

Blisko 46 mln pasażerów

Dobre wyniki przewozów lotniczych w Polsce w 2018 r.



WYDARZENIA / OPINIE

STRONA 2

Dziesięć największych flot

Polska niestety za burtą.



TRANSPORT MORSKI

STRONA 7

Ciągłość inwestycji będzie utrzymana

W 2021 r. będziemy gotowi, by ogłaszać kolejne przetargi.



WYWIAD

STRONA 10



PGT

Polska Gazeta Transportowa

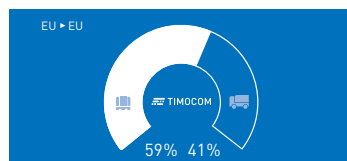
26 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Frachty coraz mocniejsze

Druga połowa kwietnia wskazuje stosunek ofert od zleceniodawców do wolnych przestrzeni ładunkowych na poziomie 59:41. Taki wynik oznacza 2% wzrost ofert frachtów w porównaniu do ostatnio publikowanych danych według barometru transportowego TIMOCOM. W eksporcie spadki odnotowano w wypadku Ukrainy (-18%), Litwy (-11%), Czech (-2%) oraz Holandii (-1%). Na plusie tym razem jest Francja (+9%), Niemcy (+6%), Belgia (+2%) i Rosja (+1%). Spory regres w imporcie zaliczyła Litwa (-37%), Ukraina (-23%) oraz Francja (-14%).

więcej str. 4

Do optyimizmu ciągle jeszcze daleko

Raport o transporcie i mobilności miejskiej



Fot.: Sclatis

LICZBA TYGODNIA

75



Tyle samorządów złożyło wnioski o dofinansowanie przygotowania dokumentacji projektowej potrzebnej do budowy przepraw w ramach programu Mosty dla Regionów. Najwięcej zgłoszeń (22) wpłynęło z Małopolski. Samorządy zabiegały o ponad 86 mln zł dofinansowania, natomiast szacowany koszt budowy przepraw, dla których złożono wnioski, przekracza 4 mld zł. Na realizację programu rząd przeznaczył ok. 2,3 mld zł.

CEZARY BANASIAK

Jak funkcjonuje transport publiczny w mniejszych ośrodkach, a jak w dużych miastach? Jakie są realizowane nowe pomysły usprawniające system? Czy rozwiązania dobre w jednym miejscu sprawdzają się w innych? Jak z polityką transportową radzą sobie samorządy? Na m.in. te pytania stara się odpowiedzieć najnowszy raport Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR „Transport i mobilność miejska”.

O tym, że wydajna komunikacja publiczna jest podstawą dobrego życia w miastach zapewne nikogo nie trzeba przekonywać. Jednak w większości miejsc walka o ową jakość polega zaledwie na dość doraźnej działalności, a wizja z jednego ośrodka nie do końca sprawdza się w innych. Nie ma jednej, złotej recepty, a posiadanie własnego samochodu jest ciągle zbyt często najlepszym lub właściwym jedynym rozwiązaniem, by móc się w miarę szybko i sprawnie przemieszczać.

Podczas gdy jeszcze kilkanaście lat temu główną tendencją był napływ ludności do miast z obszarów okołoimieszkarskich, a także znaczne zwiększenie się gęstości zaludnienia w centrach, tak ostatnio zdecydowanie widać, iż zauwa-

żalnym trendem jest proces odwrotny - mieszkańcy chętnie wyprowadzają się z głównych dzielnic na obrzeża aglomeracji lub wręcz poza ich granice. Dodatkowo w ostatnich latach, wraz z rozwojem gospodarczym i polepszającą się sytuacją finansową mieszkańców, powiększyło się spektrum ich potrzeb i aktywności. Nie jeżdżą już tylko z pracy do domu i z powrotem, a czasem w weekend do kina.

