

Informacja o ruchu lotniczym i opóźnieniach w Polsce na tle Europy.

Dane Eurocontrol 1-3.2012 (Raport NOP z dnia 10.04.2012)

Dane PAŻP – do 22.04.2012 (Raport z dnia 23.04.2012)

1. Okres styczeń – kwiecień 2011r. (W16 = do 22.04.2012), liczba obsłużonych operacji, ruch krajowy, ruch GA.

Pomimo pojawiających się spadków ruchu lotniczego w Państwach Europy, w Polsce w I kwartale 2012r. utrzymywał się wzrost ruchu tranzytowego w polskiej przestrzeni powietrznej w stosunku do roku 2011. Wzrost w polskiej przestrzeni powietrznej jest jednym z najwyższych w Europie i jest stymulowany przez niskie opłaty nawigacyjne, które PAŻP pobiera od przewoźników.

W kwietniu zanotowano jednak znaczny spadek liczby operacji w stosunku do roku, 2011 co obniżyło dobre wyniki uzyskane w I kwartale 2012r. Trend spadkowy można będzie potwierdzić po analizie całego miesiąca kwietnia.

Całkowita liczba operacji (Bez wielokrotnych podejść):

		2012 vs 2011	2012 vs 2010	2012 vs 2009	2012 vs 2008
2008 YTD W 16	168 168				6,8%
2009 YTD W 16	153 719			16,9%	
2010 YTD W 16	151 409		18,6%		
2011 YTD W 16	170 124	5,6%			
2012 YTD W 16	179 628				

Ruch tranzytowy

		2012 vs 2011	2012 vs 2010	2012 vs 2009	2012 vs 2008
2008 YTD W 16	88 764				16,5%
2009 YTD W 16	82 747			24,9%	
2010 YTD W 16	82 555		25,2%		
2011 YTD W 16	96 517	7,1%			
2012 YTD W 16	103 367				

Doloty/Odloty

		2012 vs 2011	2012 vs 2010	2012 vs 2009	2012 vs 2008
2008 YTD W 16	65 390				-7,6%
2009 YTD W 16	58 195			3,8%	
2010 YTD W 16	56 756		6,4%		
2011 YTD W 16	60 520	-0,2%			
2012 YTD W 16	60 388				

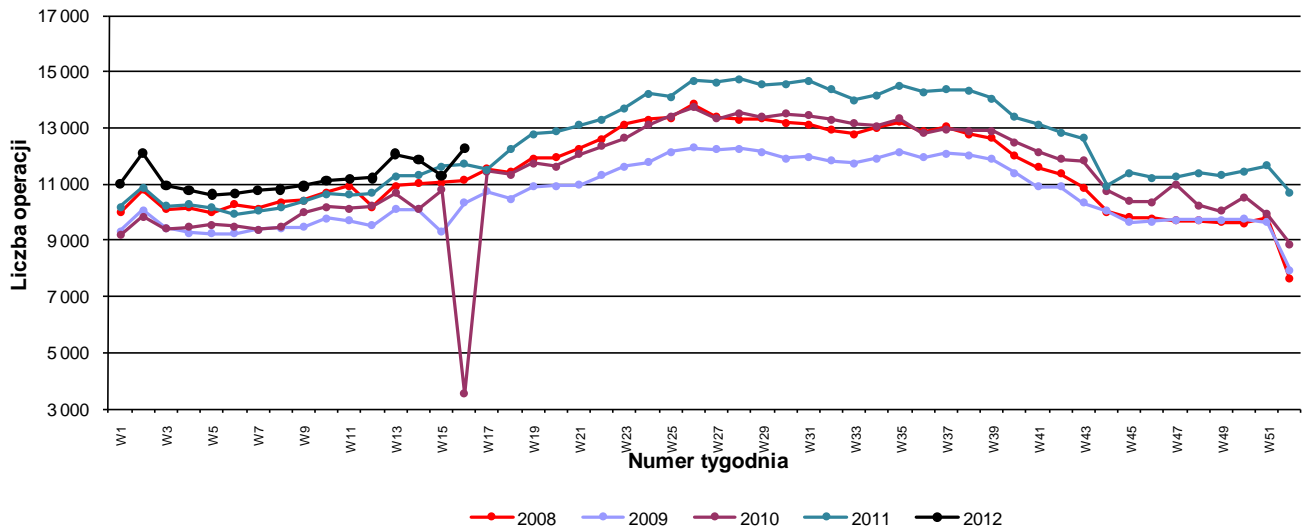
Ruch krajowy

		2012 vs 2011	2012 vs 2010	2012 vs 2009	2012 vs 2008
2008 YTD W 16	14 014				13,3%
2009 YTD W 16	12 777			24,2%	
2010 YTD W 16	11 990		32,4%		
2011 YTD W 16	13 087	21,3%			
2012 YTD W 16	15 873				

