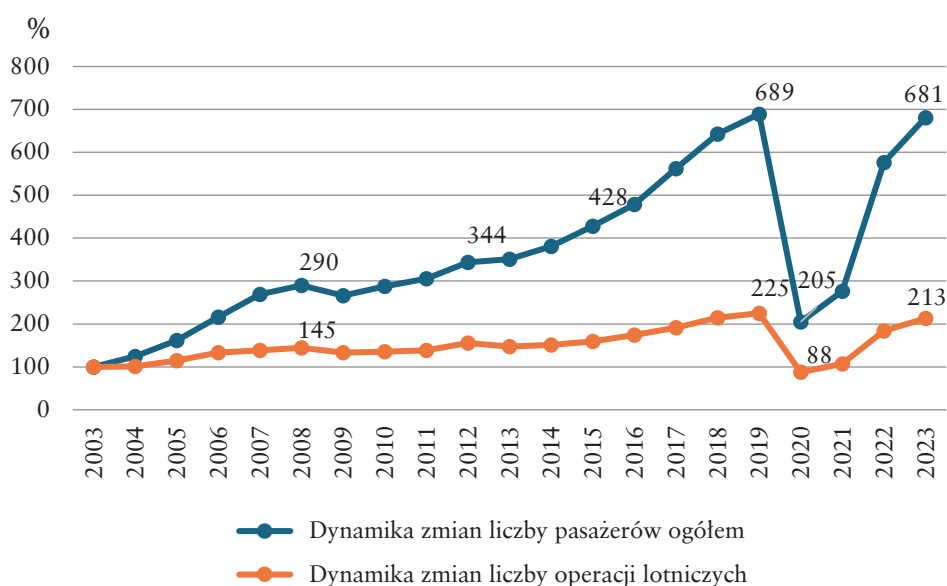
8.4. Zmiany ilościowe na rynku transportu lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej

Akcesja Polski do Unii Europejskiej rozpoczęła bezprecedensowy rozwój transportu lotniczego, który trwa właściwie nieprzerwanie do dzisiaj. Na rysunku 8.1 przedstawiono liczbę pasażerów oraz operacji lotniczych w Polsce w latach 2000-2023. Okres czterech lat przed wejściem Polski do UE cechuje się niską dynamiką wzrostu zarówno liczby pasażerów, jak i operacji lotniczych. Dynamika wzrosła, począwszy od 2004 r. do 2008 r. W latach 2009-2013 nastąpiła pewna stagnacja, której przyczyną był międzynarodowy kryzys finansowy i jego konsekwencje, jednak po tym okresie ponownie nastąpiło ożywienie, zahamowane wybuchem pandemii COVID-19. Na uwagę zasługuje jednak to, że po wygaśnięciu pandemii liczba pasażerów i operacji szybko wróciła do poziomów podobnych do notowanych przed pandemią. Liczba pasażerów w 2019 r. (ostatni rok przed pandemią) w porównaniu z 2003 r. (ostatni rok przed akcesją) wzrosła prawie 7-krotnie (rys. 8.2). Zarówno na rys. 8.1, jak i na rys. 8.2 zauważalna jest pewna różnica w dynamice wzrostu liczby pasażerów i liczby operacji lotniczych. Wynika to przede wszystkim z tego, że w Polsce w tym okresie zaczęły operować większe samoloty z większą zdolnością przewozową.



Rys. 8.1. Liczba pasażerów i operacji lotniczych w Polsce w latach 2000-2023

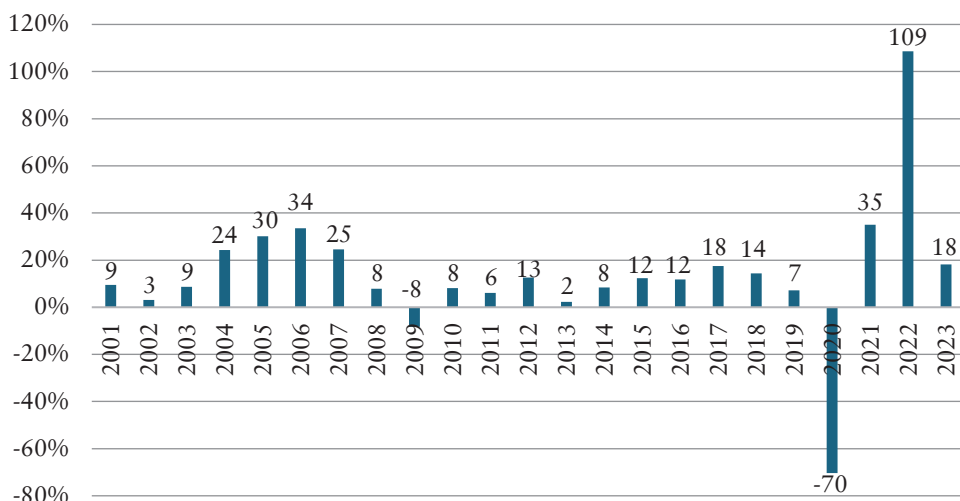
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