Wszystko to oczywiście piętrzy wyzwania przed transportem publicznym. W interesie zarówno miasta, jak i jego mieszkańców jest ciągle usprawnianie trybików tej wielkiej maszyny, chociaż przychodzi to z dużą trudnością. Większość dużych i średnich miast posiada systemy transportu publicznego, jednak na ogół nie rozwiązują one lokalnych problemów komunikacyjnych - czytamy w raporcie IRMiR. - Tylko w jednej trzeciej miast o charakterze lokalnym funkcjonuje transport publiczny. W części ośrodków komunikacja zbiorowa na terenie miasta ma przede wszystkim funkcje socjalne, a oferta ukierunkowana jest na osoby starsze oraz młodzież i dzieci (dojazdy do szkół).

Własny samochód. Tego typu podejście nie jest jednak rozwiązaniem

problemów, a raczej wywieszaniem białej flagi w konfrontacji z samochodami. To z kolei naraża mieszkańców, szczególnie w dużych miastach, na rosnące zanieczyszczenie powietrza, stały, uciążliwy hałas, a także pogorszenie bezpieczeństwa na drogach. Od 2015 r. niemal co roku na polskich drogach przybywa ok. 1,5 mln samochodów rocznie - czytamy dalej w raporcie. - Wzrastająca popularność samochodów, a także problemy finansowe zachęciły wiele ośrodków do ograniczenia roli transportu zbiorowego. W efekcie w mniejszych miastach nieraz całkowicie likwidowano tę formę komunikacji. W innych przypadkach dochodziło do skracania niektórych tras lub zmniejszania częstotliwości kursów.

Co powoduje taką działalność? Chociaż o samochód dzisiaj łatwiej niż przed laty, nadal przecież większość go nie posiada. W wielu wypadkach można wręcz mówić o wykluczeniu komunikacyjnym części osób, które z różnych względów nie mogą sobie pozwolić na podróż własnym samochodem. Wzrost ruchu na tych obszarach spowodował również zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów - podkreślają autorzy

ciąg dalszy na str. 5

AKTUALNOŚCI

Via Carpatia w sieci bazowej TEN-T?

Podczas konferencji „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia”, która odbyła się 17 IV w Łańcutcie, podpisana została deklaracja, dotycząca wzmocnienia współpracy w zakresie transportu w Europie Środkowej i Południowej. Przewiduje one kontynuację rozwoju trasy Via Carpatia oraz przystąpienia do tej inicjatywy nowych członków. Uczestniczący w konferencji ministrowie ds. transportu Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Bułgarii, Republiki Litewskiej, Rumunii, Republiki Słowackiej, Węgier, wspierani przez ministrów ds. transportu Republiki Białorusi, Bośni i Hercegowiny, Republiki Turcji i Ukrainy, a także Republiki Czeskiej zwrócili się także do Komisji Europejskiej z wnioskiem o włączenie tego korytarza drogowego do sieci bazowej TEN-T. W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 zabezpieczono fundusze na całość realizacji polskiego odcinka trasy.

W maju pierwszy tor między Krakowem a Podlęzem

W maju zakończy się budowa pierwszego toru na linii kolejowej E30 pomiędzy Krakowem a Podlęzem, a w podkrakowskich Węgrzcach Wielkich i Kotowiec udostępnione zostaną dla podróżnych nowe perony. Obecnie na całym podkrakowskim odcinku projektu prowadzone są roboty wykończeniowe. Po przeprowadzeniu odbiorów nowym torem pojadą pociągi, a wykonawca przystąpi do kolejnego etapu prac. Docelowo pomiędzy stacją w Podlężu a Krakowem pociągi będą kursować po dwóch zmodernizowanych torach z prędkością - pasażerskie 160 km/godz., a towarowe 120 km/godz. Linia E30 jest fragmentem paneuropejskiego korytarza transportowego, który łączy Ukrainę z Polską i Europą Zachodnią. W poprzednich latach zmodernizowano ją na odcinku od Podlęża do Rzeszowa. Obecnie trwają prace pomiędzy Podlężem a Jaworznem Szczakową. W ramach krakowskiej części inwestycji modernizowana jest linia średnicowa biegnąca przez centrum Krakowa. PLK przewidują, że główne prace budowlane zakończą się w 2020 r., a cała inwestycja w połowie 2021 r.

MM







Śledź przesyłkę w czasie rzeczywistym!

