

Studium

„Inwentaryzacja sektora lotniczego na potrzeby budowy matrycy kompetencji”

(Umowa 4/2021/LOTKOS)

II Etap

Analiza III



Zamówienie jest wykonywane w ramach projektu „Sektorowa Rada Kompetencji przemysłu lotniczo-kosmicznego”, który jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój, działanie 2.12 - Zwiększenie wiedzy o potrzebach kwalifikacyjno-zawodowych ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

Warszawa, 31.05.2022 r.

Spis treści

Spis treści	2
Wstęp	3
1. Przedmiot, zakres i metodyka badań	4
2. Wpływ wojny w Ukrainie na działalność sektora lotniczego	5
3. Wyniki badań	9
3.1. Przedsiębiorstwa produkujące	9
3.2. Przedsiębiorstwa dokonujące napraw	11
3.3. Przewoźnicy lotniczy	12
3.4. Porty lotnicze	18
3.5. Przedsiębiorstwa handlingowe	28
3.6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.	29
3.7. Ośrodki szkolenia lotniczego	31
3.8. Organizacje i stowarzyszenia lotnicze	33
3.9. Szkoły zawodowe o profilu lotniczym	34
3.10. Szkoły średnie o profilu lotniczym	35
3.11. Wyższe uczelnie kształcące kadry dla sektora.	37
3.12. Instytuty naukowe prowadzące badania w obszarze lotnictwa	38
3.13. Inne niekwalifikowane	40
3.14. Szczegółowa analiza wyników badań ankietowych	41
Podsumowanie	51

Wstęp

Opracowanie przedstawia wyniki trzeciej (ostatniej) z trzech okresowych analiz zmian w działalności podmiotów sektora oraz podmiotów działających na rzecz sektora lotniczego zgodnie z § 2 p. 2 Umowy 4/2021/LOTKOS.

Analiza obejmuje okres od zakończenia drugiej Fazy drugiego Etapu badań, a więc od 1 lutego do 31 maja 2022 r., zawiera również porównanie wyników badań z Fazy I i Fazy II projektu. Analiza oparta jest na śledzeniu zmian wybranych podmiotów reprezentatywnych dla poszczególnych grup wymienionych w tabeli poniżej.¹

1	Przedsiębiorstwa produkujące
2	Przedsiębiorstwo dokonujące napraw
3	Przewoźnicy lotniczy
4	Porty lotnicze
5	Przedsiębiorstwa obsługi naziemnej-handlingowe
6	PAŻP
7	Ośrodki szkolenia lotniczego
8	Organizacje i stowarzyszenia lotnicze
9	Szkoły zawodowe o profilu lotniczym
10	Szkoły średnie o profilu lotniczym
11	Wyższe uczelnie kształcące kadry dla sektora
12	Instytuty naukowe prowadzące badania w obszarze lotnictwa
13	Inne niekwalifikowane.

¹ Opracowanie wykonał zespół Wademekum w składzie:

- Dr. Małgorzata Żmigrodzka-Wademekum/Lotnicza Akademia Wojskowa;
- Mgr inż. Katarzyna Kostur-Wademekum/Lotnicza Akademia Wojskowa;
- Dr inż. Natalia Moch-Wademekum/Wojskowa Akademia Techniczna;
- Mgr. Ireneusz Konieczny-Wademekum;
- Mgr. Rafał Orłowski-Wademekum;
- Dr Paweł Lubecki-Wademekum;
- Dr Andrzej Skwarski-Wademekum/Akademia im. Jakuba z Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim;
- dr hab. inż. Elżbieta Szymańska, prof. SGGW, Wydział Ekonomiczny, Katedra Logistyki Instytut Ekonomii i Finansów;
- Dr inż. pil. Tomasz Balcerzak-Wademekum/Uczelnia Łazarskiego w Warszawie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie umowy ze Zleceniodawcą.

1. Przedmiot, zakres i metodyka badań

Przedmiotem badań była m.in. uzyskana pomoc publiczna (w tym pomoc w ramach Tarczy antykryzysowej). Podmioty podlegające badaniom wybrane zostały w ten sposób, aby z każdej grupy wymienionej w tabeli 1. analizą objąć 10% jej składu, lecz nie więcej niż 20 podmiotów, a w przypadku grup mniej licznych mniej niż 30 podmiotów, co najmniej trzy kluczowe podmioty.

Wybór podmiotów przewidzianych do analizy w II Etapie, podlegał uzgodnieniu i zatwierdzeniu przez Zamawiającego na zakończenie I etapu badań.

Szczegółowy zakres badania w II etapie w Fazie III obejmował m.in.:

- i. zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy);
- ii. zmiany głównego produktu lub usługi;
- iii. skorzystanie z różnych form pomocy publicznej;
- iv. zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników;
- v. informacja o ewentualnym przebranzowieniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania;
- vi. zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).

Badaniami objęto reprezentatywną grupę podmiotów. W pozyskaniu danych zastosowano takie narzędzia jak kwestionariusz ankiety oraz sformalizowane wywiady. Ponadto dokonano analizy dostępnych raportów i rejestrów dotyczących branży lotniczej w tym bazy SUDOP.

Na potrzeby badań została opracowana elektroniczna ankieta, którą rozesłano do badanych podmiotów.

2. Wpływ wojny w Ukrainie na działalność sektora lotniczego

Atak sił zbrojnych Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w dniu 24 lutego 2022 roku wywołał natychmiastowe i zdecydowane reakcje europejskich władz lotniczych. Jednym z pierwszych efektów działań był wydany komunikat oznaczający zamknięcie przestrzeni powietrznej nad Ukrainą dla lotów cywilnych.

W odpowiedzi na rosyjską agresję na Ukrainie natychmiast pojawiły się również ograniczenia ze strony europejskich władz lotniczych wymierzone w lotnictwo cywilne Federacji Rosyjskiej. Już 24-go lutego swoją przestrzeń lotniczą dla rosyjskich samolotów zamknęła Wielka Brytania, dwa dni później Polska, a kilka dni później większość krajów europejskich, Stany Zjednoczone i Kanada. Rosja w ramach rewanżu zamknęła swoją przestrzeń powietrzną dla europejskich linii co okazało się szczególnie dotkliwie w przypadku lotów do Azji.