Rys. 8.2. Dynamika zmian liczby pasażerów i operacji lotniczych w latach 2003-2023 (rok 2003 = 100)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Na rysunku 8.3 przedstawiono dynamikę zmian liczby pasażerów w latach 2001-2023 rok do roku. Dynamika ta była największa w latach następujących bezpośrednio po wejściu Polski do UE, co w głównej mierze wynika z niskiej bazy i małej liczby pasażerów obsługiwanych na polskich lotniskach przed akcesją. Na uwagę zasługuje jednak dwucyfrowy poziom wzrostów rok do roku w latach 2015-2018, który na tym rynku nie jest często notowany.

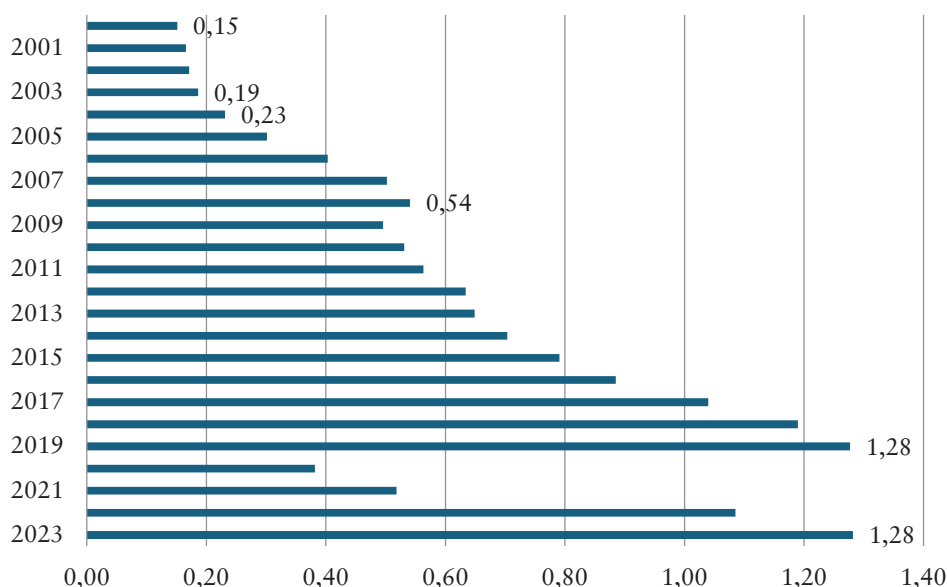


Rys. 8.3. Dynamika zmian liczby pasażerów w latach 2001-2023 rok do roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wzrost liczby pasażerów wpłynął również na znaczne podniesienie współczynnika mobilności lotniczej społeczeństwa (rys. 8.4). Jest to współczynnik odnoszący liczbę pasażerów transportu lotniczego w danym kraju do liczby ludności. Współczynnik ten w 2003 r. wynosił 0,19, co można ogólnie interpretować, że statystycznie jedynie 19% społeczeństwa korzystało z oferty podróży lotniczych. W 2019 r. współczynnik mobilności lotniczej osiągnął poziom 1,28 – oznacza to, że średnio na każdego mieszkańca Polski przypada ponad jedna podróż lotnicza rocznie. Należy zauważyć, że współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa jest wskaźnikiem prostym i łatwo interpretowalnym. Jednak ta jego prostota wiąże się z pewnymi niebezpieczeństwami. Nie uwzględnia on na przykład tego, że część społeczeństwa w ogóle nie korzysta z połączeń lotniczych, inni natomiast podróżują samolotem z dużą częstotliwością. Mimo tych uogólnień i ograniczeń współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa może być wykorzystywany (i często jest, nawet w oficjalnych dokumentach rządowych) do analizy zmian wykorzystania połączeń lotniczych przez dane społeczeństwo w czasie, a także

do analizy i porównań stopnia rozwoju rynku transportu lotniczego w różnych krajach (Huderek-Glupska, 2011, s. 150; Olipra, 2016, s. 269; Pancer-Cybulska i in., 2014, s. 326-327).