SZYBKOŚĆ INFORMACJI

Dynamiczna informacja o czasie dostarczenia przesyłki, zmieniająca się w zależności od bieżącej sytuacji

TRANSPARENTNOŚĆ

Transparentność procesu logistycznego - Mogę mieć zaufanie do informacji w systemie!

WYGODNE PLANOWANIE

Możliwość planowania pracy w zależności od realnego czasu dostawy = zwiększenie szybkości operacyjnej

etafairway.com

TRZY PYTANIA



Prof. Aleksander Śladkowski,
Wydział Transportu
Politechniki Śląskiej

Jest Pan absolwentem Dniepropietrowskiego Uniwersytetu Państwowego na Ukrainie, więc zna Pan kraj i śledzi jego losy. Ostatnio ukraińskie lotnictwo bije niespotykane w Europie rekordy. Skąd te sukcesy?

Sukcesy te związane są z obecną polityczną pozycją Ukrainy. Otwartość dzisiejszej Ukrainy, która zniósła wizy dla obywateli UE oraz jej prozachodni kurs spowodował również otwieranie granic Unii dla obywateli Ukrainy. A co za tym idzie – wzajemne zapotrzebowanie z jednej strony w krajach UE na kwalifikowaną siłę roboczą ze Wschodu, z drugiej strony propozycja takiej siły ze strony Ukraińców, gdzie obecna sytuacja ekonomiczna w gospodarce nie jest dobra. Istnieje również duży strumień studentów, którzy chcą otrzymać wykształcenie w krajach UE oraz znaczny zwiększony dwustronny ruch turystyczny. Wszystko to powoduje powiększenie zapotrzebowania usług na przewozy pasażerów dla wszystkich rodzajów transportu, tj. samochodowego, kolejowego oraz lotniczego.

W szczególności warto poświęcić kilka słów na temat tego ostatniego. Niestety, po zmianach ustrojowych w Ukrainie w latach 90. na rynku przewozów lotniczych nastąpiła blokada, związana z monopolizacją tego rodzaju transportu oraz odpowiedniej infrastruktury. Małe i średnie ukraińskie firmy lotnicze upadły, przewozy regionalne i zagraniczne skoncentrowały się w rękach monopolisty – firmy międzynarodowej Linie Lotnicze Ukrainy (UIA – Ukraine International Airlines). To samo dotyczyło również większości lotnisk, na które nie mogli wejść europejscy tani przewoźnicy. Tylko zdecydowane działania ukraińskiego rządu w ostatnich latach pozwoliły na zmianę tej sytuacji.

Rozwija się choćby lotnictwo w Dnieprze (dawniej Dniepropietrowsk). Jest to trzecie co do wielkości miasto na Ukrainie. Tamtejsze lotnictwo obsługuje cały przemysłowy region (podobny do Górnego Śląska), do którego należą również Zaporże i Krzywy Róg. Niestety, prawo własnościowe lotniska w Dnieprze należy do firmy Galtera Investment Group, która jest kontrolowana przez ukraińskiego-izraelskiego przedsiębiorcę Ihora Kolomojczyka Privat Group. Państwo zdecydowało wykupić tę własność, ale proces ten utknął w bataliach sądowych. Teraz proponuje się 2 alternatywne rozwiązania: budowę dodatkowego pasa startowego oraz nowego terminala lotniczego obok starego lotniska lub budowę całkowicie nowego lotniska międzynarodowego pomiędzy Dnieprem i Zaporżem. Analogiczna sytuacja istniała i w wypadku innych lotnisk, ale z bardzo dużym trudem udało się ten problem rozwiąć. Teraz na Ukrainie funkcjonuje 20 lotnisk.

Które lotniska, oprócz kijowskiego, liderują w przewozach?

Według oficjalnej statystyki, większość przewozów pasażerskich (98%) oraz towarowych (99%) skoncentrowano na lotniskach Kijowa (Boryspil oraz Żuliany), Lwowa, Charkowa, Odessa, Zaporża oraz Dniepru. Wszystkie wymienione lotniska w 2018 r. znacznie zwiększyły liczbę pasażerów. Wśród nich liderami są lotnisko Kijów (Żuliany) – wzrost 51,9% oraz Lwów – przyrost 47,9%.