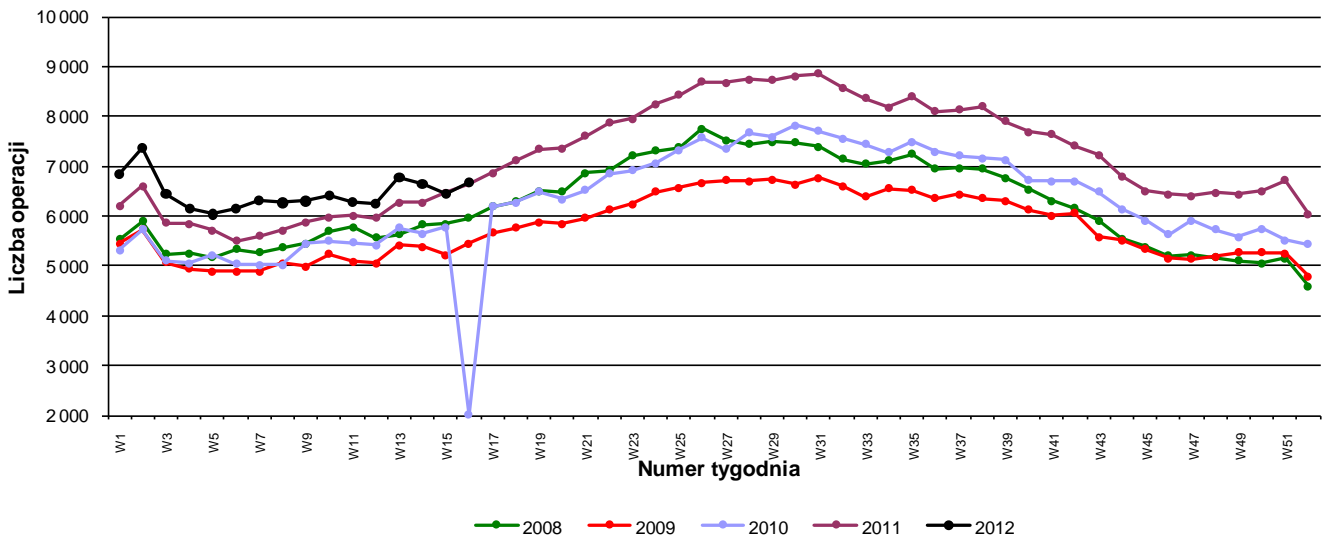
W poniższej tabeli zostały zamieszczone informacje na temat planowanych w KPSD dla Polski oraz Planie rocznym PAŻP na rok 2012 ilości tzw. *service units* (SU/SU-L) oraz ich przyrost względem ostatniej prognozy wykonaną roku 2011. *Service units* stanowią wraz ze stawkami podstawę dla opłat.

Prognoza	2011	2012
trasowa SU	3 587 255	3 898 889
<i>przyrost</i>		8,7%
terminalowa SU-L	139 982	150 281
<i>przyrost</i>		7,4%

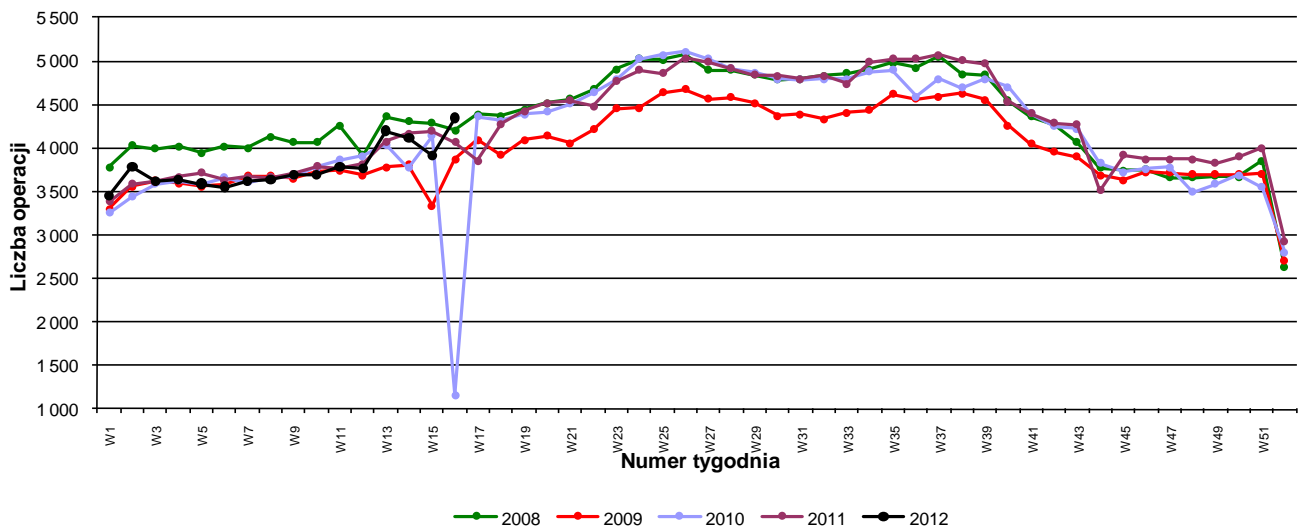
Tygodniowa liczba operacji w FIR Warszawa (z wyłączeniem wielokrotnych podejść)



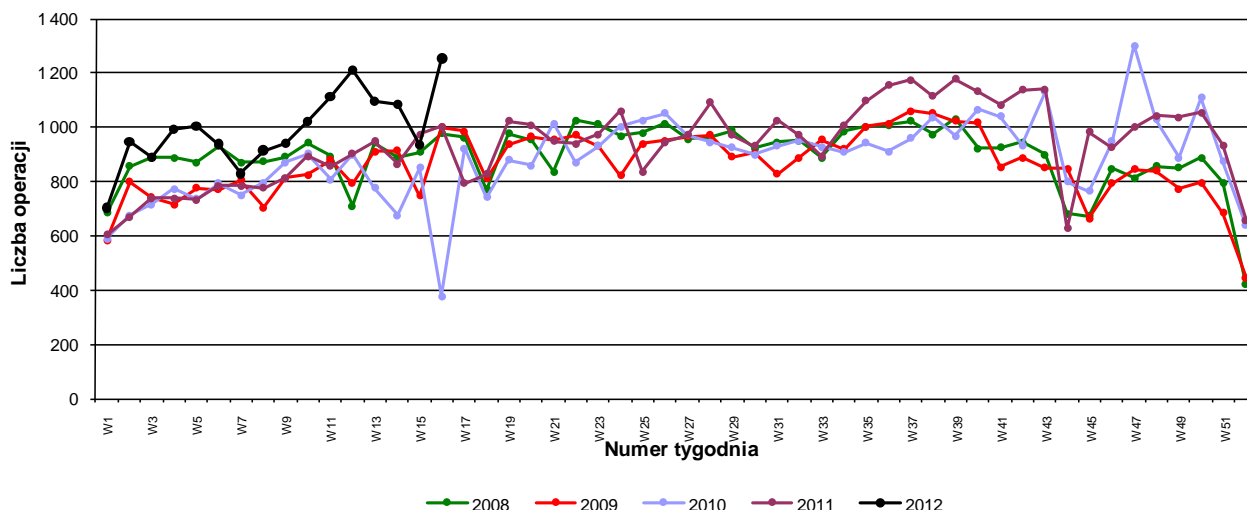
Tygodniowa liczba operacji w FIR Warszawa - Ruch tranzytowy