Rys. 8.4. Współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa w Polsce w latach 2000-2023

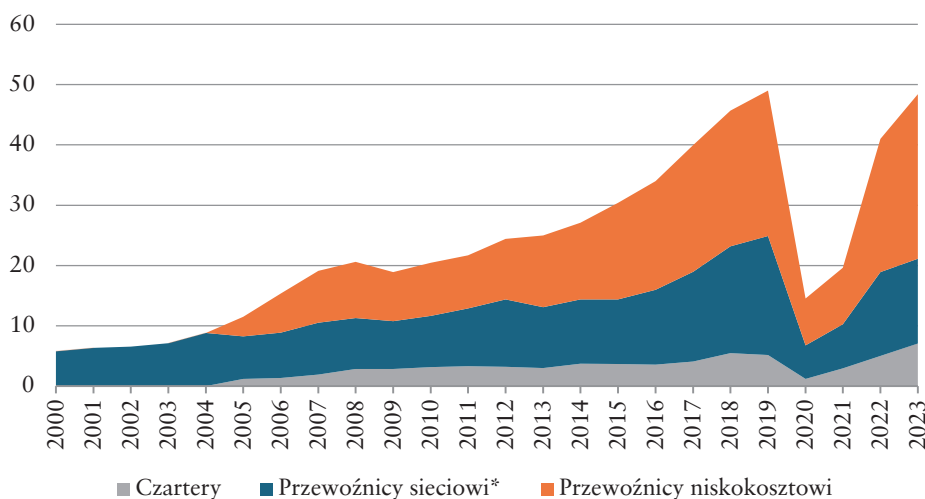
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i GUS.

Zmiany ilościowe mierzone liczbą pasażerów, operacji lotniczych oraz współczynnikiem mobilności lotniczej społeczeństwa nie są jednak jedynymi zmianami, z jakimi mieliśmy do czynienia po akcesji Polski do UE. Istotne były również zmiany jakościowe wynikające głównie z faktu pojawienia się na polskim rynku przewoźników niskokosztowych. W dalszej części opracowania przedstawiono i przeanalizowano strukturę rynku lotniczego w Polsce według przewoźników oraz modelu biznesowego linii lotniczych.

8.5. Zmiany struktury rynku lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej

Możliwość swobodnego dostępu do polskiego rynku lotniczego wynikająca z jego liberalizacji w związku z akcesją do UE umożliwiła rozpoczęcie działalności na nim przewoźnikom niskokosztowym. Na rysunku 8.5 przedstawiono liczbę pasażerów w Polsce w latach 2000-2023 z podziałem na typ przewoź-

nika. Do 2005 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie dzielił pasażerów na grupy według typu przewoźnika, nie ma więc możliwości zaprezentowania podobnych danych dla lat wcześniejszych. Dlatego też na rys. 8.5 do 2005 r. wszystkich pasażerów zaliczono do grupy przewoźników sieciowych, mimo że pierwsza tania linia lotnicza (Centralwings) zaczęła operować na polskim rynku w 2003 r., a od 2004 r. swoje połączenia zaczęli oferować Wizzair i Ryanair. Analizując rys. 8.5, można wyciągnąć wniosek, że wzrost liczby pasażerów w Polsce po akcesji do UE był generowany głównie przez przewoźników niskokosztowych. Zarówno przewoźnicy sieciowi, jak i czartery również notowały wzrosty liczby pasażerów, jednak ich dynamika była zdecydowanie niższa niż w przypadku tanich linii lotniczych.