Sukcesy te udało się osiągnąć dzięki dopuszczeniu do lotów tanich przewoźników. Liderem wśród nich według liczby kierunków jest WizzAir. Na Ukrainę latają również inni tani przewoźnicy: Ryanair, Sky Up, Ernest Airlines, Pegasus Airlines. Zwiększeniu liczby kierunków oraz przewozów pasażerskich towarzyszy pozytywna sytuacja związana z rozbudową ukraińskich portów lotniczych. W 2012 r. np. przebudowano pas startowy na lotnisku w Lwowie oraz oddano do eksploatacji współczesny terminal. Największym lotniskiem na Ukrainie jest Kijów (Boryspil). Są tutaj 4 terminale pasażerskie oraz jeden towarowy. Ostatnio, po przebudowie w marcu 2019 r., oddano do eksploatacji terminal F. Największym wśród tych terminali oraz w całej Ukrainie jest terminal D.

Czy podobnie dobrze na Ukrainie rozwijają się lotnicze cargo?

Sprawę przewozów towarowych ukraińskimi liniami lotniczymi warto przedstawić w szerszym kontekście. W ZSRR liderem w projektowaniu i budowie towarowych statków powietrznych było Biuro Konstrukcyjne „Antonów”. W nim zaprojektowano An-124 „Ruslan” oraz największy samolot świata An-225 „Mrija”. Utworzony na bazie tej firmy Koncern Państwowy „Antonov Airlines” jest liderem na rynku ukraińskich przewozów towarowych. Biuro Konstrukcyjne „Antonów” nadal projektuje nowoczesne maszyny transportowe. Nowe samoloty transportowe to An-132 oraz An-178. Mogę stwierdzić, że nie zważając na dość trudną sytuację polityczną, w której teraz znajduje się Ukraina oraz skomplikowaną sytuację ekonomiczną, pewnie jej branża nadal się rozwija, jak choćby lotnictwo, i mogą być „motorem napędowym” dla całej gospodarki.

JM

dokończenie ze str. 2

Blisko 46 mln pasażerów

Czartery. W 2018 r. liczba pasażerów podróżujących w ramach przewozów czarterowych z/do polskich portów lotniczych wzrosła o 34%, czyli o prawie 1,4 mln osób. Najbardziej popularnymi kierunkami były Grecja, a następnie Turcja i Hiszpania. Wśród portów lotniczych największy wzrost pasażerów w ruchu czarterowym odnotowało lotnisko Katowice-Pyrzowice z wynikiem +525 tys. osób i +36% w porównaniu z 2017 r. Znaczny wzrost pod względem liczby pasażerów odnotował również port Poznań-Ławica z 318 tys. pasażerów, co dla tego portu oznacza wzrost o 66 proc. Trzeci w kolejności był port lotniczy Wrocław-Strachowice z wynikiem +202 tys. pasażerów i 73 proc.

wzrostu. Niewielki spadek w przewozach czarterowych odnotował jedynie Port Lotniczy Lublin.

Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w 2018 r. przewiózł Enter Air, a następnie Small Planet Airlines i Travel Service. Największym wzrostem może jednak pochwalić się Ryanair Sun, który przewiózł w tym okresie 591 tys. podróżnych. Pod względem dynamiki wzrostu liczby pasażerów drugi był Onur Air (+259 tys. osób), a następnie Enter Air (+223 tys. osób).

Przewozy regularne osiągnęły w ubiegłym roku wzrost w wysokości 12%, czyli o ponad 4,3 mln pasażerów więcej, niż w 2017 r. Najbardziej popularnymi kie-

runkami były Wielka Brytania, Niemcy i Włochy, przy czym największe wzrosty pod względem liczby przewiezionych pasażerów zaobserwowano w wypadku Ukrainy (+541 tys. pasażerów i 72%), a następnie Niemiec (odpowiednio 450 tys. i 11%) i Izraela (+319 tys. i 65%). Do największych spadków doszło zaś w przypadku Irlandii, po wycofaniu się przewoźnika Aer Lingus z lotów do Dublinu.