Tygodniowa liczba operacji w FIR Warszawa - Doloty/Odloty



Tygodniowa liczba operacji w FIR Warszawa - Ruch krajowy



ROK	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	W11	W12	W13
2008	684	857	887	887	872	930	870	874	890	941	893	711	943
2009	583	800	743	716	776	770	806	703	813	824	879	794	911
2010	589	676	716	774	737	792	749	795	870	902	809	900	777
2011	603	670	739	740	733	785	785	777	812	893	855	903	947
2012	702	946	889	991	1 006	938	830	915	940	1 020	1 112	1 212	1 097

ROK	W14	W15	W16	W17	W18	W19	W20	W21	W22	W23	W24	W25	W26
2008	889	908	978	963	771	976	954	836	1 025	1 011	967	981	1 015
2009	914	746	999	986	811	938	965	955	970	932	823	940	952
2010	676	852	376	923	743	880	860	1 014	871	930	1 002	1 025	1 052
2011	866	975	1 004	792	827	1 023	1 008	948	940	974	1 060	731	944
2012	1 085	937	1 253										

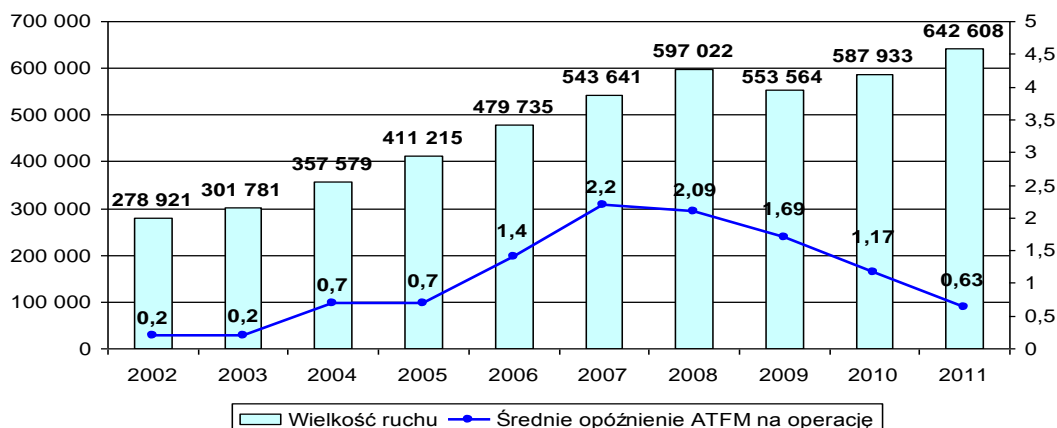
ROK	W27	W28	W29	W30	W31	W32	W33	W34	W35	W36	W37	W38	W39
2008	957	964	987	923	945	950	887	986	1 004	1 007	1 022	975	1 032
2009	965	970	892	905	829	887	953	919	1 004	1 014	1 060	1 052	1 024
2010	972	945	924	900	931	951	929	907	943	911	959	1 038	969
2011	972	1 091	971	932	1 025	970	893	1 007	1 096	1 154	1 175	1 114	1 178
2012													

ROK	W40	W41	W42	W43	W44	W45	W46	W47	W48	W49	W50	W51	W52
2008	923	924	946	899	682	672	847	814	855	852	889	797	420
2009	1 016	853	889	850	849	665	794	844	839	774	796	685	445
2010	1 066	1 039	933	1 131	798	765	948	1 301	1 028	887	1 110	874	637
2011	1 132	1 083	1 137	1 140	627	984	924	1 001	1 044	1 037	1 054	934	657
2012													

2. Liczba operacji - szczegółowe dane / wykresy.

Od roku 2010, dzięki nowemu Regulaminowi Wynagrodzenia i zasadom Regulaminu Pracy, PAŻP wdraża działania zmierzające do obsłużenia rekordowej liczby operacji lotniczych przy utrzymaniu, a nawet zredukowaniu opóźnień w lotach samolotów w polskiej przestrzeni powietrznej.

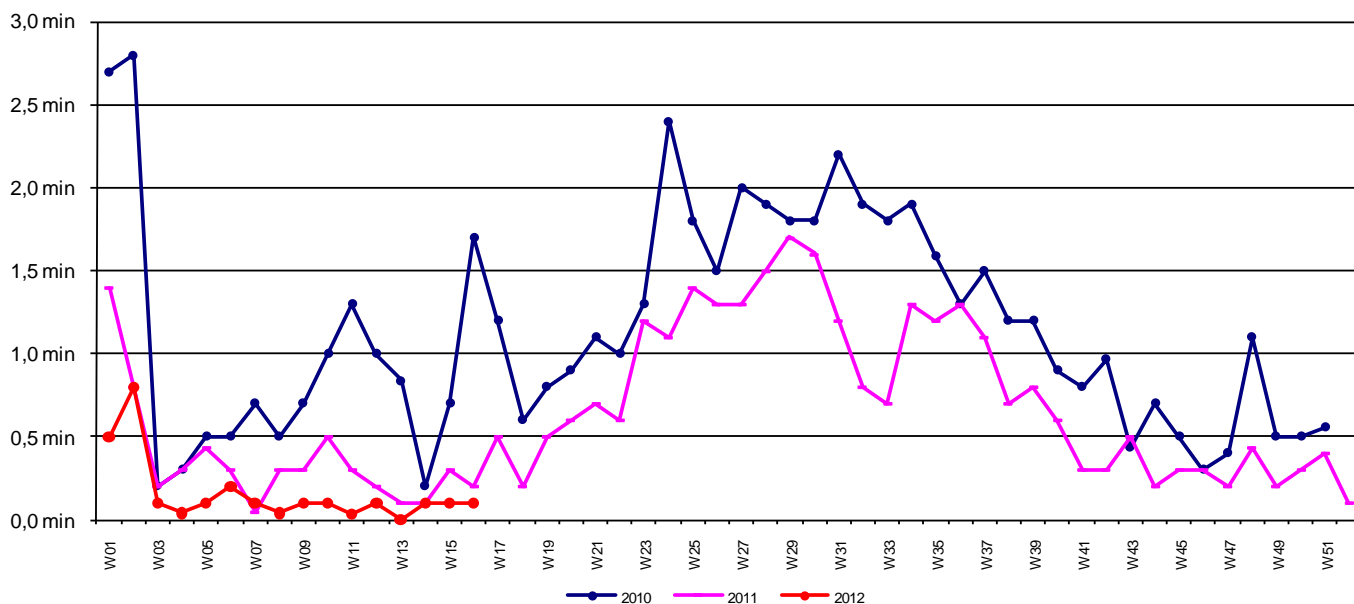
Opóźnienia w latach 2002 - 2011



Źródło: Opracowanie własne PAŻP. (w roku 2011 osiągnięto 0,63 / 0,64 min./ops).