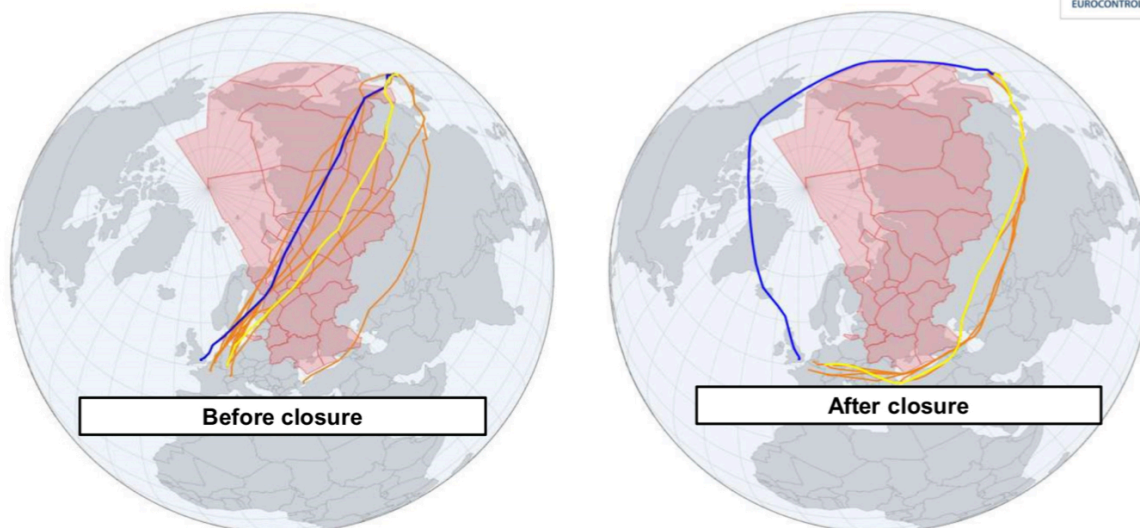
Wbrew wstępnym analizom wojna na Ukrainie ma bardzo znaczący wpływ na ogólną sytuację na rynku lotniczym. Wiele kategorii popytu w znacznej większości Europy w tym i Polski, ale nie tylko, odnotowało duży, a czasami wręcz ogromny spadek. Konflikt ten zahamował proces wychodzenia z kryzysu spowodowanego rozprzestrzenianiem się wariantu Omikron. Dodatkowym problemem stało się zamknięcie przestrzeni powietrznej dla wszystkich lub też niektórych przewoźników w tym również polskich.

W tygodniu od 24 lutego, a więc od dnia rozpoczęcia inwazji Rosji na Ukrainę odnotowano w Polsce 8% spadek rezerwacji podróży lotniczych w porównaniu z tygodniem poprzednim. W Europie ten spadek był znacznie większy i wyniósł 14 %.

Obecnie obserwujemy, że wojna na Ukrainie przedłuża się i trudno prognozować, kiedy i w jaki sposób się zakończy. Obecny stan relacji pomiędzy UE i Rosją upoważnia do stwierdzenia, że przez długi czas ruch pasażerski pomiędzy Europą i najważniejszymi rynkami azjatyckimi, czyli Chinami, Japonią i Koreą będzie znacząco utrudniony i ograniczony.

Jak pokazuje poniższy rysunek, poprzez zamknięcie rosyjskiej przestrzeni powietrznej średni czas lotu na kierunkach azjatyckich wzrósł o ok. 4,5-5h. Pociąga to za sobą wzrost kosztów związanych m.in. ze zwiększonym zużyciem paliwa oraz dyskomfort pasażerów.

Long-Haul routing Europe/Asia

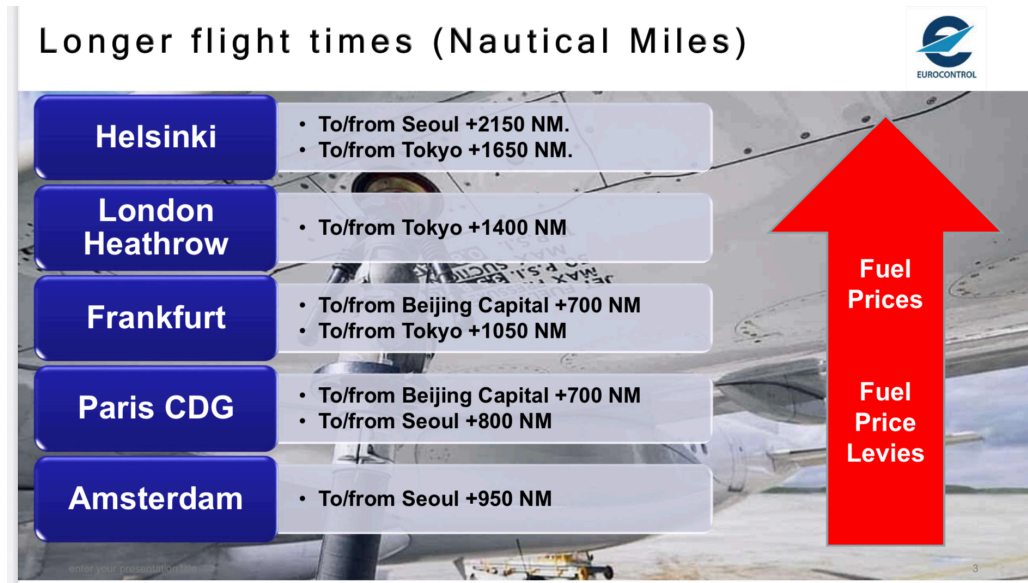


Rysunek: Zmiana tras przelotu linii lotniczych pomiędzy Europą i Azją w związku z zamknięciem dostępu do przelotów transsyberyjskich nad Rosją.

Źródło: Natalia Surówka, Kamil Mich: „Wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie na sytuację branży lotniczej oraz zarządzanie liniami w czasie kryzysu”, praca dyplomowa, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 r.

Analizując zmiany jakie zaszły na skutek zamknięcia przestrzeni powietrznej nad Rosją wyraźnie widać jak duży mają one wpływ na koszty ponoszone przez przewoźników. Poniżej przedstawiona została analiza kilku wybranych lotów z Europy do Azji.

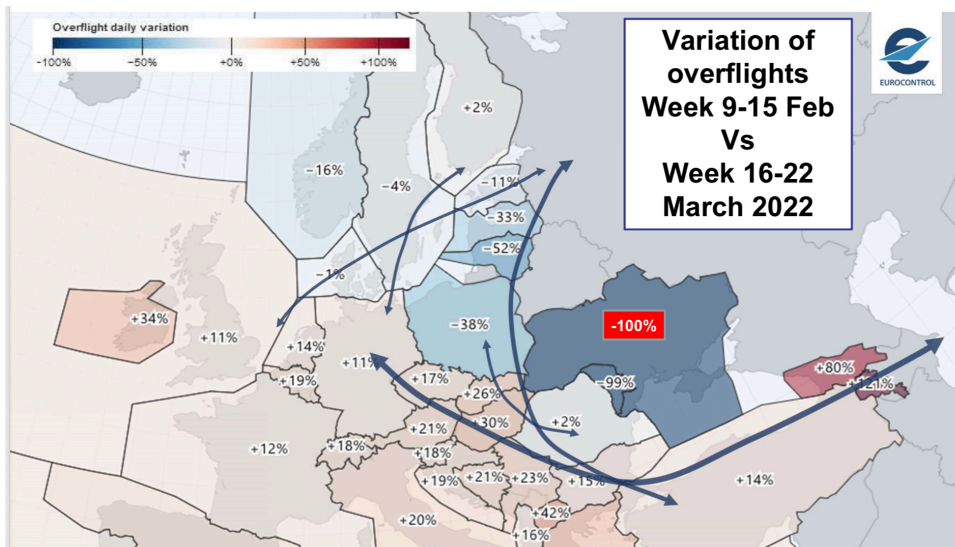




Rysunek: Zmiany długości wybranych tras lotniczych.