Największe wzrosty ilościowe w 2018 r. odnotowało Lotnisko Chopina w Warszawie (ponad 1,8 mln pasażerów i 13%), a następnie port Kraków-Balice (odpowiednio 926 tys. i 16%) oraz Katowice-Pyrzowice (423 tys. i 17%). Spadki odnotowały jedynie porty w Radomiu i Łodzi.

Wróciło połączenie ze Szczecina do Kopenhagi

Wykonuje je SAS



Samolot SAS na lotnisku w Goleńiowie

WOJCIECH SOBECKI

Po 10 latach przerwy 1 IV ponownie uruchomiono połączenie lotnicze między Szczecinem i Kopenhagą. Pierwszy samolot linii SAS przyleciał na lotnisko w podszczęcińskim Goleńiowie ze stolicy Danii kilkanaście minut po godz. 9.00.

Powraca połączenie lotnicze ze Szczecina do Kopenhagi. Kiedyś już próbowałyśmy je uruchomić, ale nie do końca się to udało. Wierzę, że tym razem to wyzwanie zakończy się sukcesem – powiedział prezydent Szczecina Piotr Krzystek.

10 lat temu nie udało się ze względu na niewielkie zainteresowanie pasażerów i związane z tym wysokie koszty ponoszone przez przewoźnika. Teraz ma być inaczej, samoloty SAS obsługujące linię mogą liczyć na spore obłożenie, co z pew-

nością pozytywnie wpłynie na opłacalność przedsięwzięcia.

Łatwiej dla biznesu. Nowe połączenie to także duża wygoda dla Polaków pracujących w duńskiej stolicy i jej okolicach, ale także świetna wiadomość dla świata biznesu – ułatwi Duńczykom procesy inwestycyjne i zarządzanie przedsiębiorstwami zlokalizowanymi w regionie zachodniopomorskim. Warto pamiętać, że na Pomorzu Zachodnim Duńczycy zainwestowali w ostatnich latach ponad miliard złotych.

Być może wkrótce ze Szczecina będzie można polecieć także do Legolandu. Na taką możliwość zwrócił uwagę w swoim wystąpieniu amb. Mikkelsen. *Mamy właśnie do zrobienia jeszcze jedną rzecz. To połączenie do Billund, gdzie położony jest Legoland, ale to nie jedyny powód. Zachodnia Dania to miejsce, gdzie znajduje się wiele fabryk i siedzib firm współpracujących z przedsiębiorstwami z Polski* – powiedział duński ambasador.

Coraz większe zainteresowanie. SAS jest piątym przewoźnikiem latającym z i do Goleńiowa. Port Lotniczy Szczecin-Goleńiów w 2018 r. obsługiwał 598 tys. pasażerów (w 2014 r. było ich 287 tys.).

W ciągu ostatnich 5 lat w rozwój Portu Lotniczego Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego zainwestował kwotę 20 mln zł.

Jeszcze w tym półroczu na lotnisku w stolicy Białorusi zostanie oddany do użytku nowy pas startowy zastępujący obecny, którego czas eksploatacji dobiegł końca i wymaga remontu. Władze lotniska liczą, że przyciągnie on nowych przewoźników, a szczególnie tanie linie lotnicze.

Aleksiej Awramenko, minister transportu i komunikacji Białorusi, twierdzi, że uruchomienie drugiego pasa startowego na lotnisku w Mińsku pozwoli podwoić ruch pasażerski. W planach jest również nawiązanie współpracy z niskokosztowymi liniami.

Docelowo 10 mln pasażerów. Lotnisko zdecydowało się na budowę drugiego pasa startowego, ponieważ pierwszy potrzebuje już naprawy. Poza tym może on obsługiwać tylko kilka typów samolotów. Uruchomienie nowego pasa startowego pozwoli lotnisku nie tylko wyremontować pierwszy, ale też przyjąć samoloty wyższej klasy. *Inwestycja stanowi impuls rozwoju krajowego lotniska w Mińsku. Jego głównym celem jest stać się znaczącym ośrodkiem międzynarodowym, obsługującym zdecydowanie większą liczbę pasażerów i ładunków* – zapowiada minister Awramenko.

