



BIULETYN NIEMIECKI

Nr 49 ♦ 29.07.2014

Adam Hozzman

**TRANSPORT LOTNICZY W NIEMCZECH
– SZANSA CZY ZAGROŻENIE DLA POLSKI?**

-

Statystyki

-

Kalendarium od 26 czerwca 2014 roku do 17 lipca 2014 roku

-

www.csm.org.pl



CENTRUM STOSUNKÓW
MIĘDZYNARODOWYCH



FUNDACJA WSPÓŁPRACY
POLSKO-NIEMIECKIEJ
STIFTUNG
FÜR DEUTSCH-POLNISCHE
ZUSAMMENARBEIT



Transport lotniczy w Niemczech -szansa czy zagrożenie dla Polski?

Adam Hoszman

Globalizacja – zarówno w wymiarze gospodarczym, jak i społecznym – powoduje, że rośnie intensywność interakcji na poziomie międzynarodowym, co z kolei wymaga zapewnienia odpowiedniej komunikacji na tym poziomie. Część tych potrzeb jest zaspokajana przez technologie teleinformatyczne (ICT – *Information and Communication Technologies*), których popularność stale rośnie, jednakże w wielu przypadkach komunikacja na odległość jest niewystarczająca i konieczne jest spotkanie „twarzą w twarz”. W przypadku relacji międzynarodowych, a w szczególności międzykontynentalnych, współcześnie jedynym praktycznym sposobem przemieszczania się jest transport lotniczy, zapewniający możliwość szybkich i stosunkowo tanich podróży. Najpopularniejszy niegdyś w podróżach pomiędzy kontynentami (zwłaszcza transatlantyckich) transport morski został wyparty przez lotnictwo, co było możliwe dzięki wprowadzeniu po II wojnie światowej do powszechnej eksploatacji samolotów dalekiego zasięgu oraz samolotów szerokokadłubowych, takich jak największe do niedawna Boeingi 747. Cywilne lotnictwo niemieckie (do 1990 r. zachodniemieckie) było zawsze w awangardzie tych zmian. Pod koniec 5. dekady XX w. dzięki samolotom Boeing 707 zaoferowano bezpośrednie połączenia z Frankfurtu do Nowego Jorku. Następnie – na początku lat 60. ubiegłego stulecia – uruchomiono połączenia do miast azjatyckich (Tokio, Hongkongu i Bangkoku) oraz afrykańskich (Johannesburg, Lagos). Krokiem milowym na drodze globalizacji niemieckiego narodowego przewoźnika lotniczego, spółki Deutsche Lufthansa AG, było wprowadzenie do eksploatacji samolotów szerokokadłubowych Boeing 747, co nastąpiło w 1970 r., zaledwie trzy miesiące po pierwszym komercyjnym locie tej maszyny w barwach nieistniejącej już dzisiaj legendarnej amerykańskiej linii lotniczej PanAm.

Obecnie sektor lotniczy w Niemczech należy do najsilniejszych w Europie. Wolumen przewozów pasażerskich (liczba pasażerów, którzy korzystają z niemieckich lotnisk) jest najwyższy na kontynencie europejskim (w UE drugie miejsce po Wielkiej Brytanii). Niemieckie lotniska obsługują w ostatnich latach ok. 200 mln pasażerów rocznie, co ma niebagatelny wpływ na niemiecką gospodarkę. Szacuje się, że każdy milion pasażerów korzystających z danego lotniska generuje na samym lotnisku (efekt bezpośredni) oraz w jego otoczeniu i całej gospodarce (efekty pośredni, indukowany i katalityczny) około tysiąca nowych miejsc pracy. Oznacza to, że sam sektor lotniczy jest odpowiedzialny za ok. 200 tys. miejsc pracy w niemieckiej gospodarce. Natomiast główny filar tego sektora, czyli Lufthansa, jest obecnie linią lotniczą o zasięgu globalnym oraz liderem największego na świecie sojuszu przewoźników lotniczych – Star Alliance. Warto jednak przyjrzeć się dokładniej, jak ostatnio zmieniał się i jak obecnie wygląda system transportu lotniczego w Niemczech.

Zmiany strukturalne i kształt rynku lotniczego w Niemczech

Pod względem liczby lotnisk komunikacyjnych (77 portów lotniczych obsługujących co najmniej 15 tys. pasażerów rocznie) Niemcy znajdują się na drugim miejscu w Europie (po Francji, która ma 130 takich lotnisk). Pasażerski transport lotniczy w tym kraju jest wysoko rozwinięty – w Niemczech działa wiele linii lotniczych, zarówno niemieckich, jak i zagranicznych. Oprócz Lufthansy wśród dużych przewoźników zarejestrowanych w Niemczech należy wymienić przede wszystkim Air Berlin. W 2011 r. Grupa Lufthansa (największy europejski przewoźnik lotniczy) przewiozła blisko 105 mln pasażerów, podczas gdy linie Air Berlin obsłużyły ponad 31 mln podróży.



Obie linie działają w oparciu o model *hub-and-spoke*¹. Portami węzłowymi Lufthansy są:

- Frankfurt (FRA),
- Monachium (MUC),
- Düsseldorf (DUS).

Po otwarciu nowego lotniska w Berlinie (Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt, BBI) Lufthansa zamierza otworzyć swój czwarty hub w tym porcie lotniczym. Natomiast linie Air Berlin², które są szóstym co do wielkości przewoźnikiem lotniczym w Europie, swoją siatkę połączeń tworzą dzięki dwóm portom węzłowymi:

- Berlin Tegel (TXL)
- Düsseldorf (DUS)

Po uruchomieniu nowego portu lotniczego w Berlinie stanie się on głównym hubem Air Berlin. Planuje się jednak, że otwarcie nie nastąpi wcześniej niż w 2016 r.

W tym miejscu warto zrobić krótką dygresję dotyczącą problemów związanych z budową i uruchomieniem lotniska Berlin Brandenburg. Otwarcie nowego lotniska (de facto jest to rozbudowa istniejącego lotniska Schönefeld o dodatkową drogę startową oraz budowa nowego terminalu, a także infrastruktury towarzyszącej, w tym rozbudowa płyty lotniska) było początkowo planowane na początek bieżącej dekady, jednak data ta była wielokrotnie przesuwana. Lotnisko to ma zastąpić wszystkie pozostałe lotniska obsługujące aglomerację berlińską. Jeden z tych portów lotniczych – Tempelhof – został już zamknięty, natomiast lotnisko Tegel przestanie przyjmować samoloty po otwarciu nowego portu. Już w momencie otwarcia lotnisko BBI ma mieć przepustowość terminalową na poziomie 27 mln pasażerów rocznie, którą będzie można powiększyć do 45 mln pasażerów rocznie poprzez budowę dodatkowych pirsów terminalu, na które miejsce zostało już zarezerwowane. Co ciekawe, główna przyczyna opóźnień jest podobna do tej, która odwlekła otwarcie nowego terminalu na Lotnisku im. F. Chopina w Warszawie w 2007 r., i jest związana z defektami systemu przeciwpożarowego. Jednak problemy berlińskiego lotniska są znacznie poważniejsze, o czym świadczy

¹ Jest to model siatki dowozowo-odwozowej, w którym pasażerowie mogą korzystać z połączeń przesiadkowych na jednym bilecie (np. Warszawa – Frankfurt – Atlanta). Model ten jest zwykle stosowany przez tzw. przewoźników tradycyjnych (jak LOT czy właśnie Lufthansa). Linie niskokosztowe przeważnie działają w oparciu o model punkt-punkt (ang. *point-to-point*), umożliwiając jedynie nabywanie biletów na połączenia bezpośrednie, a w przypadku chęci podróży z przesiadką konieczny jest zakup dwóch oddzielnych biletów.

² Model biznesowy linii lotniczych Air Berlin jest określany przez niektórych jako model przewoźnika tradycyjnego, natomiast w innych opracowaniach linie te są uznawane za niskokosztowe. Przewoźnik ten ma zarówno cechy jednego, jak i drugiego modelu; można zatem mówić o modelu hybrydowym.

choćby skala opóźnień. W 2007 r. straż pożarna miała zastrzeżenia m.in. odnośnie do wydajności systemu oddymiania, natomiast w przypadku berlińskiego lotniska opóźnienie jest związane z wadliwą budową całego systemu przeciwpożarowego, który jest niezgodny z treścią pozwolenia na budowę. Konieczne poprawki będą wymagały zatem daleko idącej przebudowy terminalu, co może potrwać jeszcze kilka lat.

Poza wymienionymi wcześniej przewoźnikami (Lufthansa i Air Berlin) na rynku niemieckim obecne są niemal wszystkie globalne linie lotnicze, lecz oferowane przez nie połączenia w Niemczech mają charakter dowozowo-odwozowy do ich portów węzłowych (ang. *hubów*). Oznacza to, że na przykład Air France utrzymuje połączenia z/do Paryża w kilku niemieckich portach lotniczych, aby umożliwić pasażerom dalszą podróż z Paryża do innych miast obsługiwanych przez Air France.