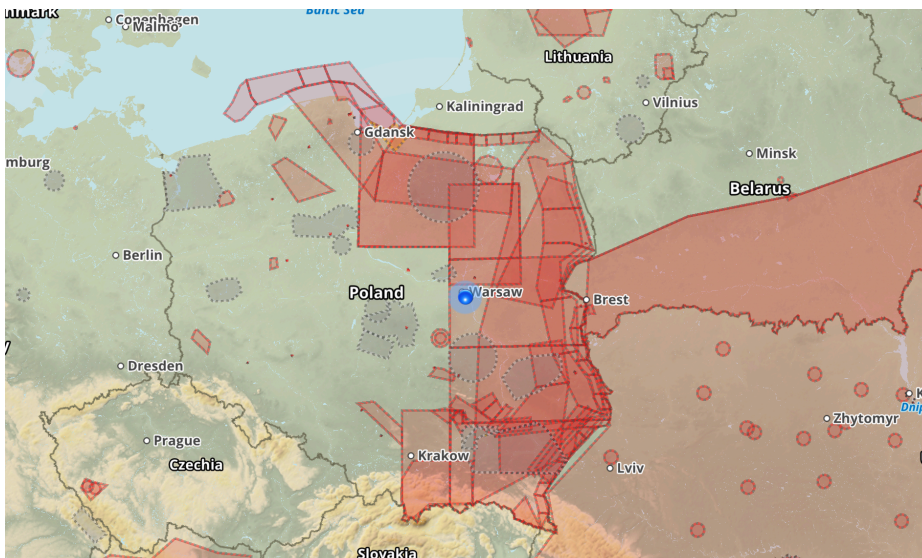
Źródło: Natalia Surówka, Kamil Mich: „Wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie na sytuację branży lotniczej oraz zarządzanie liniami w czasie kryzysu”, praca dyplomowa, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 r.

Wybuch konfliktu na Ukrainie wyraźnie zaburzył również przepływ ruchu lotniczego nad Europą. Podczas kiedy ruch cywilny nad Ukrainą spadł do zera, a w krajach Bałtyckich takich jak Polska, Litwa, Łotwa spadek wynosił pomiędzy 30 a 50% to w Europie zachodniej zanotowano wzrost ruchu wynikający z przekierowania tras na kierunki południowe, bardziej oddalone od działań wojennych.



Rysunek: Wpływ wojny na Ukrainie na zmiany ruchu lotniczego nad Europą.

Źródło: Natalia Surówka, Kamil Mich: „Wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie na sytuację branży lotniczej oraz zarządzanie liniami w czasie kryzysu”, praca dyplomowa, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 r.



Rysunek: Polska przestrzeń powietrzna po wybuchu wojny na Ukrainie.

Źródło: <https://airspace.pansa.pl> , dostęp 31.05.2022 r.

Należy również zwrócić uwagę na wzrost ruchu lotnictwa wojskowego w związku z wybuchem wojny na Ukrainie. Wzmożony ruch wymusił zmiany w polskiej przestrzeni powietrznej. Jej część została zamknięta lub ograniczona dla lotnictwa cywilnego.

3. Wyniki badań

Wyniki badań dla poszczególnych grup podmiotów sektora oraz podmiotów działających na rzecz sektora lotniczego przedstawione zostały w formie ogólnej w tabelach oraz dodatkowych komentarzy podsumowujących, prezentujących porównanie oraz trendy zmian, które zgodnie z umową obejmowały niżej wymienione okresy badawcze:

- Analiza I: 1-30 września 2021 r.,
- Analiza II: 1-31 stycznia 2022 r.,
- Analiza III: 1-31 maja 2022 r.

3.1. Przedsiębiorstwa produkujące

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔

Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W sektorze lotniczych przedsiębiorstw produkcyjnych nie zidentyfikowano zmian w zakresie funkcjonowania tego sektora w związku z COVID-19. Przedsiębiorstwa nie zmieniły podstawowego kodu działalności (PKD). W zakresie głównego produktu oraz świadczonych usług niektóre przedsiębiorstwa również nie odnotowano zmian.

W analizowanym okresie nie odnotowano przyjęcia pomocy publicznej w zakresie tarczy antykrzysowej COVID-19. Nie odnotowano zmiany w strukturze zatrudnienia, która dotyczyła rozszerzenia kwalifikacji o profilu awionicznym. Nie odnotowano przebranzowania, ani też zawieszenia działalności.

3.2. Przedsiębiorstwa dokonujące napraw

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W sektorze przedsiębiorstw dokonujących napraw w okresie badań nie zidentyfikowano zmian w zakresie funkcjonowania tego sektora. Przedsiębiorstwa nie zmieniły podstawowego kodu działalności (PKD). W zakresie głównego produktu oraz świadczonych usług nie odnotowano zmiany skali świadczonych usług oraz czasowego zawieszenia działalności na rzecz przewoźników jak i zamówień publicznych. Nie odnotowano form pomocy w okresie pandemii. Nie odnotowano zmian w strukturze oraz redukcji zatrudnienia. Nie odnotowano przebranżowienia, ani też zawieszenia działalności.

3.3. Przewoźnicy lotniczy

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↓
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↓

Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↓
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

Przewoźnicy lotniczy w okresie 1 lutego do 31 maja 2022 r. nie wprowadzili zmian w zakresie podstawowej działalności. Przeważające działalności wyrażone kodami: PDK: 51.10 – transport lotniczy pasażerski oraz 51.21 – transport lotniczy towarów nie uległy wykreśleniu z KRS. Z uzyskanych informacji wynika, że w tym okresie przewoźnicy nie korzystali z żadnych dodatkowych źródeł pomocy finansowej. Zmianom nie uległy również pozostałe (uzupełniające) formy wykonywanej działalności ujawnione w KRS.

Według danych Eurocontrol² nad polskim niebem od początku 2022 roku zaszły natomiast duże zmiany w wyniku innych czynników niż pandemia, czyli strajku kontrolerów ruchu lotniczego, a także wojny w Ukrainie.

² <https://www.eurocontrol.int/publication/all-causes-delay-air-transport-europe-april-2022> , dostęp: 30.05.2022 r.