W ciągu ostatnich czterech lat ruch pasażerski na lotnisku wzrósł prawie 3 razy i obecnie obsługuje ono ponad 4 mln pasażerów, porównywalnie tyle co lotnisko w Pyrzowicach. *Zbliżamy się do obsługi pięciu milionów pasażerów w tym roku. Taka dynamika pozwala wierzyć, że powinniśmy dążyć do dziesięciu milionów pasażerów rocznie* – prognozuje minister.

Rozmowy z tanimi liniami. Miński port jest pierwszym międzynarodowym

Białoruś modernizuje lotnisko w Mińsku

...i stawia na rozwój lotnictwa tanimi liniami



Ruch lotniczy obsługuje głównie Bielawia

JANUSZ MINCEWICZ

lotniskiem na Białorusi, które uzyskało certyfikat zgodności z międzynarodową normą ISO 9001. Oferuje loty do ponad 40 miejsc docelowych w Europie, na Bliskim Wschodzie i w innych częściach świata. Białoruś jest zainteresowana rozwojem połączeń niskokosztowych, nie tylko ze stołecznego Mińska, ale także z lotnisk regionalnych, które, zdaniem Awramenki, już spełniają wszystkie standardy i ostatnio wykazały dobrą dynamikę, głównie dzięki lotom czarterowym.

Jesteśmy zainteresowani tanim transportem. Składamy propozycje linim niskokosztowym i jesteśmy otwarci na współpracę z nimi – przyznaje minister. Ministerstwo Transportu i Komunikacji bada możliwość stworzenia lotniska bazowego dla tanich przewoźników w jed-

nym z regionalnych lotnisk Białorusi. Krajowy port w zasadzie nie do końca chce współpracować z niskokosztowymi przewoźnikami. *Dlaczego? Bo wybraliśmy nieco inny kierunek. Naszym zdaniem Narodowy Port Lotniczy, jakim jest Mińsk, powinien ewoluować zgodnie z klasycznymi wzorami dla stołecznych, międzynarodowych lotnisk i obsługiwać najważniejsze, strategiczne połączenia* – wyjaśnia Dmitry Melikian, dyrektor stołecznego lotniska.

Lideruje państwowa Bielawia. Dr Andrzej Wojcieszak, z Uniwersytetu Łódzkiego, który chyba najlepiej w Polsce zna białoruskie lotnictwo, uważa, że, jak na tak mały kraj, ma ono wystarczającą liczbę lotnisk, bo aż 7: Mińsk, Grodno, Brześć, Homel, Mogilew, Połock i Witebsk.

Ruch lotniczy jest obsługiwany prawie w całości przez państwowego przewoźnika Białoruskie Linie Lotnicze Bielawia, który ma niespełna 30 samolotów wyprodukowanych na zachodzie oraz w Rosji. Wszystkie spełniają międzynarodowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa oraz hafasu i mogą, bez ograniczeń, obsługiwać loty nie tylko do sąsiednich krajów, ale także połączenia międzyniekontynentalne.

Do i z Białorusi loty obsługują także: Aeroflot, Aerosvit, Czech Airlines, PLL LOT, Austrian Airlines, AirBaltic, Turkish Airlines oraz Lufthansa.

TRZY PYTANIA



Frank Wagner,
Country Manager Lufthansa
Group w Polsce

W zeszłym roku Lufthansa z i do Polski przewiozła ponad 2,8 mln pasażerów. Jaki są prognozy na ten rok?

Rekordowe wyniki Lufthansa Group (LHG) w 2018 r. na tym rynku to konsekwencja naszego wieloletniego zaangażowania w Polsce. Nie bez znaczenia jest też rozwijająca się lokalna gospodarka, rosnący udział w handlu międzynarodowym i turystyce. Dlatego wychodzimy naprzeciw klientom biznesowym pomagając im ograniczyć koszty podróży, które są niezwykle ważnym czynnikiem, zwłaszcza dla mniejszych przedsiębiorstw planujących ekspansję na rynki międzynarodowe.