Po pełnej deregulacji rynku pasażerskiego transportu lotniczego w Unii Europejskiej, która nastąpiła w 1997 r., rozpoczęła się powolna ekspansja przewoźników niskokosztowych (ang. *low cost carrier* – LCC). Przyspieszenie rozwoju linii lotniczych funkcjonujących w oparciu o ten model biznesowy nastąpiło w 2003 r. Przewoźnicy LCC zwiększali swój udział w rynku aż do roku 2010, osiągając ponadtrzydziestoprocentowy udział w rynku przewozów międzynarodowych i blisko czterdziestopięcioprocentowy udział w przewozach krajowych. Należy podkreślić, że zaprezentowane powyżej dane dotyczące udziału rynkowego przewoźników niskokosztowych obejmują również linię Air Berlin, która działa w oparciu o model sieciowy i na potrzeby niniejszego opracowania została zaklasyfikowana jako przewoźnik tradycyjny. Wykluczenie Air Berlin z powyższych statystyk spowodowałoby znaczny spadek podanych wyżej wartości udziału w rynku. Na podstawie struktury udziałów rynkowych poszczególnych przewoźników niskokosztowych można szacować, że przewoźnicy LCC mają zaledwie kilkunastoprocentowy udział w rynku lotniczym w Niemczech, zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej.

Obecnie zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych udział przewoźników LCC wynosi ok. 25 proc., tj. znacznie poniżej średniej europejskiej (nieco ponad 40 proc.). Dla porównania w Polsce udział przewoźników niskokosztowych w obsłudze ruchu międzynarodowego przekracza 50 proc. W Hiszpanii odsetek ten jest jeszcze wyższy. Niski udział tzw. tanich linii w rynku niemieckim wynika z dwóch podstawowych faktów.



Przede wszystkim Lufthansa jest silnym przedsiębiorstwem o stabilnej pozycji zarówno na rynku niemieckim, jak i globalnym, dzięki czemu może przeciwstawiać się ekspansji przewoźników niskokosztowych. Jednocześnie (drugi czynnik) Niemcy są przyzwyczajeni do korzystania z usług narodowego przewoźnika, a zamożność społeczeństwa – znacznie wyższa niż w Polsce czy Hiszpanii – pozwala nabywać droższe usługi, charakteryzujące się lepszą jakością i przedstawiające większą wartość dla konsumenta niż przewozy oferowane przez przewoźników niskokosztowych. Oddziaływanie tych dwu czynników jest na tyle istotne, że w ostatnich latach na rynku niemieckim wręcz obserwuje się spadek udziału przewoźników LCC na rzecz linii tradycyjnych. Niemniej jednak wielkość rynku powoduje, że nawet stosunkowo niewielki udział procentowy przekłada się na duży wolumen przewozów w ujęciu bezwzględny. Do największych przewoźników niskokosztowych w Niemczech należy zaliczyć:

- Germanwings,
- Ryanair,
- Easyjet,
- Wizzair,

przy czym dwóch pierwszych, tj. Germanwings i Ryanair, ma znacznie większy udział w rynku przewozów niskokosztowych niż wszystkie pozostałe linie działające w oparciu o ten model. W przypadku każdej z tych dwóch linii udział w rynku LCC przekracza 30 proc.

Pomimo dużej siły rynkowej Lufthansy pojawienie się przewoźników niskokosztowych stanowiło i nadal stanowi duże wyzwanie nawet dla tej linii. Świadczy o tym chociażby stopniowa modyfikacja modelu biznesowego niemieckiego przewoźnika narodowego. W ramach procesu restrukturyzacyjnego część połączeń krótkiego i średniego zasięgu (połączenia z portów lotniczych niebędących lotniskami węzłowymi Lufthansy) została przeniesiona do przewoźnika niskokosztowego działającego w ramach Grupy Lufthansa – tj. do Germanwings. Zmiana ta weszła w życie w roku 2013, począwszy od rozkładu letniego. Z jednej strony umożliwiło to pozbycie się przez spółkę matkę najmniej rentownych połączeń, z drugiej natomiast pozwoliło na ograniczenie bazy kosztowej związanej ze świadczeniem tych usług przy jednoczesnej minimalizacji negatywnych skutków wizerunkowych dla samej Lufthansy. Linia ta stara się unikać hybrydyzacji, czyli upodabniania modelu biznesowego (w szczególności produktu) do modelu linii niskokosztowych, mimo że ten proces jest coraz powszechniejszy w Europie i przejawia się głównie we wprowadzaniu opłat za bagaż rejestrowany oraz catering na pokładzie samolotu. Jednak na początku maja

Lufthansa zapowiedziała, że przystosuje dziewięć posiadanych samolotów Airbus 340-300, które były przeznaczone do wyłączenia z eksploatacji, do realizacji przewozów o charakterze niskokosztowym na rejsach dalekiego zasięgu, głównie na kierunkach turystycznych, takich jak Tajlandia, Indie czy Karaiby. Rejsy te mają zostać uruchomione w sezonie letnim 2015 r. Nie sprecyzowano natomiast, jak ma wyglądać produkt, który będzie oferowany. Można się jedynie spodziewać, że na pokładzie samolotu będzie ciasniej w związku z zagęszczeniem foteli w kabinie samolotu, co ma przyczynić się do spadku kosztów jednostkowych. Jest to zapewne odpowiedź na rozpoczęcie rejsów dalekodystansowych w formule LCC przez norweską „tanią linię” Norwegian, a także na przejęcie części rynku środkowo- i dalekowschodniego przez przewoźników z rejonu Zatoki Perskiej, którzy oferują lepszy i zwykle tańszy produkt. Oprócz struktury podmiotowej rynku warto również spojrzeć na jego strukturę przestrzenną, a w szczególności rozkład ruchu pasażerskiego pomiędzy poszczególne porty lotnicze oraz grupy lotnisk.

Analiza ruchu w portach lotniczych w Niemczech wskazuje, że przewozy pasażerskie są silnie skoncentrowane na największych lotniskach tego kraju, tj. wymienionych wcześniej portach węzłowych (Frankfurt, Monachium, Düsseldorf i Berlin-Tegel).

W okresie od 1993 do 2013 r. udział (mierzony liczbą obsłużonych pasażerów) węzłowych portów lotniczych w rynku spadł z 74 do 67 proc.

Jednak od 2008 r. tendencja ta uległa odwróceniu i udział portów węzłowych powoli rośnie. W analizowanym okresie początkowo pasażerowie coraz częściej wybierali podróże z portów regionalnych, przez co wzrósł ich udział w rynku. Wiąże się to w pewnym stopniu w pojawieniem się na rynku przewoźników niskokosztowych, którzy praktycznie w ogóle nie korzystają z lotnisk węzłowych, natomiast oferują swoje usługi przewozowe z mniejszych portów.

Jak już zauważono, przewoźnicy niskokosztowi prowadzą działalność przewozową w oparciu o siatkę typu *point-to-point*, czyli z definicji nie posiadają portów węzłowych. Niemniej jednak linie LCC mają tak zwane porty bazowe (bazy operacyjne), w których stacjonują ich samoloty i z których wykonywana jest większość operacji lotniczych. Wykaz tych portów zawarto na końcu niniejszego artykułu w sekcji *Statystyki*. Udział rynkowy tych dziewięciu portów lotniczych służących jako bazy operacyjne przewoźników niskokosztowych wyraźnie wzrósł



w latach 1993-2013. Podczas gdy w 1993 r. porty te obsługiwały 15 proc. pasażerów w Niemczech³, w 2013 r. było to już 20 proc. W ostatnich latach można zaobserwować niewielki spadek udziału tych lotnisk w rynku. Najwyższy udział w rynku miały one w 2008 r., wynosił od wówczas blisko 23 proc. Analiza porównawcza wskazuje, że krzywa obrazująca udział rynkowy portów będących bazami przewoźników niskokosztowych stanowi lustrzane odbicie krzywej ilustrującej udział lotnisk węzłowych w rynku. Należy jednocześnie zaznaczyć, że wzrost udziału portów przeznaczonych przede wszystkim do obsługi segmentu LCC jest szybszy niż spadek udziału portów węzłowych, wynika to jednak przede wszystkim z faktu znacznej różnicy wartości bazowych.

Analiza danych dotyczących ruchu pasażerskiego w poszczególnych portach lotniczych wskazuje, że lotniska przeznaczone przede wszystkim do obsługi ruchu niskokosztowego charakteryzują się znacznie większą zmiennością liczby obsłużonych pasażerów w porównaniu z lotniskami, z których korzystają głównie przewoźnicy tradycyjni.

Ruch pasażerski w największych niemieckich portach lotniczych przeznaczonych dla przewoźników tradycyjnych był stosunkowo stabilny w analizowanym okresie. Natomiast w przypadku lotnisk, z których korzystają głównie przewoźnicy niskokosztowi (w czterech portach lotniczych wybranych do analizy skupiających się na obsłudze ruchu LCC udział ruchu niskokosztowego w 2013 r. przekraczał 97 proc.), można zauważyć znaczne zmiany w wolumenie ruchu pasażerskiego. Obserwację tę potwierdzają także współczynniki zmienności dla tych portów zaprezentowane w sekcji *Statystyki*.