Wyniki w zakresie redukcji opóźnień generowanych w FIR Warszawa w roku 2012 są jeszcze lepsze niż osiągnięte w roku 2011. Należy jednak pamiętać, że czeka nas EURO oraz trudny sezon letni a także operacyjne wdrożenie systemu Pegasus-21 w listopadzie 2012r.

Średnie opóźnienie ATFM na operację lotniczą



3. Prognozy ruchu.

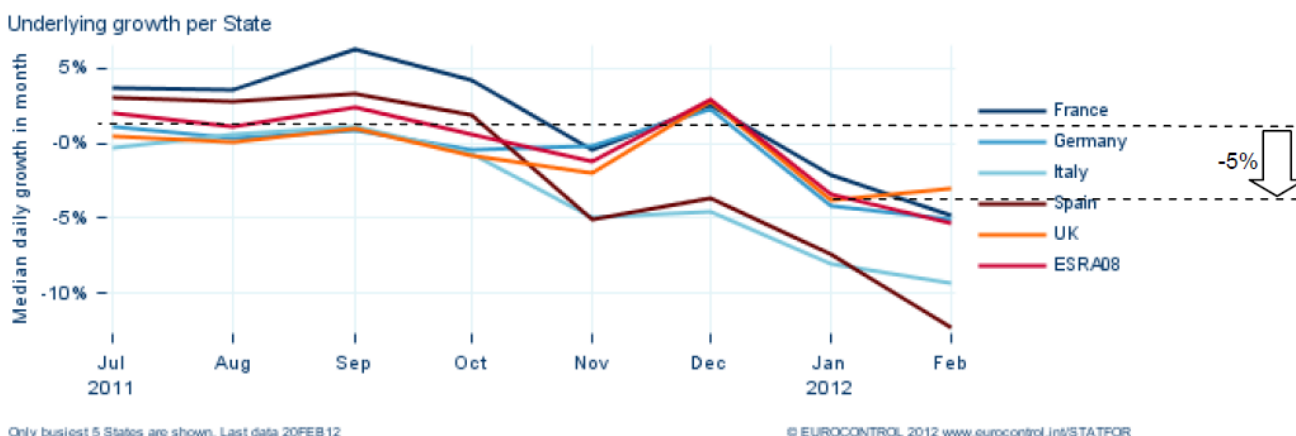
W PAŻP bazujemy na prognozach STATFOR. W przypadku Krajowego Planu Skuteczności Działania (KPSD) KE postawiła nawet wymóg bazowania na tych prognozach. W ostatnich kilku miesiącach prognozy były obniżane kilkakrotnie przez STATFOR:

- Zmiana w grudniu 2011r.: dla Polski zamiast +8,7% w 2012r. STATFOR prognozował: + 6,2% na rok 2012, +5,5% na rok 2013.
- Zmiana w lutym 2012r.: dla Polski zamiast +8,7% w 2012r. STATFOR prognozuje obecnie: + 6,0% na rok 2012, + 4,1% na rok 2013.

W ostatnich prognozach STATFOR dostępne są następujące informacje:

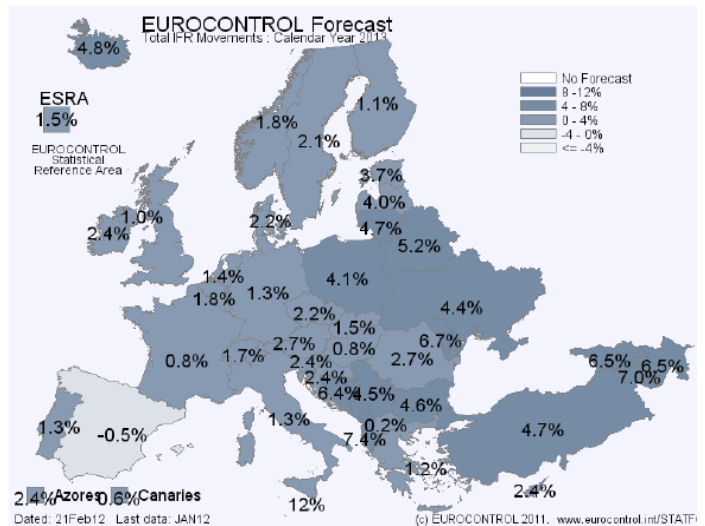
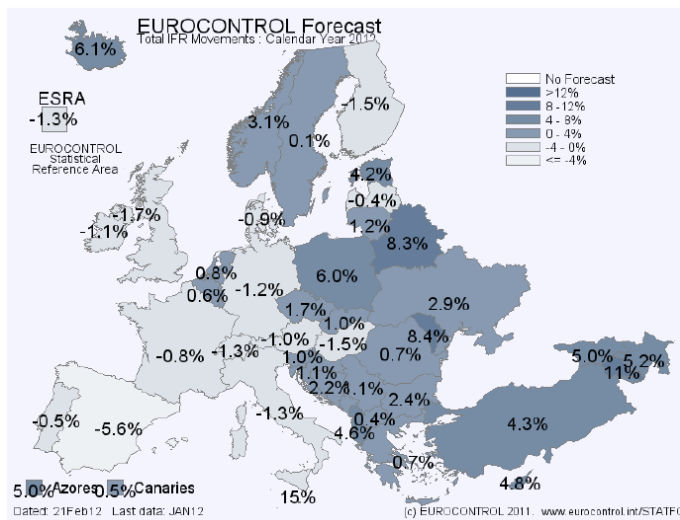
EUROCONTROL Medium-Term Forecast: IFR Flight Movements 2012-2018

Figure 12. Underlying growth for busiest States shows further falls in 2012.