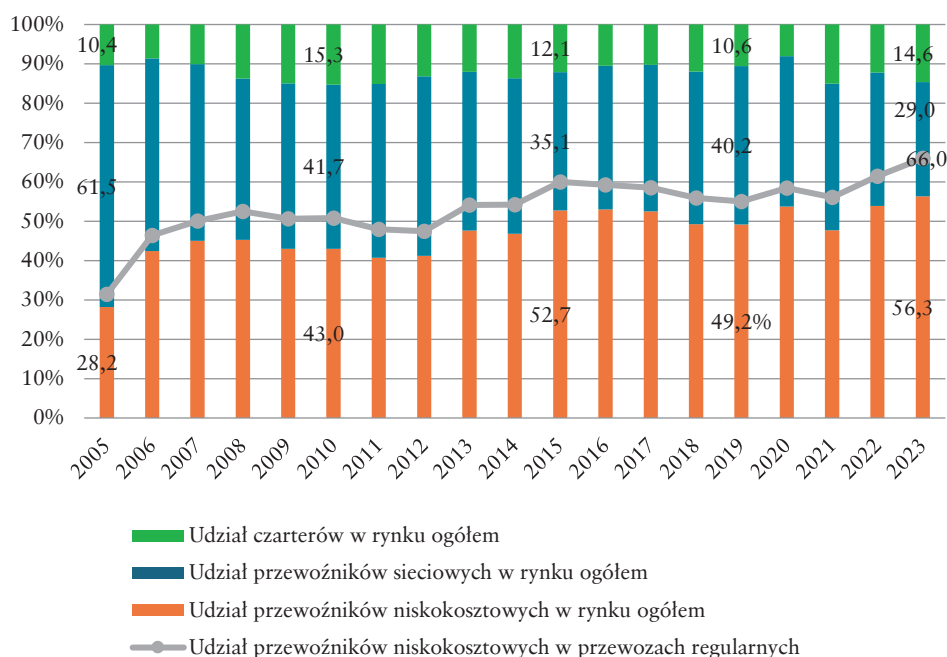
* Ze względu na inną metodologię zbierania danych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego przed akcesją do UE oraz w pierwszych latach członkostwa nie jest możliwe podanie dokładnych i wiarygodnych danych za 2004 r. oraz lata wcześniejsze w podziale na typy przewoźników. Przewoźnicy funkcjonujący w oparciu o model niskokosztowy rozpoczęli operacje w Polsce w 2003 r. (Air Polonia). ULC nie posiada również wiarygodnych danych na temat liczby pasażerów czarterowych do 2004 r., stąd dane za lata 2000-2004 prezentują liczbę pasażerów w Polsce ogółem.

Rys. 8.5. Liczba pasażerów transportu lotniczego w Polsce w latach 2000-2023 z podziałem na typy przewoźników

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Efektom dynamicznego rozwoju działalności przewoźników niskokosztowych w Polsce, a tym samym ciągłego wzrostu liczby przewożonych przez nich pasażerów był rosnący udział tanich linii lotniczych w polskim rynku. W 2005 r. 61,5% wszystkich polskich pasażerów w ruchu regularnym i czarte-

rowym korzystało z połączeń przewoźników sieciowych, natomiast z połączeń tanich linii nieco ponad 28% (rys. 8.6). W 2023 r. udział przewoźników sieciowych wyniósł jedynie 29%, natomiast niskokosztowych 56,3%. Jednak jeśli weźmiemy pod uwagę tylko pasażerów w ruchu regularnym, to udział w rynku przewoźników niskokosztowych wyniósł w 2023 r. aż 66%.



Rys. 8.6. Udział w polskim rynku (według liczby pasażerów) poszczególnych kategorii przewoźników w latach 2005-2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W tabeli 8.1 przedstawiono udział w rynku przewozów regularnych głównych linii lotniczych operujących z polskich portów lotniczych. Uwagę zwraca sukcesywnie malejący udział w rynku polskiego narodowego przewoźnika Polskich Linii Lotniczych LOT. W 2005 r. wynosił on prawie 44%, a następnie zmalał do nieco ponad 20% w 2015 r. Zahamowanie tej tendencji, a nawet pewne odrabianie strat, nastąpiło w latach 2016-2021, jednak już w 2023 r. udział w rynku PLL LOT spadł do poziomu 17,6%. Teoretycznie spadek udziału w rynku nie musi oznaczać spadku liczby przewiezionych przez PLL LOT pasażerów, a może wynikać z większych wzrostów u konkurencji. Dane publikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego sugerują jednak, że w tym przypadku tak nie jest. Przed wybuchem pandemii COVID-19 polski narodowy przewoźnik