Należy podkreślić, że zmienność potoków pasażerskich w analizowanym okresie nie jest jednakowa. Zarówno w przypadku portów przeznaczonych do obsługi przewoźników niskokosztowych, jak i sieciowych wyższa zmienność była obserwowana na początku okresu podanego badaniu. Wiąże się to z dynamicznym rozwojem i wzrostem przewoźników niskokosztowych, a co za tym idzie – dużymi przyrostami wolumenu ruchu pasażerskiego na lotniskach obsługujących tych przewoźników. Niemniej jednak analiza zmienności ruchu pasażerskiego w latach 2008-2013 w przypadku tych samych lotnisk co poprzednio wskazuje, że nadal ruch w portach lotniczych przeznaczonych dla przewoźników LCC charakteryzuje

się większą zmiennością. To zróżnicowanie zmienności jest w znacznym stopniu związane z polityką przewoźników niskokosztowych odnośnie do budowy siatek połączeń. Jest to typowe nie tylko dla rynku niemieckiego, ale właściwie dla wszystkich rynków, na których obecni są ci przewoźnicy.

Przewoźnicy LCC kształtują swoją siatkę połączeń nie tylko w oparciu o potencjalne potoki pasażerskie (i charakterystykę popytu tych potoków) w konkretnych relacjach, tak jak ma to miejsce w przypadku przewoźników sieciowych, ale także w zależności od oferty (zwłaszcza finansowej) poszczególnych portów lotniczych, samorządów, a także uwarunkowań finansowych związanych z obsługą przestrzeni powietrznej w danym kraju. Przewoźnicy niskokosztowi oczekują wsparcia finansowego przede wszystkim ze strony samorządów regionów, do których otwierają połączenia. Wsparcie to najczęściej przyjmuje kształt nieformalnych subsydiów przekazywanych przewoźnikom na przykład w formie opłat za usługi marketingowe promujące dane miasto lub region. Pomoc taka nosi pewne znamiona zabronionej w Unii Europejskiej pomocy publicznej dla podmiotów rynkowych. Szacuje się, że Ryanair uzyskuje w formie subsydiów przychody rządu ponad 600 mln euro rocznie, co mniej więcej odpowiada średniej rocznej wysokości zysku netto tego przewoźnika. Ponadto przewoźnicy niskokosztowi żądają od portów lotniczych znacznych obniżek opłat lotniskowych w porównaniu ze stawkami standardowymi. W związku z tym połączenia są często likwidowane, gdy przewoźnik nie jest w stanie porozumieć się z władzami portu lotniczego i regionu w sprawie opustów i dotacji. Przykładowo po podwyżce opłat lotniskowych w portach lotniczych Madryt – Barajas i Barcelona – El Prat Ryanair znacznie ograniczył liczbę operacji lotniczych wykonywanych na tych lotniskach. Tylko w Madrycie, będącym bazą operacyjną linii Ryanair, ograniczono liczbę zbazowanych samolotów z 14 do 11, co skutkowało likwidacją 11 tras i ograniczeniem oferty na kolejnych 24 trasach. Łącznie zmniejszenie skali działalności Ryanair na lotnisku w Madrycie doprowadziło do ograniczenia liczby operacji wykonywanych przez tego przewoźnika w tygodniu o 252 rejsy. Podobnie na lotnisku Barcelona – El Prat, które również jest bazą operacyjną Ryanaira, zmniejszono liczbę zbazowanych samolotów z 13 do 11, zlikwidowano 4 trasy i ograniczono częstotliwość w kolejnych 22 relacjach. Skutkiem tego oferowanie Ryanair w Barcelonie zmniejszyło się o 240 lotów tygodniowo. Wydaje się, że podobna sytuacja mogła mieć miejsce również w Niemczech w przypadku takich lotnisk jak Frankfurt-Hahn, Dortmund, Lubeka czy Münster Münst-

³ Przez całą dekadę od 1993 do 2002 r. udział ten był bardzo stabilny, a większe zmiany pojawiły się dopiero wraz z dynamicznym wejściem na rynek linii niskokosztowych w 2002 r.



er/Osnabrück. Ze szczególnie ostrą reakcją prezesa Ryanaira (Michael O'Leary zapowiedział wówczas znaczne ograniczenie działalności w Niemczech: likwidację 34 tras, co odpowiadać miało 414 rejsom tygodniowo) spotkało się nałożenie na przewoźników lotniczych w Niemczech od 2011 r. dodatkowego podatku pasażerskiego, którego celem było ratowanie budżetu państwa znajdującego się wówczas w trudnej sytuacji fiskalnej. Ten podatek był też po części przyczyną spadku udziału rynkowego przewoźników LCC po 2011 r.

Przewoźnicy niskokosztowi mają również większą swobodę likwidacji połączeń i otwierania nowych ze względu na model siatki połączeń, w oparciu o który funkcjonują. Model *point-to-point* wykorzystywany przez większość przewoźników LCC jest znacznie bardziej elastyczny pod względem modyfikacji, ponieważ poszczególne trasy funkcjonują niezależnie od siebie, tzn. przewoźnik nie oferuje lotów łączonych (z przesiadką), dzięki czemu nie musi rozważać wpływu danego odcinka na siatkę połączeń. Jedynym czynnikiem usztywniającym nieco modyfikacje siatki połączeń są kwestie operacyjne dotyczące poszczególnych statków powietrznych, zmiany w siatce wymagają bowiem wprowadzenia korekt rotacji samolotów w cyklu dziennym lub tygodniowym.

Przedstawiona powyżej charakterystyka niemieckiego rynku transportu lotniczego wskazuje, że w długim terminie wykazuje on stabilną tendencję rozwojową, choć w związku z wahaniami koniunktury gospodarczej zdarzają się okresy zastoju czy nawet niewielkich spadków wskaźników aktywności tego rynku. Dojrzałość rynku niemieckiego powoduje jednak, że tempo jego wzrostu jest umiarkowane i niemieckie linie lotnicze, które chciałyby się szybko rozwijać, muszą poszukiwać nowych możliwości, wchodząc na nowe rynki zagraniczne lub rozszerzając zakres działalności w krajach, w których już funkcjonują.

Niemieckie linie lotnicze w Polsce

Wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. wymusiło deregulację rynku transportu lotniczego zwłaszcza w relacjach z krajami Wspólnoty. To z kolei umożliwiło dynamiczny rozwój polskiego rynku przewozów lotniczych (od tego czasu liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych niemal się potroiła). Szczególnie wysoka dynamika ruchu wystąpiła w przypadku portów regionalnych za sprawą przewoźników niskokosztowych. Jednak oprócz tej grupy zwiększył się udział przewoźników tradycyjnych z innych krajów UE, którzy nie byli już ograniczeni umowami bilateralnymi. Na uwa-

gę zasługuje ekspansja Lufthansy na polskim rynku. Obecnie linia ta dowozi do swoich hubów w Niemczech pasażerów z następujących lotnisk w Polsce: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Gdańska, Poznania, Katowic, Rzeszowa i Lublina. Co ciekawe, w niektórych z tych portów, na przykład w drugim pod względem liczby odprawianych pasażerów porcie Kraków-Balice, Lufthansa odprawia więcej pasażerów niż LOT.

Biorąc pod uwagę liczbę obsługiwanych pasażerów w Polsce, Lufthansa była w 2013 r. na czwartym miejscu z 7-procentowym udziałem w rynku. Wielu pasażerów, którzy podróżowali na pokładach samolotów tego przewoźnika, odbywało podróże do portów docelowych poza Niemcami, stanowiąc istotne źródło dochodów, jako pasażerowie transferowi. Lufthansa, dzięki bardzo bogatej siatce połączeń umożliwiającej podróże do wielu portów lotniczych, zwłaszcza w Ameryce Północnej i Azji, obsługuje w Polsce znaczne potoki ruchu wysokopłatnego, dla którego najistotniejszym czynnikiem decydującym o wyborze linii jest wysoka częstotliwość rejsów i rozbudowana siatka połączeń. Są to jednocześnie pasażerowie gotowi płacić najwięcej za bilety. Dzięki zapewnieniu wysokiej częstotliwości dowozów z portów regionalnych w Polsce Lufthansa jest nawet w stanie pozyskiwać ruch wysokopłatny na rejsach do Nowego Jorku, Chicago i Toronto, do których LOT lata bezpośrednio z Warszawy. Jednak nieumiejętne kształtowanie siatki, powodujące występowanie długich, niedogodnych przesiadek w Warszawie, oraz częste problemy operacyjne związane chociażby ze zbyt małą ładownością samolotów regionalnych używanych na połączeniach krajowych, co przekłada się na opóźnienia w dowozie bagażu, spowodowały, że nawet na tym rynku, na którym LOT-owi stosunkowo łatwo byłoby utrzymać przewagę konkurencyjną, w portach regionalnych Lufthansa radzi sobie lepiej od polskiego narodowego przewoźnika.