Only busiest 5 States are shown. Last data 20FEB12

© EUROCONTROL 2012 www.eurocontrol.int/STATFOR



4. System opłat żeglugi powietrznej w UE.

W państwach UE obowiązują następujące regulacje dotyczące systemu kalkulacji i pobierania opłat:

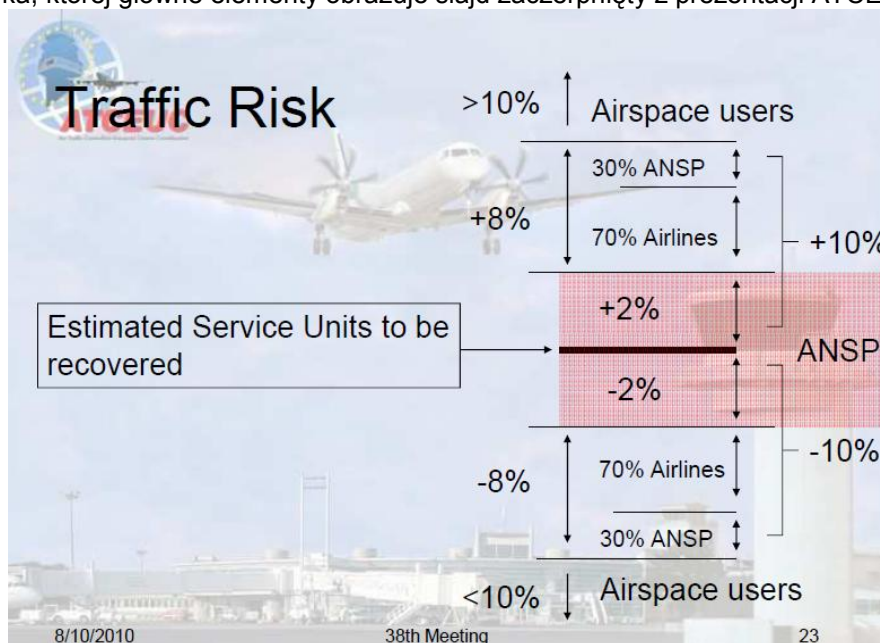
- Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services.
- Commission Regulation (EU) No 1191/2010 of 16 December 2010 amending Regulation (EC) No 1794/2006 laying down a common charging scheme for ANS

Przyjęte rozwiązania wynikają z Regulation (EC) No 550/2004 i muszą być zgodne z zasadami Konwencji ICAO.

Tabela opłat w Polsce przedstawia się następująco:

	2008	2009	2010	2011	2012 (od 01.01.2012)	2012 - KPSP (od 01.07.2012)
En Route (EUR)	40,69 EUR	41,95 EUR	40,06 EUR	39,46 EUR (155,75 zł)	36 EUR (156,02 zł)	155,37 zł Stawka nie zawiera opłaty adm. ECTRL
TNC (PLN)	I strefa 547,97 zł	I strefa 610,23 zł	867,88 zł	1.051,02 zł	781,06 zł	794,85 zł
	II strefa 985,34	II strefa 888,71	Propozycja PAZP 976,86 zł			

Rozporządzenie 1191/2010 z 16 grudnia 2010r. wprowadza nowe zasady rozliczeń ANSP – przewoźnicy i tzw. zasadę podziału ryzyka, której główne elementy obrazuje slajd zaczerpnięty z prezentacji ATCEUC:



5. Podsumowania I kwartału 2012r. dostępne w sieci:

Serwis internetowy www.prtl.pl:

(...) Po uwzględnieniu „dodatkowego” dnia w lutym 2012 r. całkowity ruch pasażerski spadł o 0,5%, a cargo o 4,5%. Musimy o takiej korekcie pamiętać oceniając też wyniki w poszczególnych portach. Interpretując powyższe i poniższe dane musimy też pamiętać, że ruch na lotniskach europejskich rósł aż do czerwca 2008 r., a później rozpoczął się okres spadków. Najgłębsze zjawiska kryzysowe miały miejsce w sezonie zima 2008/09. Ruch w portach pozaunijnych rósł zdecydowanie szybciej niż w unijnych. W tych pierwszych dynamiki do stycznia 2011, 2010 i 2009 wyniosły odpowiednio: 10,6%, 23,9% i 41,7% !! Dla lotnisk unijnych: 1,7%, 6,0% i 8,2%. Bardzo charakterystyczne są dane dotyczące dynamiki ilości operacji lotniczych. Wyniosły one odpowiednio: -1,1% (do 2011), 2,5% (do 2010) i 1,7% (do 2009). Są one znacznie niższe niż dynamiki wzrostu ilości pasażerów. Związane jest to przede wszystkim z rosnącym udziałem tanich linii latających większymi samolotami i z wyższymi współczynnikami wykorzystania miejsc pasażerskich, jak również z tendencją linii tradycyjnych do wykorzystywania większych, bardziej ekonomicznych samolotów. Oczywiście również tu dla uzyskania porównywalności indeksu spadku/wzrostu ilości operacji powinniśmy obniżyć o 3,4 ppct. Dane lutowe potwierdzają zdecydowane osłabienie trendu popytowego na europejskim rynku lotniczym. Cały raport zawiera również statystyki przewozów towarowych, dane o ruchu pasażerskim w największych europejskich portach przesiadkowych, dużych portach „nie-hubowych”, portach regionalnych czy portach naszej części kontynentu. (...)

Źródło: http://www.prtl.pl/barometr_lotniska_europejskie

Eurocontrol – NOP: W marcu 2012 roku trwała rozpoczęta w listopadzie 2011 r. spadkowa tendencja w ruchu lotniczym. Liczba operacji lotniczych - w porównaniu do marca 2011 r. - w ubiegłym miesiącu spadła o 2,7 procent. W marcu pogoda była jedną z głównych przyczyn opóźnień. Zła widzialność i silne wiatry negatywnie wpłynęły na pracę lotnisk: London Heathrow, Paryż, Monachium, Barcelona i Amsterdam. Wskaźnik średniego opóźnienia ATFM przypadającego za operację lotniczą wyniósł 0.30 minuty w marcu. Marcowe strajki: Cypr (2, 3, 7 i 8 marca), Francja (22 marca), Niemcy (2, 7 i 27 marca), Portugalia (22 marca), Hiszpania (29 marca) nie spowodowały wysokich opóźnień. Liczbę odwołanych z powodu strajków operacji lotniczych szacuje się na tysiąc.