W wyniku chaosu, który powstał na skutek braku porozumienia między kontrolerami ruchu lotniczego, a Zarządem PAŻP, Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) przedstawił listę połączeń z Lotniska Chopina i Portu Lotniczego Warszawa-Modlin, do których przewoźnicy mieli latać po 1 maja. Spośród 32 wyróżnionych w rozporządzeniu kierunków dominowały trasy obsługiwane przez *Polskie Linie Lotnicze LOT*. W sumie LOT miał latać do 19 miast na świecie, wśród których były porty Barcelona, Berlin, Bruksela, Budapeszt, Bukareszt, Chicago, Duesseldorf, Kopenhaga, Londyn-Heathrow, Nowy Jork, Oslo, Praga, Rzeszów, Seul-Inczon, Szczecin-Goleniów, Tbilisi, Tel Awiw, Toronto i Wilno. Tanie linie lotnicze *Ryanair* i *Wizz Air* miały obsługiwać tylko po dwa połączenia: z Modlina do portów Dublin i Londyn-Stansted, natomiast WizzAir miał realizować połączenia z Lotniska Chopina do portów Londyn-Luton i Rzymu³. Do Paryża miał polecieć Air France, do Frankfurtu i Monachium Lufthansa, do Wiednia Austrian Airlines, do Zurychu Swiss International Airlines, do Stambułu Turkish Airlines, do Amsterdamu KLM, do Dubaju Emirates, do Lizbony TAP.

28 kwietnia podpisano porozumienie, w którym spór został zawieszony do 10 lipca 2022 r. 27 maja Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego podali we wspólnym komunikacie, że zawarły wstępne porozumienie dotyczące zmian w regulaminach pracy i wynagrodzeń, co postulowała strona społeczna.

W związku ze wspomnianą sytuacją, przewoźnicy lotniczy musieli korygować swoją siatkę połączeń, uwzględniając możliwość ograniczenia lotów z Warszawy i przenosić część rejsów do innych portów w Polsce. W czasie trwania wymienionego sporu odnotowywano również liczne opóźnienia rejsów. Pasażerowie także rezygnowali z planowania podróży lotniczych w obawie o utratę swoich połączeń.

³ <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/ryanair-sklada-skarge-na-polski-rzad-do-ke-34odrzutowce-lotu-beda-w-polowie-puste34-14312.html>, dostęp 30.05.2022

Uruchamianie rejsów i planowanie siatki połączeń realizuje się zazwyczaj z określonym, czasami nawet rocznym wyprzedzeniem. Wobec tego, wobec niepewnej sytuacji, linie lotnicze starały się wcześniej skorygować rozkłady. Powrót do normalnego rozkładu lotów zajmuje również kilkanaście dni lub tygodni.

Sytuacja związana z prowadzoną wojną w Ukrainie również zablokowała możliwość realizacji niektórych połączeń, szczególnie z Azją, Rosją i Ukrainą, w innych przypadkach w wyniku obostrzeń, trasy zostały wydłużone o co najmniej 4 godziny. PLL LOT musiał skasować około 9% wszystkich połączeń, a biorąc pod uwagę sytuację operacyjną, ponad 13% połączeń jest pod wpływem sytuacji na Ukrainie.

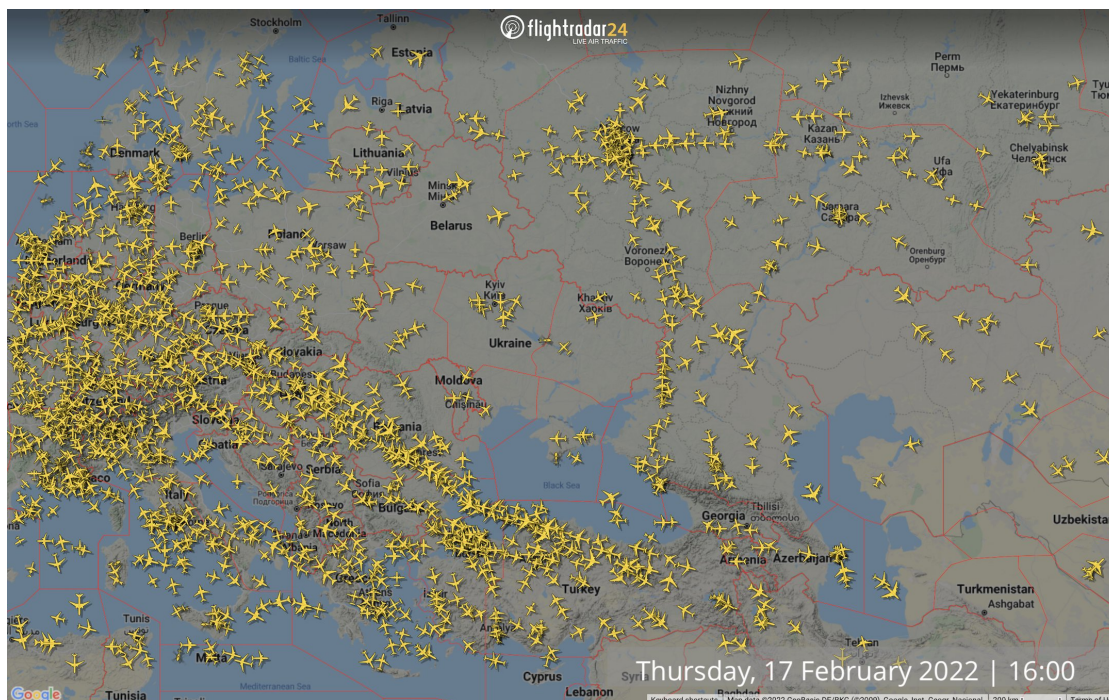
Na zużycie paliwa lotniczego a tym samym koszty rejsu wpływa długość trasy danego lotu. Konsekwencją wojny w Ukrainie jest m.in. zamknięcie przestrzeni powietrznej nad jej terytorium oraz - w wyniku wzajemnie nakładanych sankcji - rezygnacja z lotów z, do i nad Rosją przez przewoźników z Europy Zachodniej, USA, Kanady. Zamiast lecieć najkrótszą trasą na Daleki Wschód przez tzw. „Polar Routes” nad Syberią, przewoźnicy lotniczy muszą nadkładać drogi przez m.in. Bułgarię, Turcję, Iran, Irak. Dłuższy czas lotu to wyższe zużycie paliwa, ale też dłuższy czas pracy załóg i wyższe koszty pracy. Ze względu na ograniczenia czasu pracy i wypoczynku załóg, wiele rejsów wymagało dołożenia dodatkowych członków załóg lotniczych. Z tego punktu widzenia nastąpił wzrost na zapotrzebowania na dodatkowy personel latający.