Poza Grupą Lufthansa w Polsce obecny jest także drugi co do wielkości niemiecki przewoźnik lotniczy Air Berlin, który rozpoczął ekspansję na większą skalę w polskich portach lotniczych nieco ponad rok temu. Zapewnia codzienne połączenia do Berlina z możliwością przesiadki na dalsze rejsy zarówno po Europie, jak i do Ameryki Północnej oraz w inne regiony. Obecnie linia ta oferuje 19 rejsów tygodniowo z Warszawy i Krakowa oraz 12 rejsów tygodniowo z Gdańska. Ta linia jest nastawiona jednak przede wszystkim na obsługę pasażerów bardziej wrażliwych na cenę, a także odpowiada potrzebom ruchu turystycznego dzięki połączeniom do wielu miejsc urlopowych, takich jak wybrzeże i wyspy Morza Śródziemne-



go, Wyspy Kanaryjskie czy Karaiby. Ponadto duży nacisk został położony na próbę przejęcia części pasażerów LOT-u podróżujących do Stanów Zjednoczonych.

Niektórzy pasażerowie, zwłaszcza ci, którzy zamieszkują województwa zachodnie, decydują się na rozpoczęcie podróży lotniczej w Niemczech (szczególnie w Berlinie) ze względu na znacznie bogatszą ofertę połączeń w porównaniu z takimi polskimi lotniskami, jak Wrocław, Poznań czy Szczecin. Ponadto mieszkańcy zachodniej Polski nierzadko kupują pakiety wakacyjne (z wylotem z jednego z lotnisk niemieckich) u niemieckich touroperatorów, ponieważ oferują oni znacznie niższe ceny niż biura podróży w Polsce.

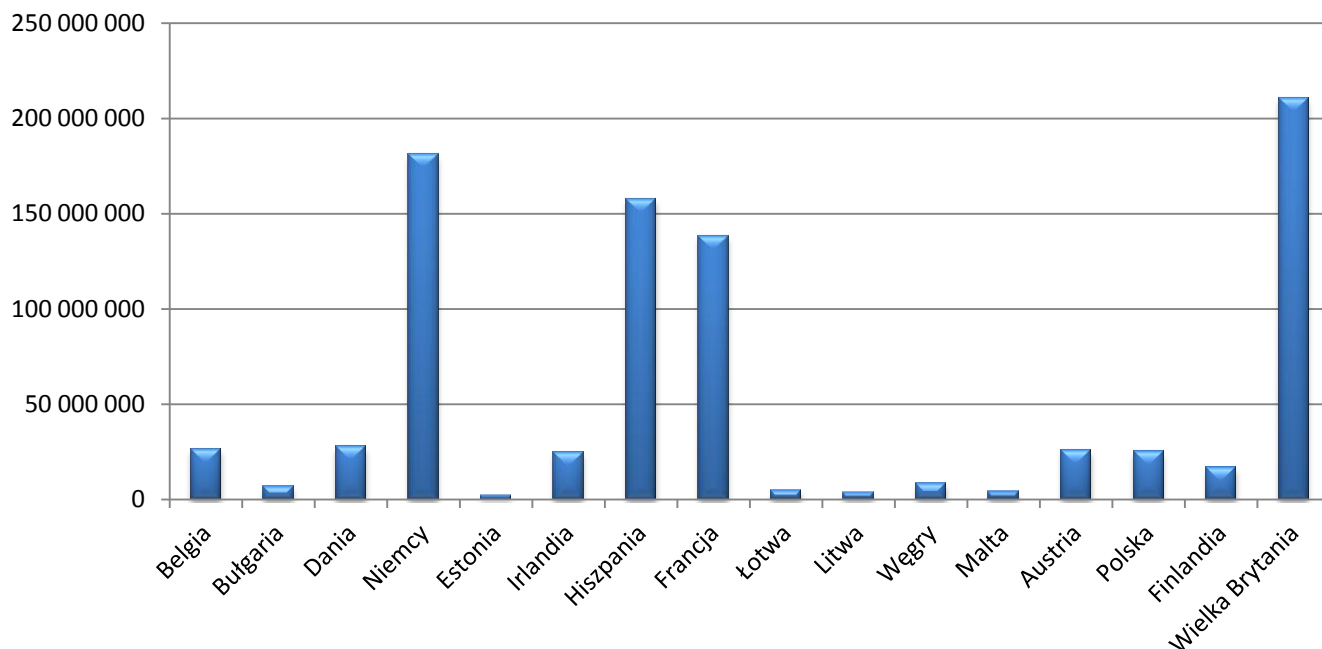
Badania pokazują, że słaba pozycja przewoźnika narodowego na rynku sprzyja dynamicznej ekspansji przewoźników niskokosztowych oraz zagranicznych przewoźników tradycyjnych, co obserwujemy od kilku lat w Polsce. Podobna sytuacja występuje m.in. w Hiszpanii, gdzie kłopoty Iberii pozwoliły na przejęcie przewoźnikom niskokosztowym oraz liniom sieciowym znacznej części hiszpańskiego rynku. Dalsze perspektywy zwiększenia obecności Lufthansy (a także innych przewoźników) na polskim rynku będą w dużej mierze zależały od powodzenia trwającej restrukturyzacji LOT-u. Niewątpliwie istnienie narodowego przewoźnika w Polsce ma korzystny wpływ na rynek, chociażby z punktu widzenia panującej na nim konkurencji, i zapobiega nadmiernemu wzrostowi cen biletów lotniczych. Ewentualna upadłość LOT-u na pewno doprowadziłaby do szybkiej ekspansji Lufthansy w Polsce, której z pewnością towarzyszyłby wzrost cen biletów lotniczych. Ważne jest zatem utrzymanie pewnej równowagi rynku transportu lotniczego, co zapewni jego stabilny i zrównoważony wzrost. ♦♦♦

Adam Hozzman



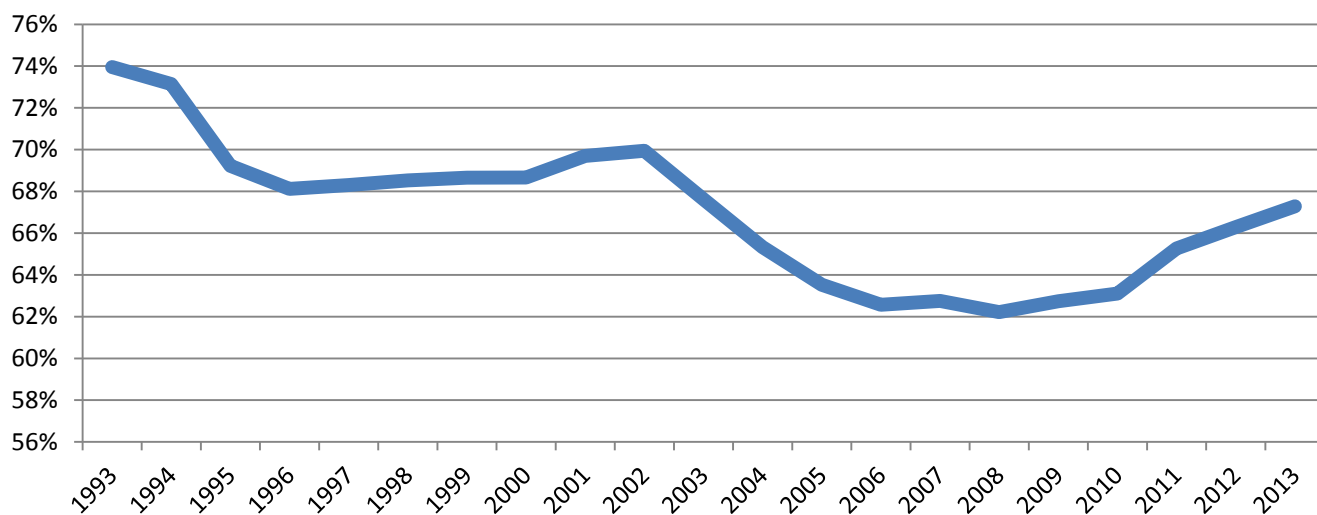
Statystyki

Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2013 r.