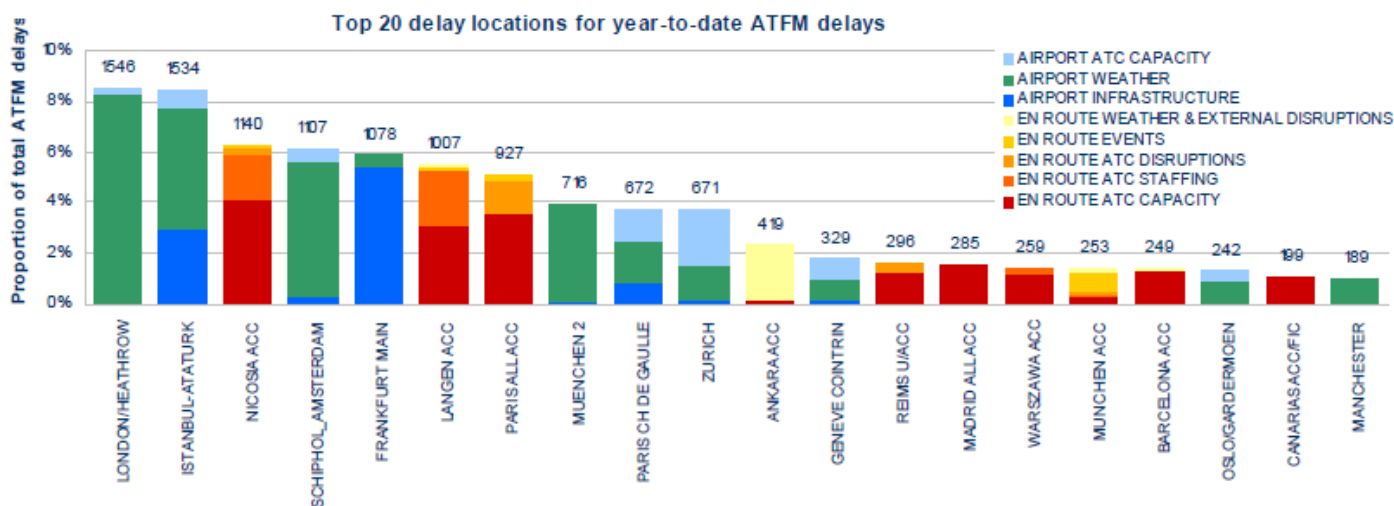
Więcej: <http://www.eurocontrol.int>

6. Wyniki operacyjne I kwartał 2012r.

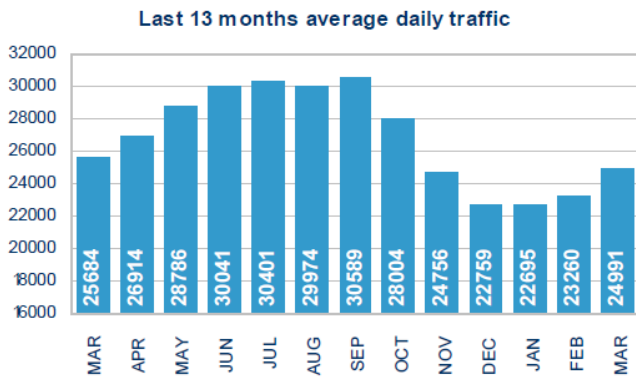
Spadek ruchu, zmienne prognozy i system podziału ryzyka w kontekście rozliczeń są istotne z punktu widzenia uzyskiwanych wyników operacyjnych. W marcu 2012 roku trwała rozpoczęta w listopadzie 2011 r. spadkowa tendencja w ruchu lotniczym. Liczba operacji lotniczych - w porównaniu do marca 2011 r. - w ubiegłym miesiącu spadła o 2,7 procent.

Więcej w raporcie NOP za 1Q2012 dostępnym pod adresem: <http://www.eurocontrol.int>.

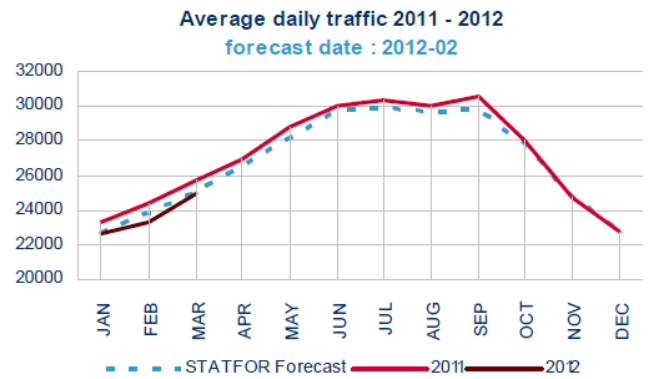
Poniżej przedstawiono główne dane i wykresy z tego dokumentu.



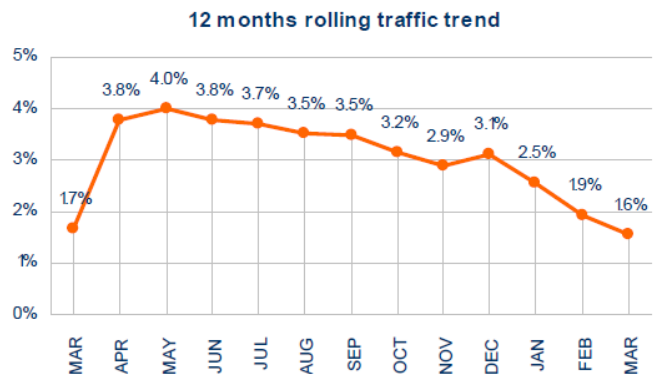
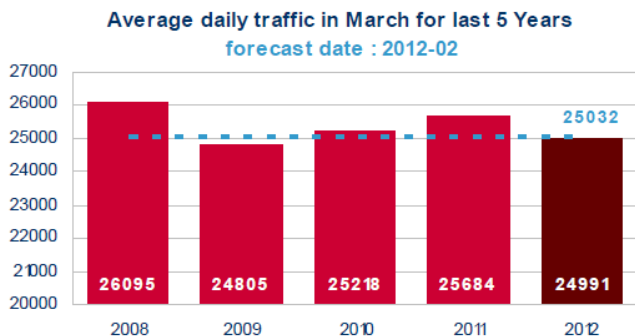
1. TOTAL TRAFFIC