Tabela 8.1. Udział głównych linii lotniczych w rynku przewozów regularnych w Polsce w latach 2005-2023 (w %)

Linia lotnicza	Rok									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PLL LOT	43,8	33,5	31,5	27,4	28,4	29,1	29,9	28,4	26,7	24,8
Ryanair	2,5	11,0	13,4	16,2	19,4	21,5	20,8	23,0	30,0	27,9
Wizzair	12,0	14,7	16,0	19,2	21,6	22,6	22,1	19,7	18,5	19,3
Lufthansa	6,0	5,0	5,2	6,0	6,7	7,1	7,8	7,0	6,9	7,7
EasyJet	4,0	3,1	3,7	5,3	4,0	3,1	2,3	2,0	2,1	2,1
Norwegian Air Shuttle	0,5	1,8	3,1	3,9	3,5	2,2	1,9	1,8	1,9	2,5
Pozostali	31,2	30,9	27,1	22,0	16,4	14,4	15,2	18,1	14,0	15,7
Wszyscy przewoźnicy	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
PLL LOT, Ryanair i Wizzair łącznie	58,3	59,2	60,9	62,8	69,4	73,2	72,8	71,1	75,1	72,0
Linia lotnicza	Rok									
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
LOT Polish Airlines	20,7	22,4	23,6	26,1	26,9	26,8	26,3	23,5	17,6	
Ryanair	30,7	30,6	30,7	28,7	27,3	29,2	34,1	37,0	36,6	
Wizzair	21,8	21,7	21,4	21,7	21,6	25,1	19,8	21,2	25,4	
Lufthansa	7,3	6,7	5,6	5,6	5,4	4,2	4,5	4,2	4,4	
EasyJet	2,0	2,3	2,4	2,2	2,4	1,8	0,8	1,1	1,2	
Norwegian Air Shuttle	3,0	2,7	2,1	2,1	2,0	1,2	0,7	1,3	1,5	
Pozostali	14,5	13,8	14,1	13,7	14,4	11,7	13,7	11,7	13,3	
Wszyscy przewoźnicy	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
PLL LOT, Ryanair i Wizzair łącznie	73,2	74,6	75,7	76,5	75,9	81,1	80,2	81,7	79,6	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

zwiększał liczbę pasażerów, która osiągnęła w 2019 r. prawie 11,7 mln. W 2023 r. według danych ULC przewiózł on jedynie niecałe 7,3 mln pasażerów. Tak duża różnica może jednak wynikać ze zmiany metodologii publikowania danych przez ULC. Od 2023 r. w danych dotyczących liczby przewiezionych

pasażerów przez poszczególne linie lotnicze nie są uwzględniani pasażerowie w ruchu krajowym (do 2022 r. pasażerowie krajowi byli uwzględniani łącznie z międzynarodowymi). Natomiast duża część pasażerów PLL LOT to pasażerowie krajowi korzystający z połączeń między portami regionalnymi i lotniskiem Chopina w Warszawie. Na tych trasach polski narodowy przewoźnik jest wciąż główną linią lotniczą oferującą swoje usługi.

Kolejnym wnioskiem, jaki nasuwa się z analizy danych przedstawionych w tab. 8.1, jest ten, że na polskim rynku lotniczych przewozów pasażerskich wykształcił się swoisty wąski oligopol. Trzech głównych przewoźników: PLL LOT, Ryanair oraz Wizzair, posiada łączny udział w rynku oscylujący wokół 75%, a nawet w ostatnich latach wokół 80%.