Wydłużenie czasów lotów wymusza na przewoźnikach ułożenie swojej siatki połączeń i planowania rotacji samolotów na nowo. Odczuwają to pasażerowie w postaci braku niektórych połączeń lub redukcji częstotliwości oferowanych tras. Niektóre połączenia z Europy do Azji, które balansowały na pograniczu rentowności, mogą zostać zawieszane ze względu na wzrost kosztów operacyjnych.

Ponadto, zaburza to podstawą modelu biznesowego tradycyjnych linii lotniczych, nazywanych przewoźnikami sieciowymi. Budowane od lat w portach przesiadkowych fale przylotowo-odlotowe zostały zakłócone, co spowodowało dla pasażerów mniej korzystne czasy przesiadek oraz ich możliwości transferów.

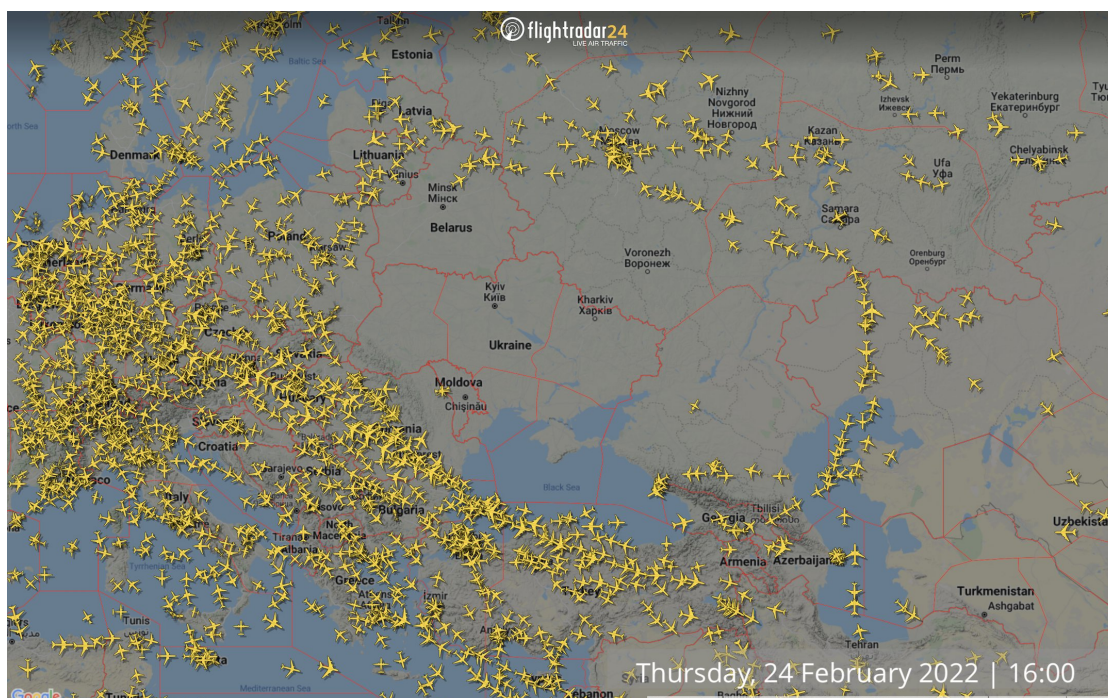
Widoczna jest redukcja pasażerów transferowych zasilających inne rejsy na ich siatce, którzy często są kluczowym elementem tych połączeń.

Poniżej prezentujemy zrzuty z ekranu portalu internetowego Flightradar24, obrazujące ruch cywilnych statków powietrznych przed i w trakcie wybuchu wojny w Ukrainie.



Rysunek: Ruch cywilnych statków powietrznych z 17 lutego 2022 r.-sprzed wybuchu wojny w Ukrainie.

Źródło: Natalia Surówka, Kamil Mich: „Wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie na sytuację branży lotniczej oraz zarządzanie liniami w czasie kryzysu”, praca dyplomowa, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 r.



Rysunek: Ruch cywilnych statków powietrznych z 24 lutego 2022 r. w momencie inwazji Rosji na Ukrainę.

Źródło: Natalia Surówka, Kamil Mich: „Wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie na sytuację branży lotniczej oraz zarządzanie liniami w czasie kryzysu”, praca dyplomowa, Uczelnia Łazarskiego, Warszawa 2022 r.

Czynnikami ekonomicznymi mającymi również wpływ na rozwój rynku lotniczego w badanym okresie są również stałe wzrosty cen paliw lotniczych, inflacji oraz opłat za emisję dwutlenku węgla (CO₂), co powoduje wzrost cen biletów i kosztów usług lotniczych.

3.4. Porty lotnicze

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↑
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↑
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

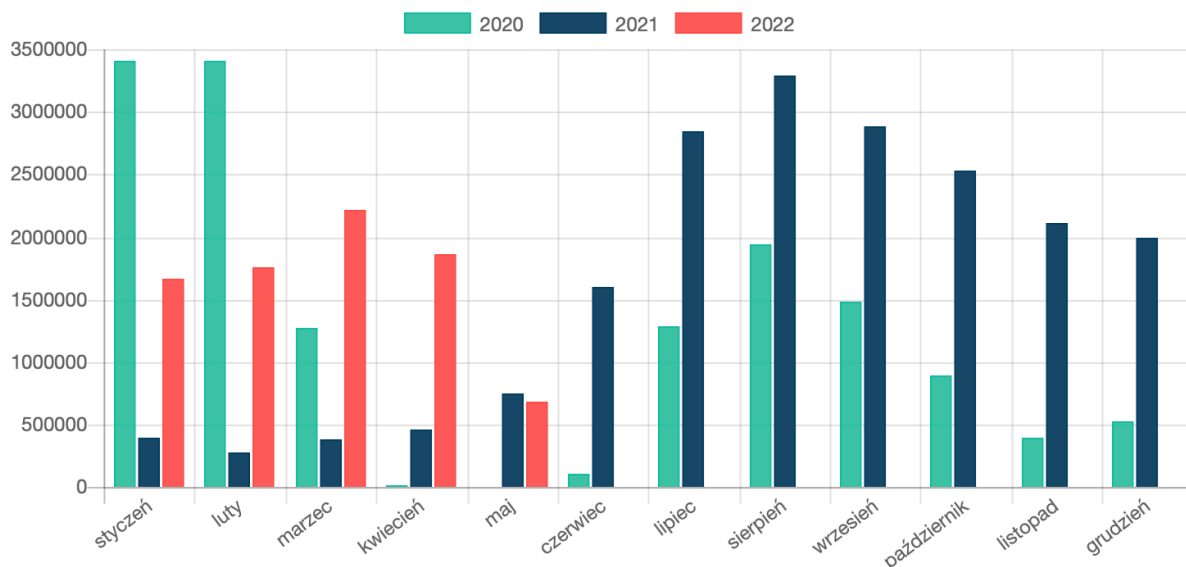
W stosunku do analogicznego okresu w 2020 i 2021 r., w okresie od 1 lutego do 31 maja 2022 r. zaobserwowano, że mimo obostrzeń związanych z konfliktem kontrolerów ruchu lotniczego, a także z aktualną sytuacją w Ukrainie, ruch lotniczy na lotniskach w całym kraju cały czas rośnie. Przykładem może być lotnisko Modlin, które w I kwartale 2022 roku obsłużyło ponad pół miliona pasażerów, co stanowi odpowiednio 73% wolumenu pasażerów i prawie 90% operacji startów i lądowań, w stosunku do analogicznego okresu sprzed pandemii- roku 2019. Natomiast lotnisko im. F. Chopina w kwietniu 2022 r. odnotowało ponad 952 tys. obsłużonych pasażerów. To oznacza wzrost o ponad 22% w porównaniu z marcem bieżącego roku. W porównaniu z danymi ruchu lotniczego z 2019 r., ostatniego przed pandemią, tegoroczny wynik jest niższy o 35%. Na Lotnisku im. F. Chopina można dostrzec również wzrost operacji cargo, których liczba jest najwyższa, biorąc pod uwagę ostatnie 5 lat. W pierwszych czterech miesiącach 2022 roku przewóz cargo wyniósł 33179 ton, czyli o 18% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku i ponad 14% więcej niż w 2019 roku.