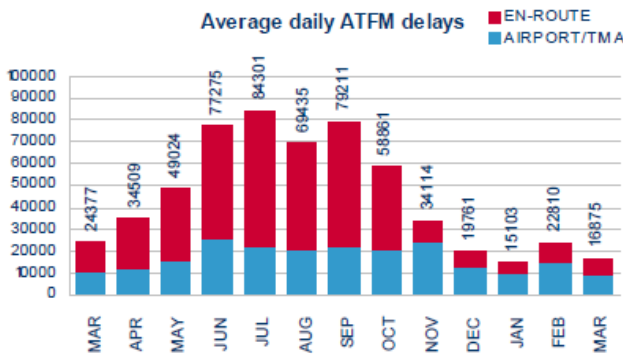
Traffic decreased by 2.7% compared to March 2011.



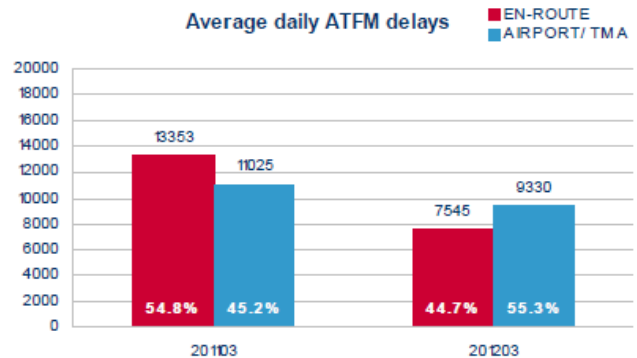
The traffic growth follows the forecast which was updated last month.



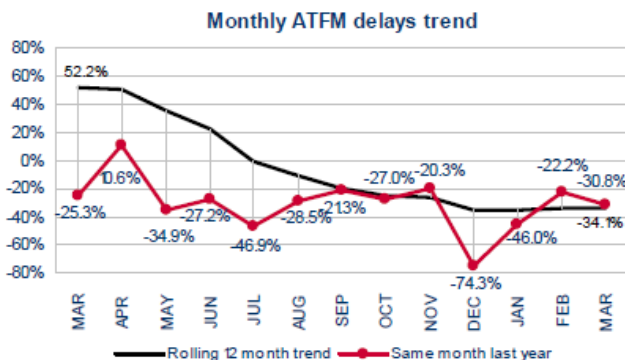
2. ATFM DELAY AND ATTRIBUTIONS



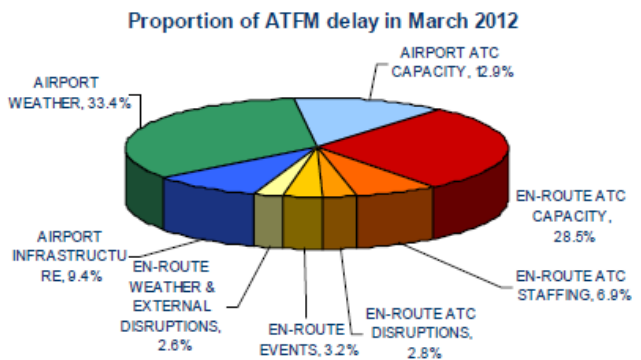
The average daily ATFM delays decreased from 24377 minutes in March 2011 to 16875 minutes in March 2012.