Źródło: Eurostat, Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Udział węzłowych portów lotniczych w rynku (mierzony liczbą obsłużonych pasażerów) w Niemczech w latach 1993-2013

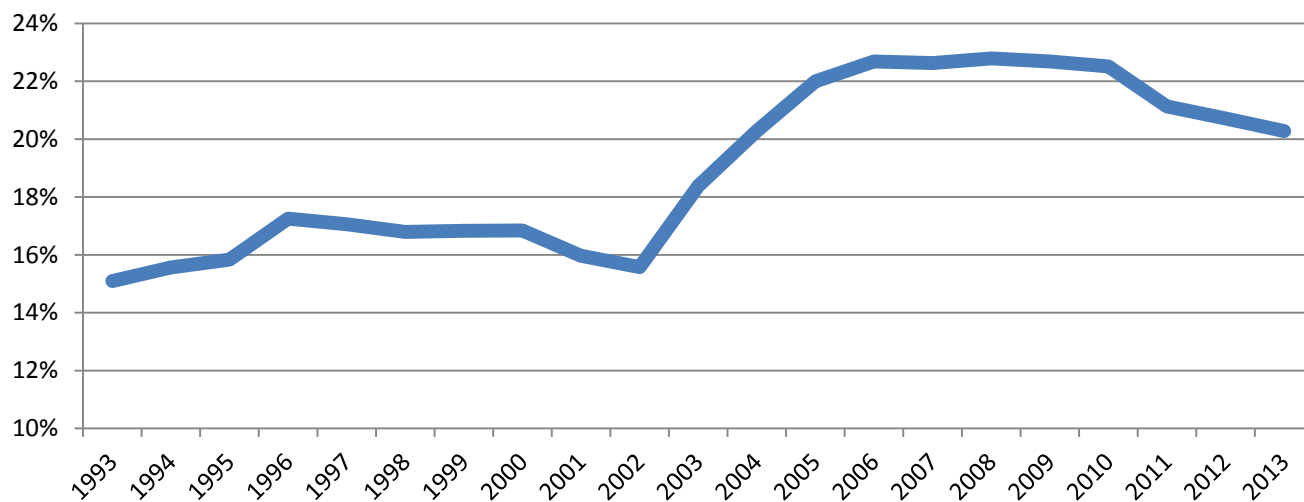


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.



Statystyki

Udział rynkowy portów bazowych największych przewoźników niskokosztowych w Niemczech w latach 1993-2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Bazy operacyjne największych przewoźników niskokosztowych w Niemczech

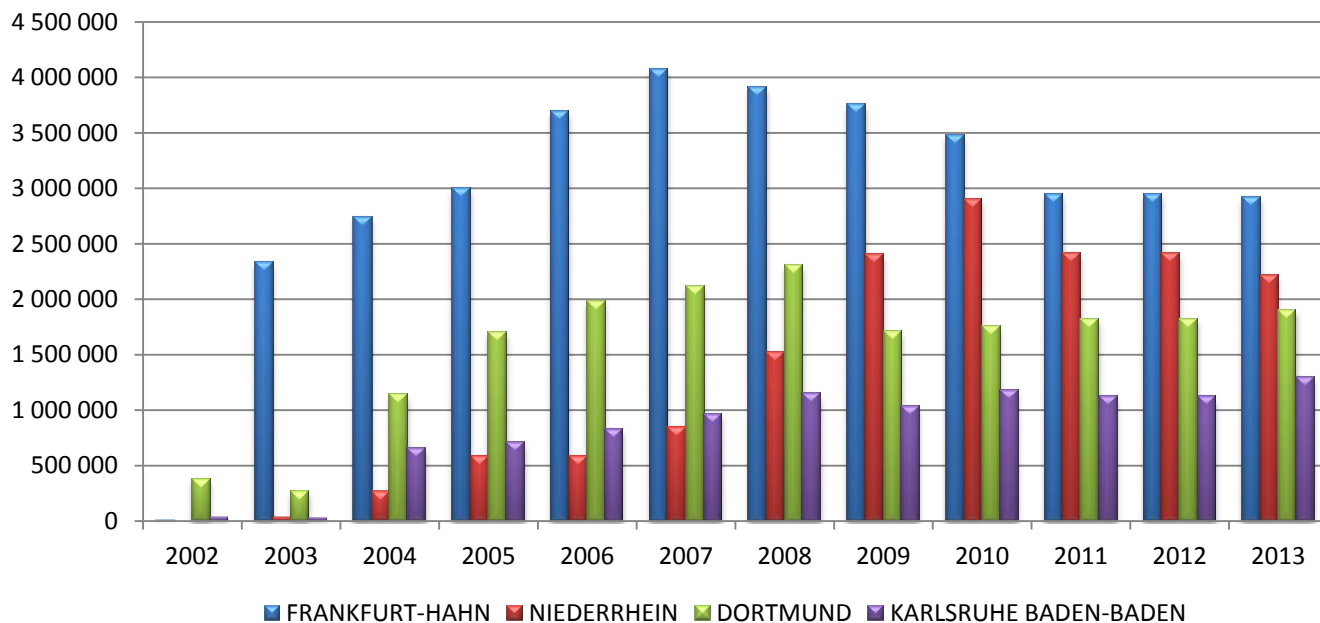
Germanwings	Ryanair	Easyjet	Wizzair
Kolonia/Bonn (CGN)	Brema (BRE)	Berlin-Schönefeld (SXF)	brak
Berlin-Schönefeld (SXF)	Frankfurt-Hahn (HHN)		
Dortmund (DTM)	Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)		
Hanower (HAJ)	Weeze (NRN)		
Stuttgart (STR)			

Źródło: opracowanie własne.



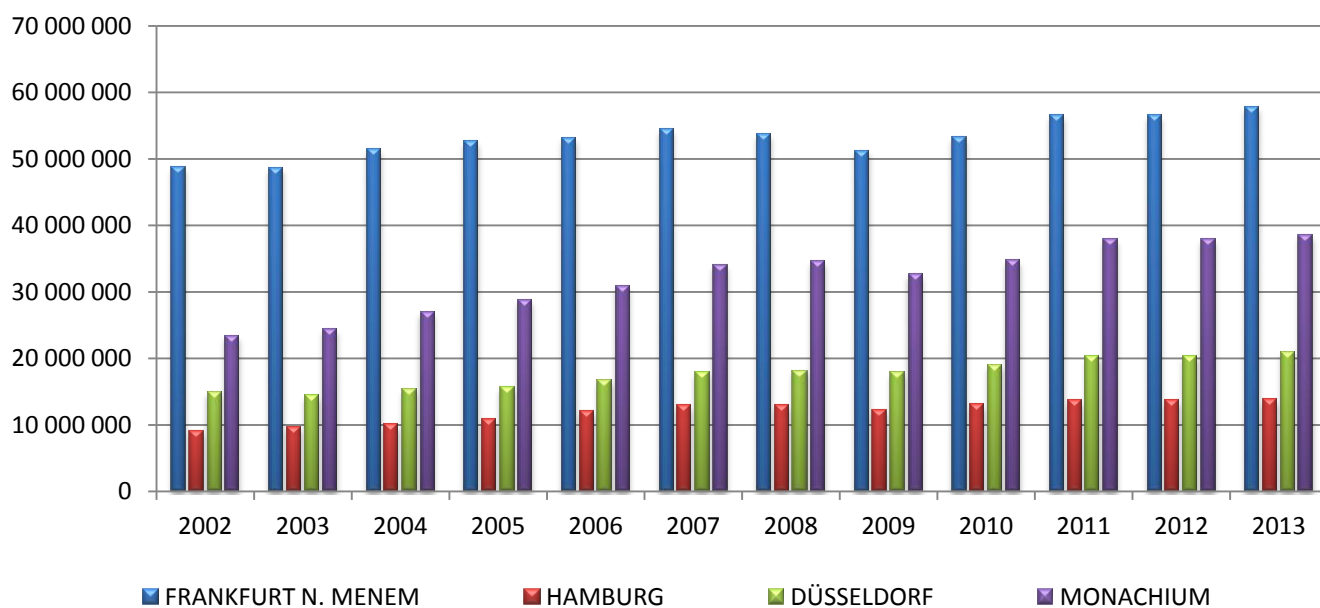
Statystyki

Liczba pasażerów obsługiwanych na największych lotniskach przeznaczonych dla przewoźników niskokosztowych w Niemczech w latach 2002-2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Liczba pasażerów obsługiwanych na największych lotniskach przeznaczonych dla przewoźników tradycyjnych w Niemczech w latach 2002-2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.