W trakcie pierwszych czterech miesięcy 2022 roku na lotnisku w Katowicach obsłużono 717 796 pasażerów – o 608 573 więcej (+557,2%) niż w zeszłym roku. Z siatki połączeń regularnych skorzystało 510 681 podróżnych, tj. o 481 201 więcej (+1 632,3%) niż w 2021 roku. W segmencie lotów wakacyjnych obsłużono 204 151 osób – o 125 718 więcej (+160,3%) w porównaniu z tym samym okresem w zeszłym roku. Od stycznia do końca kwietnia 2022 roku odnotowano 9 496 startów i lądowań samolotów, tj. o 5 609 więcej (+144,3%) niż podczas pierwszych czterech miesięcy 2021 roku⁴. *Po dwóch latach potężnego kryzysu w branży lotniczej, który został wywołany przez pandemię koronawirusa, w 2022 roku przewozy pasażerskie w Katowicach nabrały tempa, co prognozuje, że w 2022 roku lotnisko powinno obsłużyć ponad cztery miliony pasażerów, co stanowi około 85 % przewozów z 2019 roku. Na uwagę zasługuje też znaczny wzrost przewozów cargo.* Podczas pierwszych czterech miesięcy 2022 roku odnotowano w sumie 1 878 startów i lądowań frachtowców – o 723 więcej (+62,6%) niż w zeszłym roku.

⁴ <https://www.pasazer.com/news/461492/katowice,251,tys,pasazerow,w,kwietniu.html>, dostęp: 30.05.2022 r.

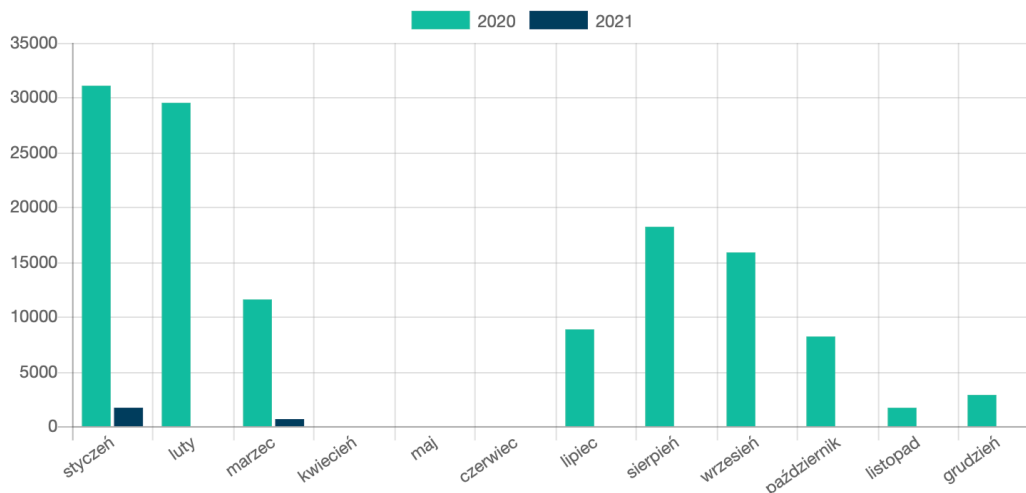
Także Kraków znajduje się w czołówce polskich lotnisk z wynikiem od początku 2022 roku blisko 1,8 mln obsłużonych pasażerów.

Poniżej prezentujemy ruch pasażerski na lotniskach w Polsce w ujęciu porównawczym 2020 r, 2021 i 2022 roku.



Wykres: Ruch pasażerski na wszystkich lotniskach w Polsce-zestawienie sumaryczne.

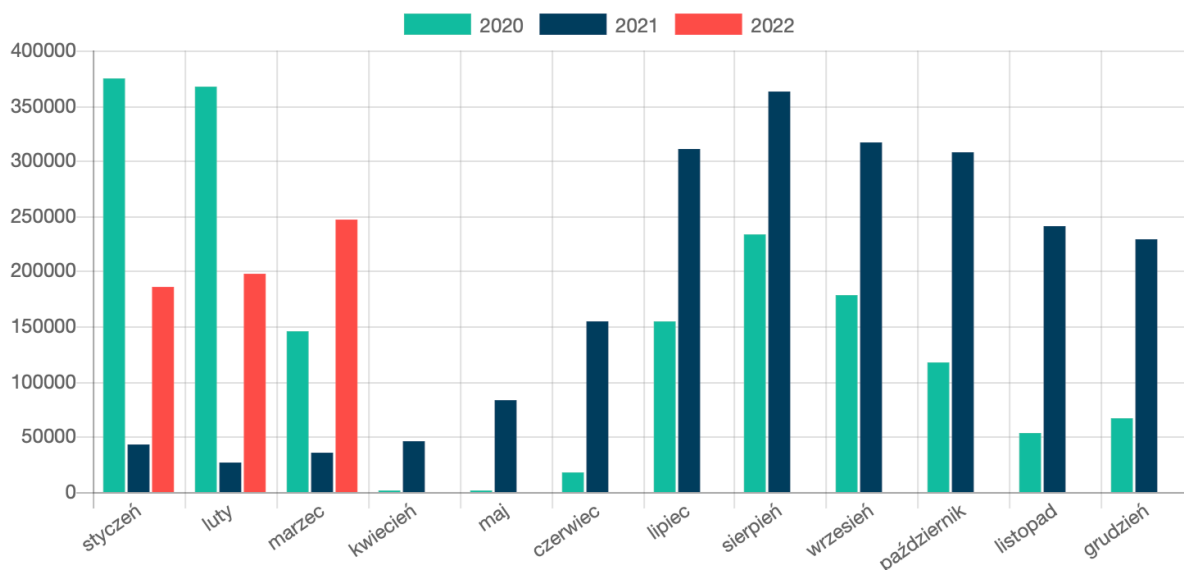
Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Bydgoszczy.