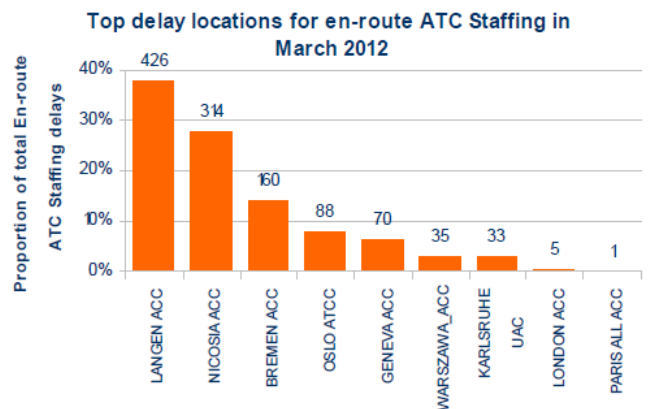
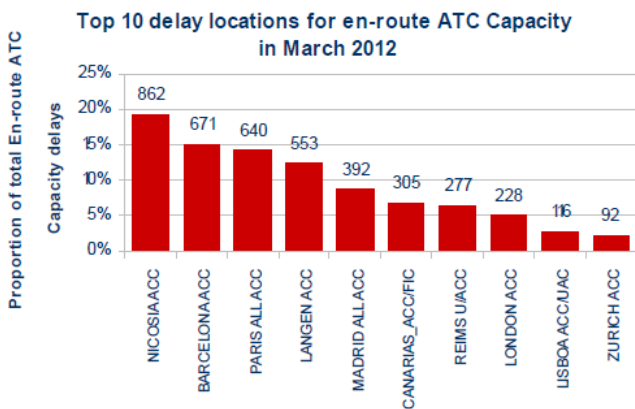
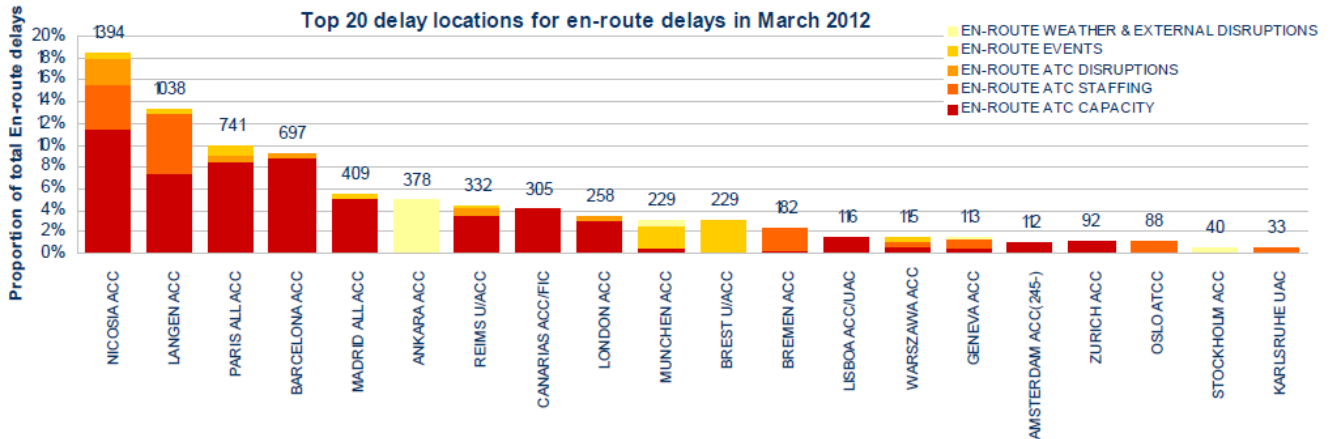
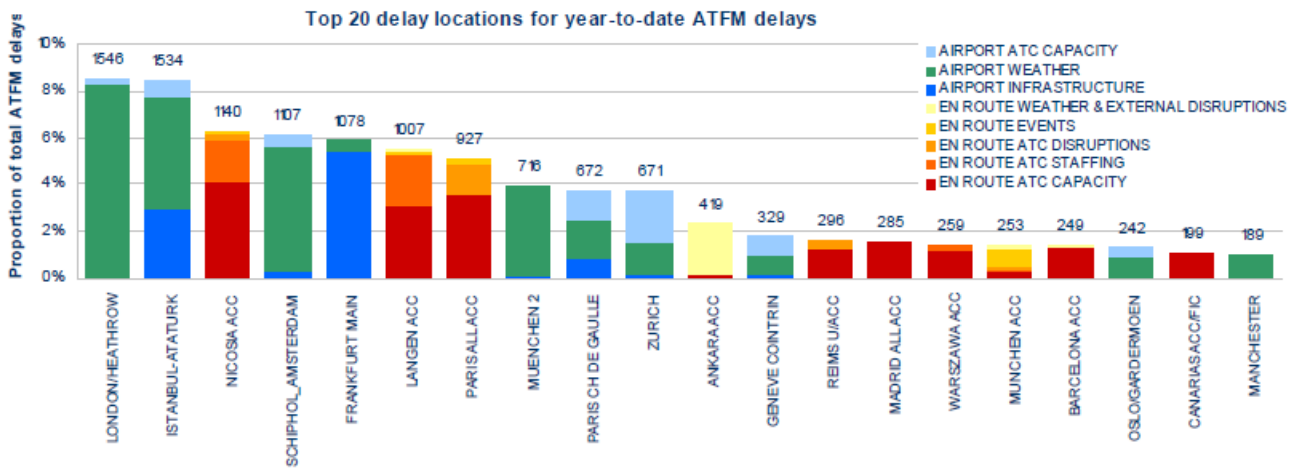
Compared to March 2011, ATFM delays were down by 30.8%. In March 2012 en-route delays were much lower than in 2011. Airport ATFM delays represent the larger proportion of ATFM delay in March 2012.



Compared to March 2011, ATFM delays decreased by 30.8%. The ATFM delay trend continued to decrease throughout 2011/2012.

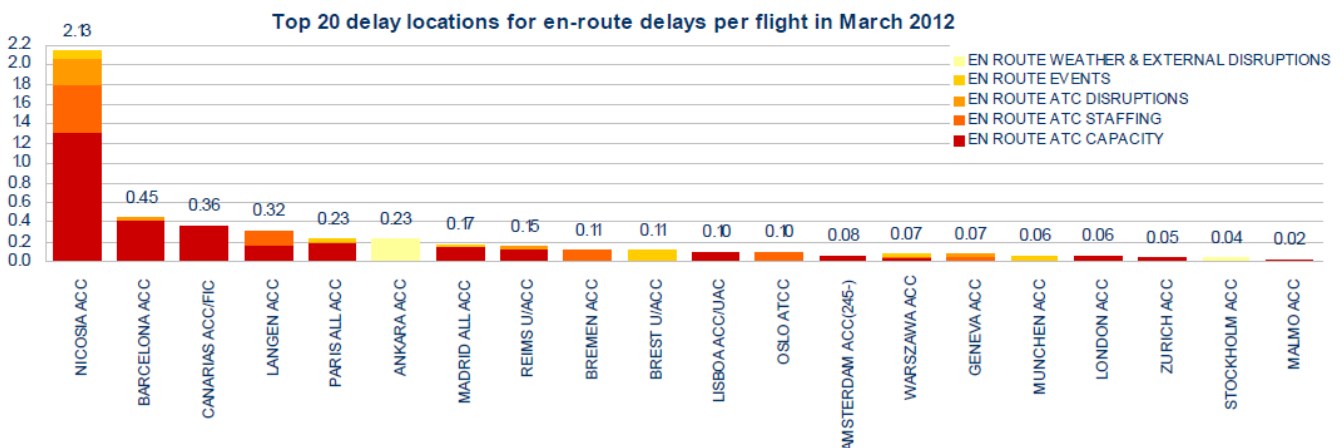


In March 2012, 55.3% of all ATFM delays occurred at Airports/TMA. The main issue was weather which contributed for half of Airport ATFM delays. En-route delays accounted for 44.7%.



Compared to February 2012, ATC delays increased in March except for Nicosia and Langen which recorded a decrease in delays. Barcelona, Lisbon and Zurich have entered the top 10.

Staffing problems in Langen, Nicosia and Bremen ACC continued in March 2012. Geneva and Warsaw experienced fewer delays than the previous month.



Nicosia ACC generated the most significant average en-route delay per flight in March 2012.