Statystyki

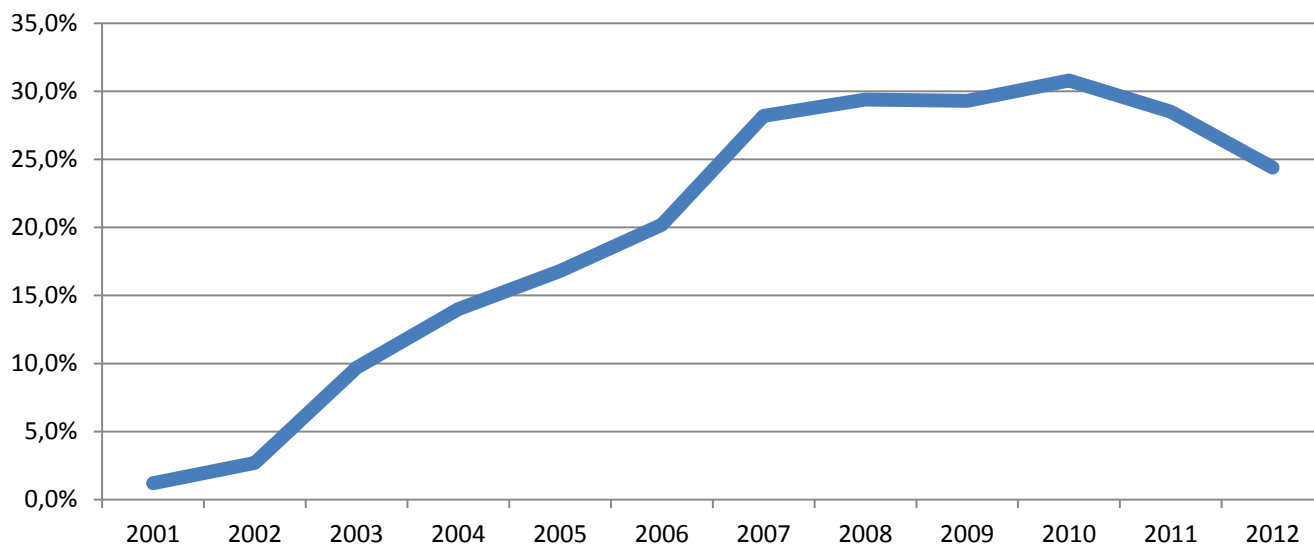
Zmienność potoków pasażerskich w wybranych portach lotniczych w Niemczech w latach 2002-2013

Port lotniczy	Wsp. zmienności
Frankfurt	5,8%
Monachium	16,6%
Düsseldorf	13,3%
Hamburg	13,9%

Port lotniczy	Wsp. zmienności
Frankfurt-Hahn	36,3%
Niederrhein	70,5%
Dortmund	41,2%
Karlsruhe	50,5%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów międzynarodowych (oferowanie) w ruchu regularnym w Niemczech w latach 2001-2012

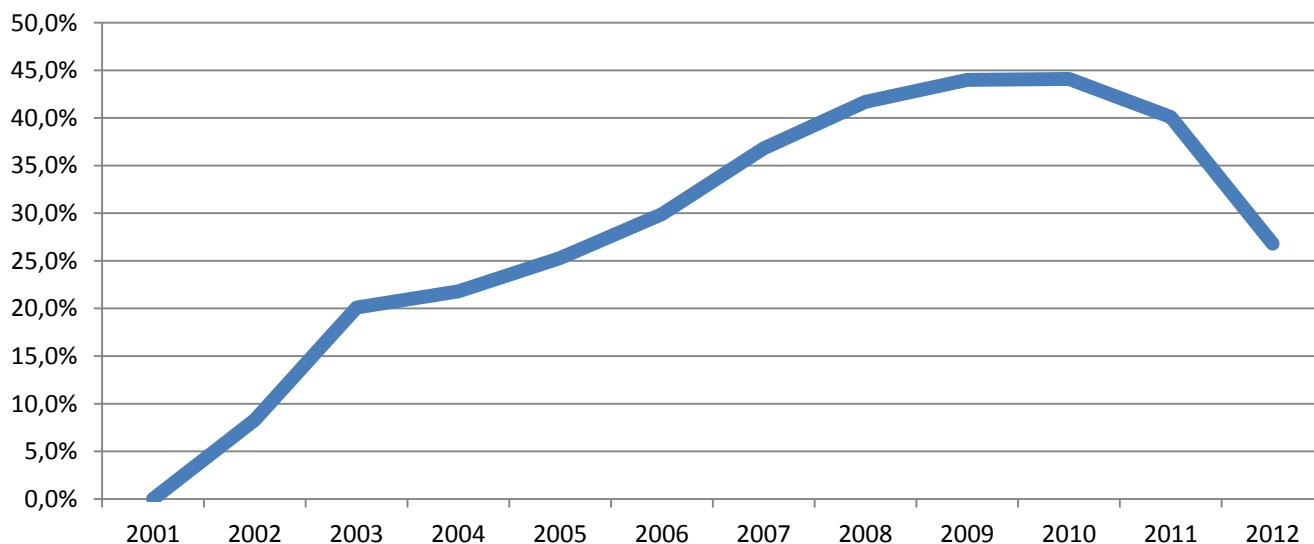


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CAPA.



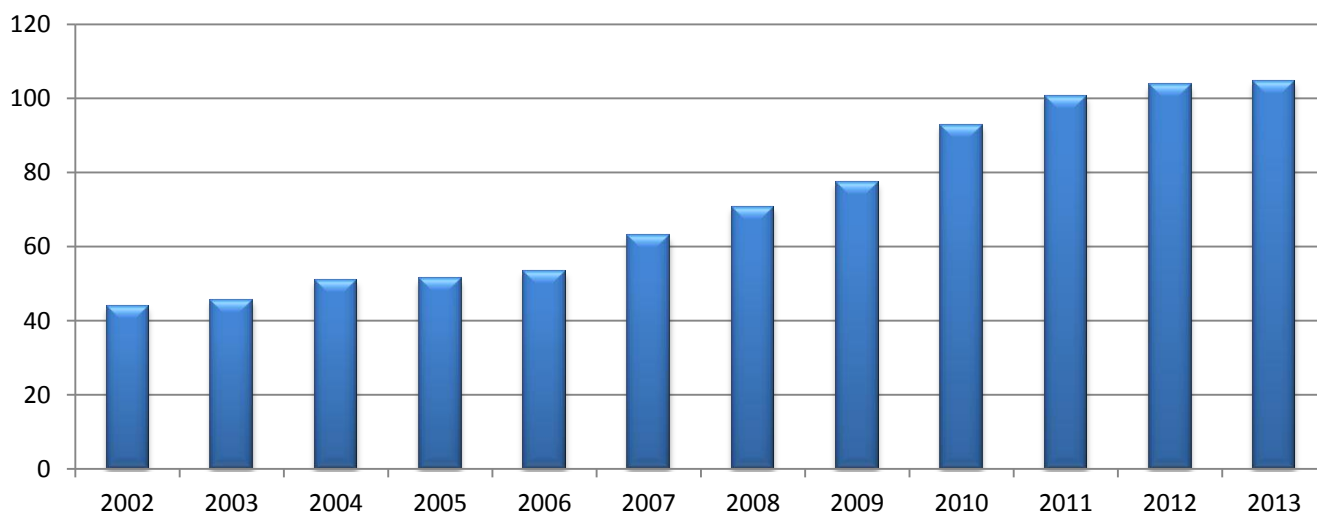
Statystyki

Udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów krajowych (oferowanie) w ruchu regularnym w Niemczech w latach 2001-2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CAPA.

Liczba pasażerów (w mln) przewiezionych przez linie lotnicze należące do Grupy Lufthansa w latach 2002-2013

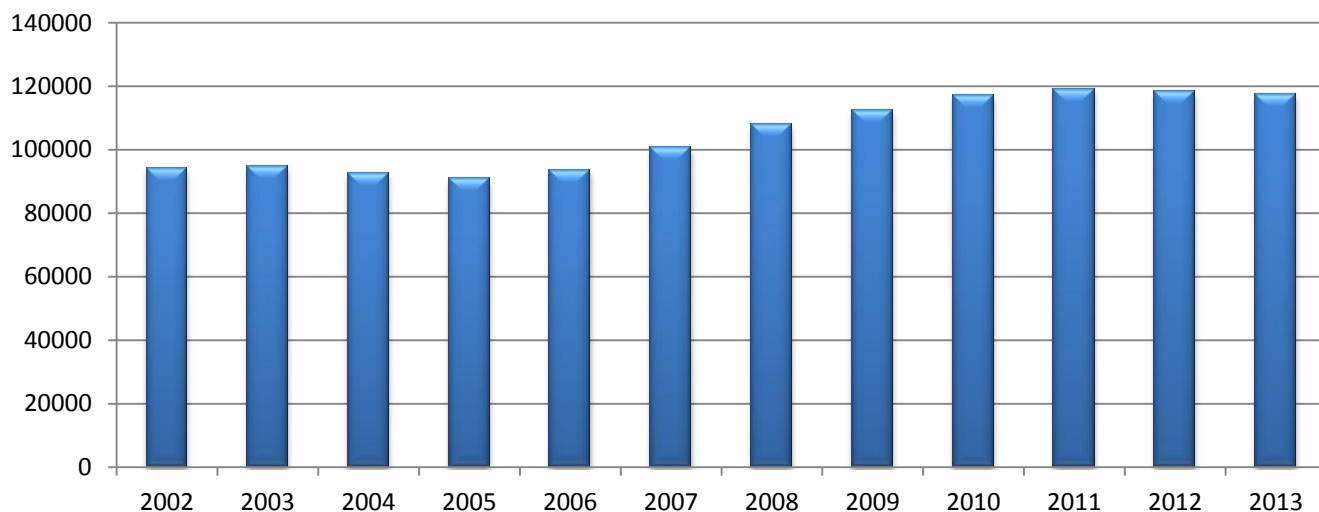


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportów rocznych Lufthansa Group.