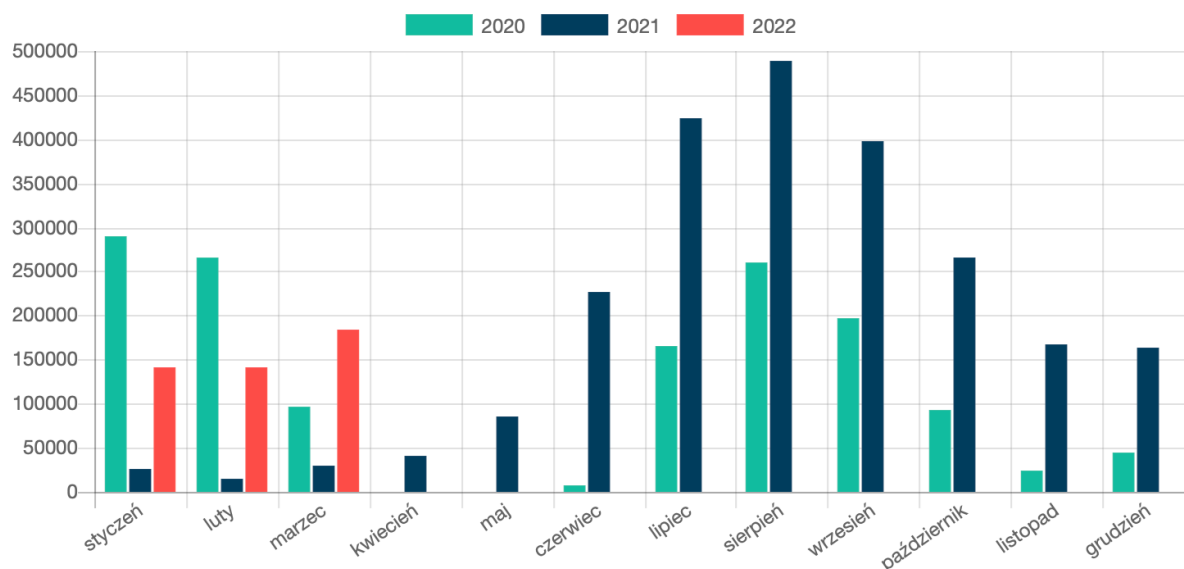
Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.

Prezentowane są dane dostępne dla lotniska w Bydgoszczy



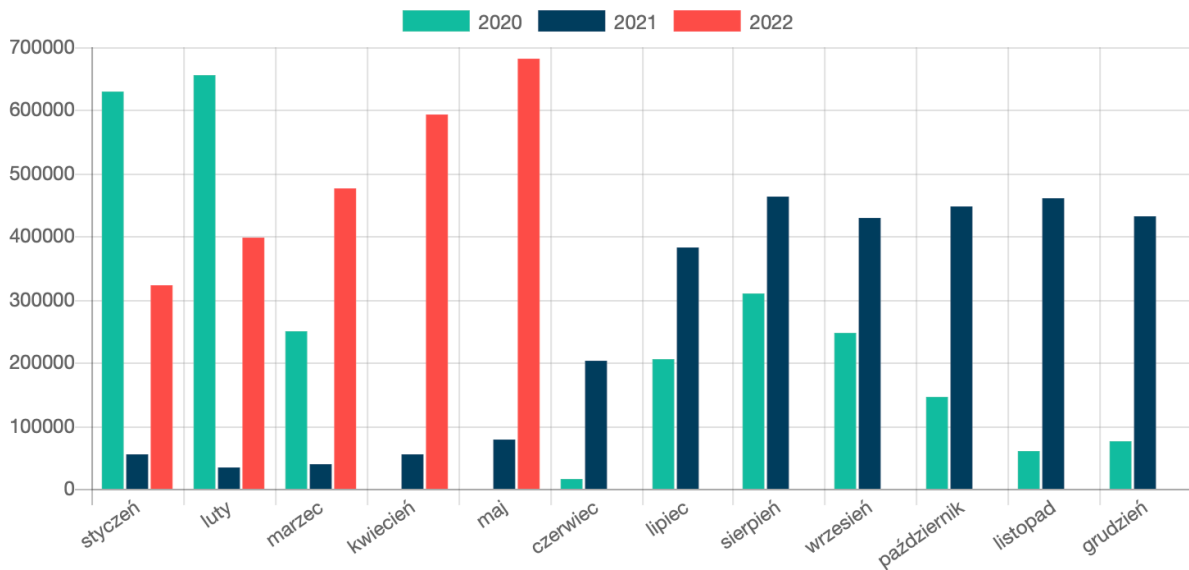
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Gdańsku.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



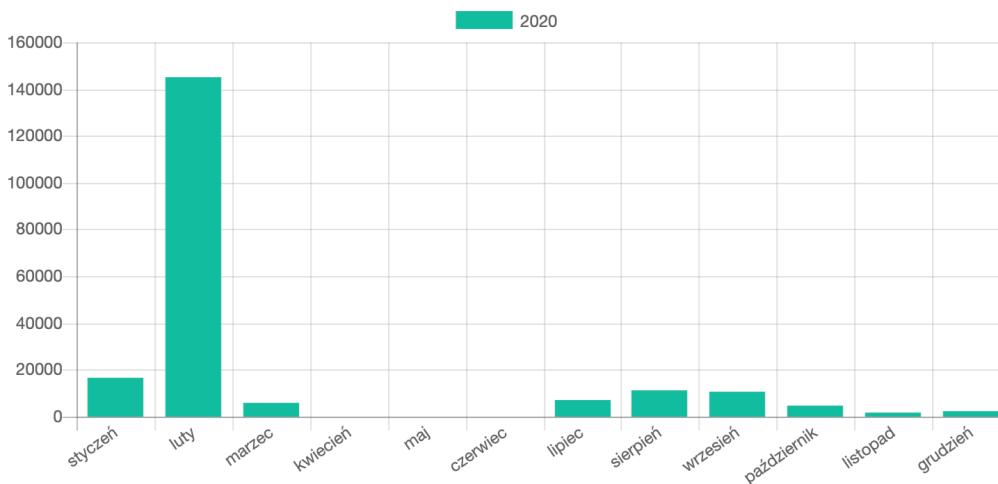
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Katowicach.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Krakowie.