Najlepszym dowodem na zapotrzebowanie na takie rozwiązania jest fakt, że do naszego programu lojalnościowego PartnerPlusBenefit dołącza średnio 50 nowych polskich firm miesięcznie. PartnerPlusBenefit oferowany jest nie tylko przez LHG, ale i przez naszych partnerów z Air Canada, Air China, All Nippon oraz United Airlines. Dzięki temu nasi klienci mają dostęp do jeszcze szerszej siatki połączeń i mogą łączyć korzyści z podróży każdą z tych linii lotniczych w jednym programie lojalnościowym.

Jakich nowych połączeń w tym roku mogą się spodziewać polscy pasażerowie Lufthansy?

Polscy pasażerowie często podróżują również turystycznie. W maju Lufthansa zaoferuje im połączenie z naszych hubów do Austrii w stanie Teksas. W późniejszych miesiącach Eurowings zabierze ich do Windhuku, Las Vegas oraz na Barbados i Mauritius.

Oferujemy aż 394 połączenia tygodniowo z dziesięciu polskich miast: Warszawy, Bydgoszczy, Gdańska, Poznania, Wrocławia, Katowic, Krakowa, Łodzi i Rzeszowa. Międzynarodowe porty lotnicze we Frankfurcie, Monachium, Zurychu czy Wiedniu, skąd pasażerowie mogą wybrać się naszymi liniami w dalszą podróż, dostępne są więc praktycznie ze wszystkich rejonów Polski. Z początkiem kwietnia 2019 r. uruchomiliśmy połączenie SWISS między Gdańskiem a Zurychem. SWISS, obok Lufthansy, Austrian Airlines, Eurowings i Brussels Airlines, należy do Lufthansa Group. Zwiększymy również częstotliwość lotów między Rzeszowem a Monachium – od kwietnia uruchomimy dwa nowe codzienne połączenia. Jest nam bardzo miło, że polscy pasażerowie cenią wartość naszych usług – w marcu zostaliśmy wyróżnieni nagrodą Ceasar dla „najlepszej linii krótkodystansowej”. Marka Lufthansa jest rozpoznawana na całym świecie jako jedyna europejska pięciogwiazdkowa linia lotnicza.

A co nowego w zakresie taboru i innowacji?

CIągłe inwestujemy i rozwijamy nasze usługi, modernizujemy flotę. Dbając o zrównoważony rozwój i środowisko zamówiliśmy niedawno 20 nowych Dreamlinerów i 20 Airbusów A350-900. Wdrażamy też nowe, innowacyjne rozwiązania cyfrowe, które mają na celu poprawić komfort pasażerów. Nasza niemal pięćdziesięcioletnia obecność na polskim rynku nie przekładła się wyłącznie na rozwój siatki połączeń, ale i na troskę o społeczność lokalne. Poczujemy się do społecznej odpowiedzialności, zatrudniając wielu pracowników w rozmaitych jednostkach gospodarczych jak IT, usługi biznesowe i serwis.

JM

W SKRÓCIE

W I kwartale 2019 r. airBaltic, narodowe lotewskie linie lotnicze, przewiozły 818 tys. pasażerów. To o 12% więcej w porównaniu do tego samego okresu w roku 2018. W pierwszych trzech miesiącach tego roku przewoźnik wykonał 12 740 operacji lotniczych, czyli o 10% więcej niż w I kwartale 2018 r. Niestety, wypienienie samolotów zmniejszyło się z 67 do 62%, mimo proporcjonalnie większego wzrostu pasażerów. To efekt użycia przez lotewskie linie samolotów o większej liczbie siedzeń. Współczynnik punktualności przewoźnika poprawił się w badanym okresie (o 0,1%) i wyniósł 89,9%. airBaltic oferuje obecnie ponad 70 kierunków w Europie, na Bliskim Wschodzie oraz do WNP, operując ze swojego hubu w Rydze oraz baz w Tallinie i Wilnie.

MM