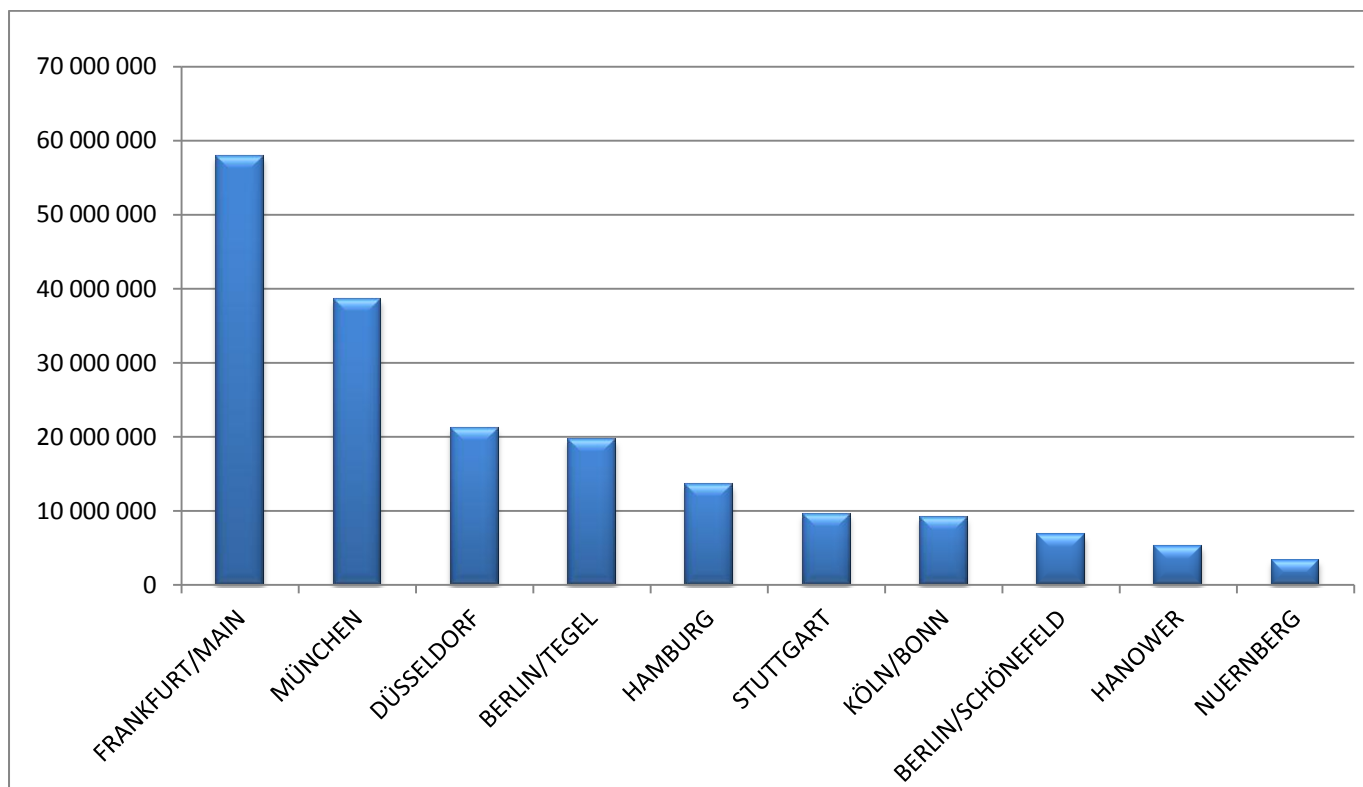
Statystyki

Liczba pracowników zatrudnianych przez linie lotnicze należące do Grupy Lufthansa w latach 2002-2013



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z raportów rocznych Lufthansa Group.

Liczba pasażerów obsłużonych w 10 największych portach lotniczych w Niemczech w 2013 r.





Kalendarium

26.06.2014

Komisja śledcza Bundestagu do spraw wyjaśnienia tzw. afery podsłuchowej z udziałem amerykańskiej Narodowej Agencji Bezpieczeństwa (NSA) zdecydowała, że Edward Snowden, który stoi za ujawnieniem inwigilacyjnych praktyk amerykańskich służb, nie zostanie przesłuchany na terytorium Niemiec. Komisja głosami koalicji CDU/CSU-SPD przegłosowała, że Snowden 11 września zostanie przesłuchany za pomocą wideokonferencji z jego obecnego miejsca pobytu, czyli z terytorium Rosji. Opozycja była oburzona stanowiskiem koalicji, które nazwano sabotażem i próbą zapobieżenia rzeczywistemu wyjaśnieniu afery. Partie Lewicy oraz Zielonych rozważają złożenie skargi do Federalnego Trybunału Konstytucyjnego w tej sprawie.

28.06.2014

Prezydent Niemiec Joachim Gauck przy okazji obchodów 100-lecia wybuchu I wojny światowej skrytykował aktualne działania Rosji wobec Ukrainy. „Opór Rosji wobec zbliżenia Ukrainy do Unii Europejskiej skonfrontował nas ze wzorami myślenia i postępowania, które my tu na naszym kontynencie uważaliśmy od dawna za wymarłe. To, czego teraz doświadczamy, jest starym myśleniem w kategoriach siły i stref wpływu, nawet z destabilizacją obcych państw i aneksją obcych terytoriów” – mówił m.in. Gauck. Prezydent zaznaczył, że ani Niemcy, ani Unia Europejska nie mogą zgodzić się na łamanie prawa międzynarodowego i deptanie wspólnych europejskich wartości. Gauck poparł jednocześnie obecną politykę zagraniczną Niemiec wobec kryzysu na Ukrainie, ale dodał, że działania Rosji stawiają Europę przed „wielkim i nieoczekiwanym wyzwaniem”.

30.06.2014

Minister obrony Ursula von der Leyen (CDU) opowiedziała się za wyposażeniem niemieckiej Bundeswehry w bezzałogowe statki powietrzne (popularne drony) o charakterze bojowym. Dotychczas niemiecka armia dysponowała jedynie dronami przeznaczonymi do działań o charakterze rozpoznawczym i wywiadowczym. Temat dronów bojowych jest bardzo kontrowersyjny w Niemczech ze względu na wysokie straty w ludności cywilnej spowodowane użyciem tych statków powietrznych przez armię amerykańską m.in. w Afganistanie

1.07.2014

Niemcy objęły przewodnictwo w grupie G7. Jako priorytety niemieckiej „prezydencji” Berlin wymienia m.in. problemy unikania płacenia podatków, stabilne finanse czy zdynamizowanie światowej gospodarki. „Naszym celem jest uczynić światową gospodarkę bardziej dynamiczną, system finansowy stabilnym, a międzynarodowy system podatkowy bardziej sprawiedliwym” – napisał minister finansów Wolfgang Schäuble w liście skierowanym do pozostałych członków grupy. W skład grupy G7 wchodzi siedem najbardziej uprzemysłowionych państw świata: Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Włochy, Stany Zjednoczone, Japonia i Kanada. W marcu br. z prac grupy wykluczono Rosję, w ramach sankcji za aneksję Krymu i agresję wobec Ukrainy. Przewodnictwo Niemiec w G7 będzie trwało do końca 2015 r.



Kalendarium

2.07.2014

W Bundestagu rozpoczęła pracę ośmioosobowa komisja śledcza do spraw wyjaśnienia afery z udziałem deputowanego SPD Sebastiana Edathy'ego z pornografią dziecięcą w tle. Kanadyjska policja, która rozpracowywała siatkę handlarzy materiałami pedofilskimi, odkryła w 2011 r., że polityk SPD kupował pornografię dziecięcą. Sprawa wyszła na jaw po trzech latach i kosztowała koalicję dymisję ministra rolnictwa oraz byłego ministra spraw wewnętrznych Hansa-Petera Friedricha (CSU). Sprawą zajmuje się hanowerska prokuratura.

2.07.2014

Na zaproszenie ministra spraw zagranicznych Niemiec Franka-Waltera Steinmeiera przyjechali do Berlina szefowie dyplomacji Francji, Rosji i Ukrainy – Laurent Fabius, Siergiej Ławrow oraz Pawło Klimkin – aby przedyskutować rozwój sytuacji na Ukrainie po wygaśnięciu jednostronnego zawieszenia broni przez stronę rządową. Co zgodnie zauważyły niemieckie media, w konferencji zabrakło polskiego szefa dyplomacji Radosława Sikorskiego, który do tej pory brał aktywny udział w dyplomacji dot. kryzysu na Ukrainie. Wszyscy ministrowie zgodzili się co do tego, że rozwiązanie kryzysu można wypracować jedynie w warunkach stałego i przestrzegane przez obie strony konfliktu zawieszenia broni. We wspólnej deklaracji wypracowanej podczas szczytu ministrowie zaapelowali o „zwołanie do 5 lipca grupy kontaktowej w celu wypracowania obustronnego i bezwarunkowego porozumienia w sprawie trwałego zawieszenia broni”. W skład tej grupy mieliby wejść nie tylko przedstawiciele Rosji i Ukrainy, lecz także separatyści oraz przedstawiciele Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie. Granica rosyjsko-ukraińska ma być również obserwowana przez wysłanników OBWE.