8.6. Oddziaływanie zmian w przewozach pasażerskich na porty lotnicze w Polsce

Wzrost pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce nie pozostał bez wpływu na polskie porty lotnicze. W ciągu 20 lat po wejściu do Unii Europejskiej nastąpił znaczny wzrost udziału lotnisk regionalnych w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce (tab. 8.2). Udział głównego polskiego lotniska – Warszawy-Okęcie im. F. Chopina – w obsłudze ruchu pasażerskiego spadł z prawie 73% w 2003 r. do nieco ponad 35% w 2023 r. Dodatkowo można zaobserwować dysproporcje w wielkości udziałów poszczególnych portów regionalnych. Szczególnie dynamicznie rozwija się port lotniczy w Krakowie (18% udziału w obsłudze pasażerów w 2023 r.), a następnie Gdańsk i Katowice (odpowiednio 11,3 i 10,7%). Kolejne lotniska: Wrocław, Poznań i Warszawa-Modlin notują udziały między 7,4 a 5,3%. Pozostałe osiem polskich lotnisk regionalnych obsłużyło w 2023 r. łącznie 5,4% pasażerów w ruchu regularnym i czarterowym.

Tabela 8.2. Struktura ruchu lotniczego w Polsce w latach 2003-2023 według portów lotniczych (w %)

Port lotniczy	Rok										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Warszawa-Okęcie	72,6	67,9	61,5	52,7	48,4	45,7	43,7	42,3	43,0	39,2	42,7
Kraków-Balice	8,3	9,0	13,6	15,3	15,9	14,0	14,0	13,9	13,8	14,0	14,6
Gdańsk-Rębiechowo	5,1	5,2	5,9	8,1	8,9	9,4	10,0	10,8	11,3	11,7	11,3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Katowice- -Pyrzowice	3,6	6,5	9,4	9,4	10,3	11,6	12,1	11,6	11,5	10,3	10,0
Wrocław- -Strachowice	4,0	4,0	3,9	5,6	6,6	7,2	7,0	7,8	7,4	7,9	7,5
Warszawa- -Modlin	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	1,4
Poznań-Ławica	3,7	3,9	3,5	4,1	4,5	6,1	6,6	6,8	6,6	6,4	5,3
Rzeszów	0,9	0,8	0,8	1,3	1,4	1,6	2,0	2,2	2,2	2,3	2,4
Pozostałe*	1,7	1,4	1,4	3,4	3,8	4,4	4,5	4,7	4,3	4,7	4,8
Suma	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Łącznie porty regionalne	27,4	30,7	38,5	47,3	51,6	54,3	56,3	57,7	57,1	60,8	57,3

Port lotniczy	Rok									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Warszawa- -Okęcie	39,1	36,8	37,6	39,4	38,8	38,4	37,6	37,9	35,1	35,4
Kraków-Balice	14,1	13,8	14,6	14,6	14,8	17,1	17,8	15,6	18,0	18,0
Gdańsk- -Rębiechowo	12,1	12,1	11,7	11,5	10,9	10,9	11,7	10,9	11,1	11,3
Katowice- -Pyrzowice	9,9	10,0	9,4	9,7	10,6	9,9	9,9	11,8	10,7	10,7
Wrocław- -Strachowice	7,5	7,5	7,0	7,0	7,2	7,2	6,9	7,2	7,0	7,4
Warszawa- -Modlin	6,3	8,5	8,4	7,2	6,7	6,3	6,0	7,4	7,6	6,5
Poznań-Ławica	5,3	4,9	5,0	4,6	5,4	2,1	4,5	12,1	5,5	5,3
Rzeszów	2,2	2,1	1,9	1,7	1,7	1,6	1,6	1,3	1,7	1,8
Pozostałe*	3,7	4,3	4,3	4,2	4,0	3,6	4,1	2,7	3,2	3,6
Suma	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Łącznie porty regionalne	60,9	63,2	62,4	60,6	61,2	61,6	62,4	62,1	64,9	64,6

* Porty lotnicze: Szczecin-Goleniów, Lublin, Bydgoszcz, Łódź-Lublinek, Olsztyn Mazury, Radom-Sadków, Zielona Góra. Wszystkie te porty w 2023 r. miały udział w rynku przewozów pasażerskich poniżej 1%.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dynamiczny wzrost liczby pasażerów w regionalnych portach lotniczych spowodował szybkie wyczerpywanie się ich przepustowości. Konieczne były inwestycje w rozbudowę i rozwój infrastruktury lotniskowej. Jednak szczegółowe zaprezentowanie tego zagadnienia i danych faktograficznych przekracza możliwości tego opracowania; więcej na ten temat: (Olipra, 2010).

8.7. Zakończenie

Wejście Polski do Unii Europejskiej i związana z tym liberalizacja rynku rozpoczęły proces dynamicznego i bezprecedensowego wzrostu i rozwoju rynku transportu lotniczego w Polsce. W okresie 20 lat członkostwa w UE liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych wzrosła prawie 7-krotnie. Tendencja wzrostowa została przyhamowana w małym stopniu przez kryzys finansowy i gospodarczy, który rozpoczął się w 2008 r. oraz w bardzo dużym stopniu przez wybuch pandemii COVID-19 w 2020 r. (spadek liczby pasażerów w 2020 r. o 70% w stosunku do roku poprzedniego). Po wygaśnięciu pandemii ruch lotniczy odrodził się jednak bardzo szybko i wrócił na ścieżkę rozwoju notowaną przed pandemią. Znacznie wzrósł współczynnik mobilności lotniczej społeczeństwa (z 0,19 w 2003 r. do 1,28 w 2023 r.). Warto również nadmienić, że taka skala wzrostów nie byłaby możliwa bez wzrostu zamożności polskiego społeczeństwa, który to wzrost również został odnotowany w okresie 20 lat członkostwa. Prezentacja szczegółowych danych na ten temat przekracza możliwości tego opracowania, jednak wydaje się oczywiste, że sam wzrost podaży usług transportu lotniczego, licznych nowych połączeń oraz zwiększenie zdolności przewozowej bez efektywnego popytu nie wygenerowałby wzrostu liczby pasażerów o tej skali.

Zmianom ilościowym towarzyszyły też zmiany jakościowe. Dzięki liberalizacji na rynku rozpoczęły działalność i dynamiczną ekspansję tanie linie lotnicze, które oferowały bilety w bardzo niskich, atrakcyjnych i osiągalnych dla większej grupy ludzi cenach. Ich pojawienie się na rynku zwiększyło presję konkurencyjną na przewoźników sieciowych, w tym przede wszystkim na polskiego narodowego przewoźnika PLL LOT, który przed wejściem Polski do UE miał pozycję dominującą na rynku. Dzięki swojej ekspansji przewoźnicy niskokosztowi sukcesywnie zwiększali swój udział w rynku lotniczym w Polsce, osiągając w 2023 r. poziom 56% całości rynku (łącznie ruch regularny i czarterowy) oraz 66% ruchu regularnego. Choć przewoźnicy sieciowi (w tym PLL LOT) również zwiększali liczbę obsługiwanych pasażerów, to jednak dynamika wzrostów była niższa niż ta notowana przez tanie linie. Można zaryzykować stwierdzenie, że wzrost rynku transportu lotniczego w Polsce w okresie ostatnich 20 lat zawdzięczamy przede wszystkim przewoźnikom

niskokosztowym. Analiza struktury według konkretnych linii lotniczych pozwala natomiast wyciągnąć wniosek, że na polskim rynku lotniczym powstał swoisty wąski oligopol: trzech największych pod względem liczby przewiezionych pasażerów przewoźników (PLL LOT, Ryanair oraz Wizzair) posiada ok. 80% udziału w rynku przewozów regularnych.

To również głównie dzięki tanim liniom lotniczym wzrósł udział w rynku regionalnych portów lotniczych w Polsce. Jednym z podstawowych elementów niskokosztowego modelu biznesowego w branży lotniczej jest operowanie z lotnisk drugorzędnych i regionalnych, co pozwala im obniżyć koszty i ze względu na mniejszy ruch na tych lotniskach uzyskać krótszy czas rotacji. Udział portów regionalnych w obsłudze pasażerskiego ruchu lotniczego wzrósł z 27% w 2003 r. do prawie 65% w 2023 r. Szybko rosnąca liczba pasażerów prowadziła natomiast do wyczerpywania się w szybkim tempie przepustowości lotnisk i wymusiła również inwestycje w rozwój infrastruktury lotniskowej w Polsce. Celem niniejszej pracy była identyfikacja głównych zmian i konsekwencji liberalizacji rynku transportu lotniczego w Polsce wynikającej z akcesji kraju do UE, co w opinii autora zostało osiągnięte. Bardziej szczegółowe przedstawienie skutków liberalizacji rynku lotniczego w Polsce przekracza możliwości tego opracowania. Będzie jednak przedmiotem dalszych badań i analiz autora.