3.07.2014

Bundestag przyjął ustawę wprowadzającą płacę minimalną w Niemczech. Od 2015 r. Niemcy pracujący na stałych umowach o pracę będą otrzymywali minimalne wynagrodzenie w wysokości 8,50 euro za godzinę. Płaca minimalna była sztandarowym projektem socjaldemokratów w trakcie ostatniej kampanii wyborczej do Bundestagu i warunkiem wejścia SPD do koalicji z chadecją. Aby ustawa weszła w życie, musi być jeszcze zatwierdzona przez Bundesrat.

5-8.07.2014

Kanclerz Angela Merkel przebywała z czterodniową wizytą zagraniczną w Chinach. Głównym celem podróży była promocja niemieckiego biznesu w Państwie Środka. W Pekinie Merkel spotkała się z premierem Li Keqiangiem oraz przewodniczącym Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinpingiem. Podczas wizyty podpisano porozumienia handlowe i inwestycyjne, w tym umowę na dwie nowe fabryki Volkswagena oraz sprzedaż 123 helikopterów przez Airbus. Zawarto również umowę między niemieckim przewoźnikiem lotniczym Lufthansą a Air China. Szefowej niemieckiego rządu w wizycie towarzyszyli przedstawiciele niemieckich firm, m.in. Siemens, Lufthansa i Volkswagen.

W czasie wizyty w niemieckich mediach pojawiły się informacje w sprawie afery szpiegowskiej. Jeden z pracowników niemieckiej Federalnej Agencji Wywiadow-



Kalendarium

czej (BND) okazał się podwójnym agentem. Za odpowiednie wynagrodzenie dostarczał przez dwa lata dokumenty z Bundestagu amerykańskiemu wywiadowi.

6-7.07.2014

Minister spraw zagranicznych Frank-Walter Steinmeier (SPD) przebywał z dwudniową wizytą w Mongolii z okazji 40-lecia stosunków między obydwojoma krajami. Wizyta stała się okazją do rozwinięcia współpracy gospodarczej. Na mocy podpisanej przez ministra Steinmeiera oraz szefa mongolskiej dyplomacji Luvsanvandana Bolda umowy Mongolia zyska większy dostęp do niemieckiej technologii i know-how, a Niemcy do mongolskich surowców, w tym przede wszystkim do metali ziem rzadkich, niezbędnych przy produkcji zaawansowanych technologicznie produktów jak ekrany dotykowe do smartfonów czy nowoczesna medyczna aparatura diagnostyczna.

10.07.2014

Rzecznik kanclerz Angeli Merkel Steffen Seibert poinformował, że rząd w Berlinie wezwał przedstawiciela służb wywiadowczych USA w ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Niemczech do opuszczenia kraju. Wydalenie amerykańskiego agenta, jak potwierdził Clemens Binniger, przewodniczący komisji Bundestagu ds. wywiadu, jest konsekwencją afery szpiegowskiej i „braku pomocy USA w wyjaśnianiu różnych zarzutów, poczynawszy od działalności NSA, po najnowsze incydenty”. Kanclerz Angela Merkel na konferencji prasowej oceniła szpiegostwo USA w Niemczech jako niepotrzebną „stratę energii”. Rząd niemiecki wezwał ponadto do odbudowania zaufania w relacjach między obydwojoma krajami.

11.07.2014

Prezydent Joachim Gauck podpisał po długich wahaniach ustawę o podwyższeniu diet członków niemieckiego Bundestagu, co zamknęło proces legislacyjny i umożliwiło wejście nowych regulacji w życie. Wcześniej media donosiły, że głowa państwa ma wątpliwości natury konstytucyjnej w odniesieniu do przedłożonej mu ustawy, która zakłada m.in. zwiększenie pensji parlamentarzystów o 830 euro (czyli o ok. 10 proc.), automatyczne podwyżki diet od 2016 r. oraz dodatki za sprawowanie funkcji przewodniczącego komisji (dwa ostatnie punkty zdaniem niektórych konstytucjonalistów są sprzeczne z niemiecką ustawą zasadniczą).

13.07.2014

Niemcy mistrzami świata w piłce nożnej! W finale brazylijskiego mundialu pokonali Argentyńczyków 1:0. Zwycięską bramkę w dogrywce meczu strzelił rezerwowy Mario Götze. Jest to czwarty triumf Niemców w historii mistrzostw świata. Ostatni raz wzniesli puchar w 1990 r. Na stadionie obecni byli kanclerz Angela Merkel i prezydent Joachim Gauck, którzy po meczu świętowali z piłkarzami w szatni zdobycie mistrzowskiego tytułu.



Kalendarium

13.07.2014

Na wiedeńskim szczycie w sprawie programu jądrowego Iranu doszło do spotkania szefa niemieckiej dyplomacji Franka-Waltera Steinmeiera z sekretarzem stanu USA Johnem Kerrym. Było to pierwsze spotkanie po wybuchu afery szpiegowskiej, która ponownie nadwyrężyła relacje między krajami. Politycy zapewnili, że „chcą pracować nad ożywieniem stosunków USA – Niemcy w oparciu o zaufanie i wzajemny szacunek”. Steinmeier dodał, że współpraca na linii Berlin – Waszyngton jest niezbędna do rozwiązania wielu światowych kryzysów.

17.07.2014

Kanclerz Angela Merkel obchodziła swoje 60. urodziny w Brukseli podczas szczytu Unii Europejskiej, na którym przywódcy mieli dokonać wyborów personalnych w odniesieniu do dwóch wysokich stanowisk unijnych w nowej kadencji – przewodniczącego Rady Europejskiej oraz wysokiego przedstawiciela do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa. Kanclerz Niemiec otrzymała w prezencie koszulkę reprezentacji Niemiec w piłce nożnej z podpisami wszystkich przywódców UE. Na konferencji prasowej zaś jeden z niemieckich dziennikarzy ku zaskoczeniu zebranych odśpiewał Angeli Merkel „Happy birthday liebe Bundeskanzlerin”. Szczyt nie przyniósł ostatecznie rozstrzygnięć, ale w opinii komentatorów niemiecka kanclerz potwierdziła na nim swoją kluczową pozycję na unijnej scenie politycznej.

Kalendarium przygotował: Michał Kędziński



Kalendarium

- ♦ analizuje wybrane procesy polityczne, gospodarcze, społeczne i kulturowe mające istotny wpływ na zmiany w Niemczech
- ♦ dostarcza rzetelnych analiz polskojęzycznym czytelnikom sporządzonych przez młodsze pokolenie analityków i ekspertów
- ♦ zaprasza do dyskusji na tematy związane z Niemcami, Polską i stosunkami polsko-niemieckimi w Europie
- ♦ kierowany jest do osób zainteresowanych sprawami niemieckimi i relacjami polsko-niemieckimi na różnych płaszczyznach zawodowych i osobistych (dziennikarze, eksperci, urzędnicy administracji centralnej i lokalnej, dyplomaci, studenci itd.)
- ♦ udostępniany jest raz w miesiącu i rozsyłany drogą elektroniczną w formie PDF
- ♦ wydawany jest przez Centrum Stosunków Międzynarodowych i Fundację Współpracy Polsko-Niemieckiej

Centrum Stosunków Międzynarodowych (CSM)

jest fundacją – niezależnym, pozarządowym ośrodkiem analitycznym, zajmującym się polską polityką zagraniczną i najważniejszymi dla Polski problemami polityki międzynarodowej. W tym celu CSM prowadzi projekty badawcze, organizuje liczne konferencje i seminaria, przygotowuje raporty i analizy, publikuje artykuły i książki.

www.csm.org.pl

Fundacja Współpracy Polsko-Niemieckiej (FWPN)

od 1991 roku udostępnia środki na projekty, a tym samym umożliwia zarówno polskim, jak i niemieckim partnerom realizację wspólnych przedsięwzięć. Priorytetowymi celami FWPN są projekty partnerskie realizowane na płaszczyźnie samorządowej i zacieśnienie współpracy naukowej. Poza tym fundacja zajmuje się współpracą kulturalną i wszelkimi aspektami wymiany informacji służącej pogłębieniu stanu wiedzy i jakości doniesień medialnych na temat kraju sąsiada.

www.fwpn.org.pl

Redakcja: Jędrzej Trojanowski, Tomasz Markiewicz

ISSN: 2081-5220

Kontakt: Jędrzej Trojanowski
Centrum Stosunków Międzynarodowych
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
e-mail: bn@csm.org.pl



CENTRUM STOSUNKÓW
MIĘDZYNARODOWYCH

© Centrum Stosunków Międzynarodowych, Fundacja Współpracy Polsko-Niemieckiej

Opinie wyrażane w Biuletynie Niemieckim są osobistym stanowiskiem autora danej analizy.



FUNDACJA WSPÓŁPRACY
POLSKO-NIEMIECKIEJ
STIFTUNG
FÜR DEUTSCH-POLNISCHE
ZUSAMMENARBEIT

Wszelkie prawa zastrzeżone