Literatura

- Huderek-Glapska, S. (2011). *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu* (Niepublikowana praca doktorska). Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu. <https://www.wbc.poznan.pl/publication/209536>
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 z późn. zm.).
- Myszona, K. (2000). *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*. Wydawnictwo Liber.
- Olipra, Ł. (2009a). *Liberalizacja rynku usług transportu lotniczego w Unii Europejskiej i jej skutki* (Niepublikowana praca doktorska). Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu.
- Olipra, Ł. (2009b). Geneza i podstawy liberalizacji rynku usług transportu lotniczego w Unii Europejskiej. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, (71), 148-156.
- Olipra, Ł. (2010). Inwestycje w infrastrukturę lotniczą jako czynnik rozwoju gospodarczego miast i regionów. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica*, (246), 89-103.
- Olipra, Ł. (2016). Współczynnik biznesowej mobilności lotniczej pracowników w dolnośląskich przedsiębiorstwach – implikacje dla polityki rozwoju regionalnego. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, (417), 135-152.
- Pancer-Cybulska, E., Olipra, Ł., Cybulski, L. i Surówka, A. (2014). *Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Polkowska, M. (2007). *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski: geneza, działanie, perspektywy*. Akademia Obrony Narodowej.

- Rhoades, D. L. (2008). *Evolution of International Aviation. Phoenix Rising*. Ashgate.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (OJ L 240/1 z dnia 28.08.1992).
- Rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG o dostępie przewoźników lotniczych Wspólnoty do tras wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (zastępujące Rozporządzenie nr 2343/90) (OJ L 240/8 z dnia 28.08.1992).
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (zastępujące Rozporządzenie nr 2343/90) (OJ L 240/15 z dnia 28.08.1992).
- Szymajda, I. (2002). *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy stosowania prawa polskiego*. Wydawnictwo Liber.
- Żylicz, M. (2002). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. LexisNexis.

RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W OKRESIE 20 LAT CZŁONKOSTWA POLSKI W UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie: Celem niniejszego opracowania jest identyfikacja głównych zmian, będących konsekwencją liberalizacji rynku transportu lotniczego w Polsce wynikającej z akcesji Polski do Unii Europejskiej. W pierwszej części opracowania przedstawiono podstawowe regulacje w zakresie funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego, dalej omówiono proces liberalizacji rynku lotniczego w Unii Europejskiej. Następnie przeprowadzono analizę zmian ilościowych (głównie dynamiczny wzrost liczby pasażerów i operacji lotniczych) oraz jakościowych – przeanalizowano strukturę rynku pasażerskiego transportu lotniczego według kryterium typu przewoźnika oraz konkretnych linii lotniczych. Opracowanie zamyka omówienie oddziaływania zmian w przewozach pasażerskich na funkcjonowanie portów lotniczych w Polsce.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, rynek lotniczy, akcesja Polski do Unii Europejskiej, liberalizacja rynku transportu lotniczego, efekty liberalizacji rynku lotniczego

THE AIR TRANSPORT MARKET IN POLAND DURING THE 20 YEARS OF POLAND'S MEMBERSHIP IN THE EUROPEAN UNION

Abstract: The purpose of this study is to identify the main changes and consequences of the liberalisation of the air transport market in Poland over the 20 years resulting from Poland's accession to the European Union. The first part of the study presents basic regulations and legal framework of the international air transport, followed by a discussion of the air transport market liberalisation process in the European Union. This is followed by an analysis of quantitative changes (mainly a dynamic increase in the number of passengers and operations) and qualitative changes – the structure of the passenger air transport market by type of carriers and by particular airlines is analysed. The study concludes with a discussion of the impact of changes in passenger air transport on airports in Poland.

Keywords: air transport, aviation market, Poland's accession to the European Union, liberalisation of the air transport market, effects of the liberalisation of the air transport market

JEL Classification: R4

DOI: 10.15611/2024.84.0.08

Dr Łukasz Olipra

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu,
Katedra Polityki Ekonomicznej i Europejskich Studiów Regionalnych
e-mail: lukasz.olipra@ue.wroc.pl
ORCID: 0000-0002-8880-0402

Zainteresowania naukowe: funkcjonowanie transportu lotniczego oraz badania i analizy wpływu, jaki ta gałąź transportu wywiera na rozwój społeczno-gospodarczy, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarek regionalnych.