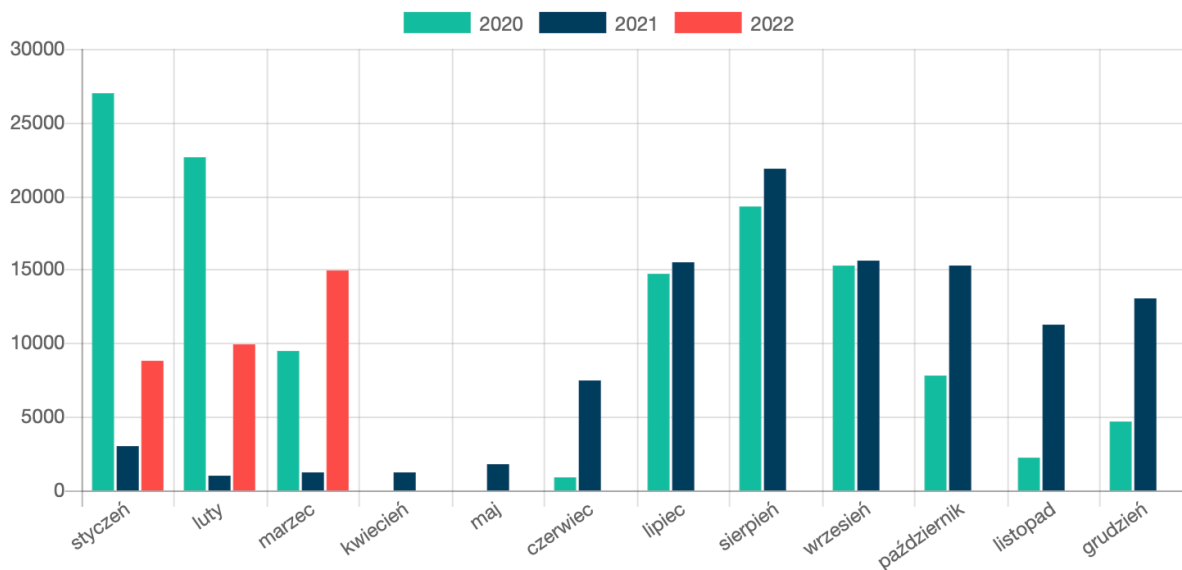
Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Łodzi.

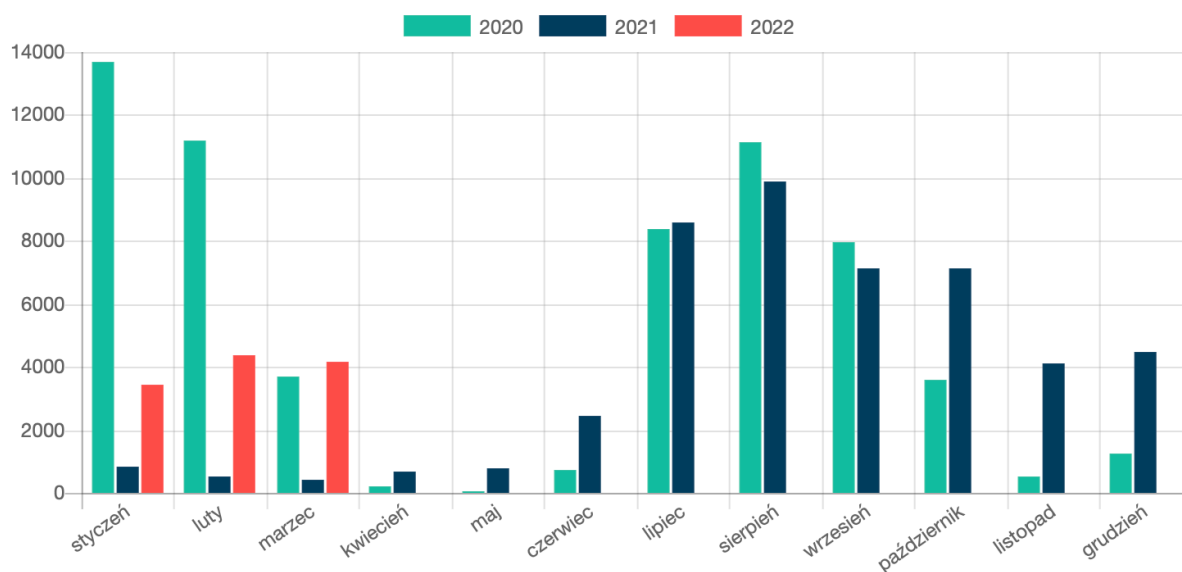
Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.

Brak danych z Łodzi dla 2021 roku wynika z tego, że z informacji uzyskanych z portu w związku z COVID-19 nie latały żadne pasażerskie samoloty, natomiast jeśli chodzi o rok 2022 port nie udostępnił jeszcze danych.



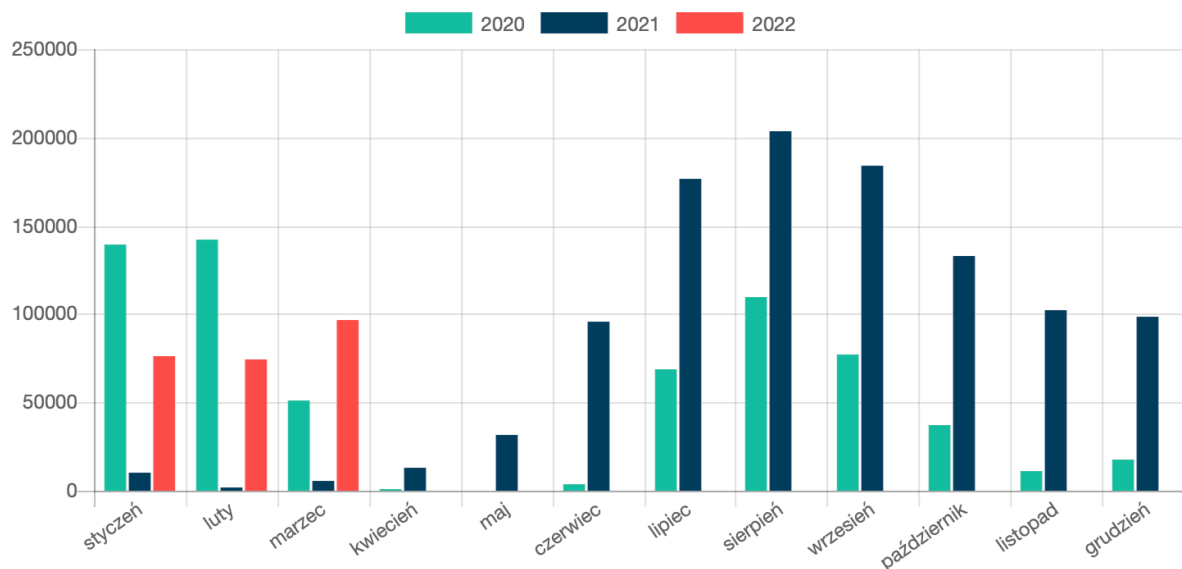
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Lublinie.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



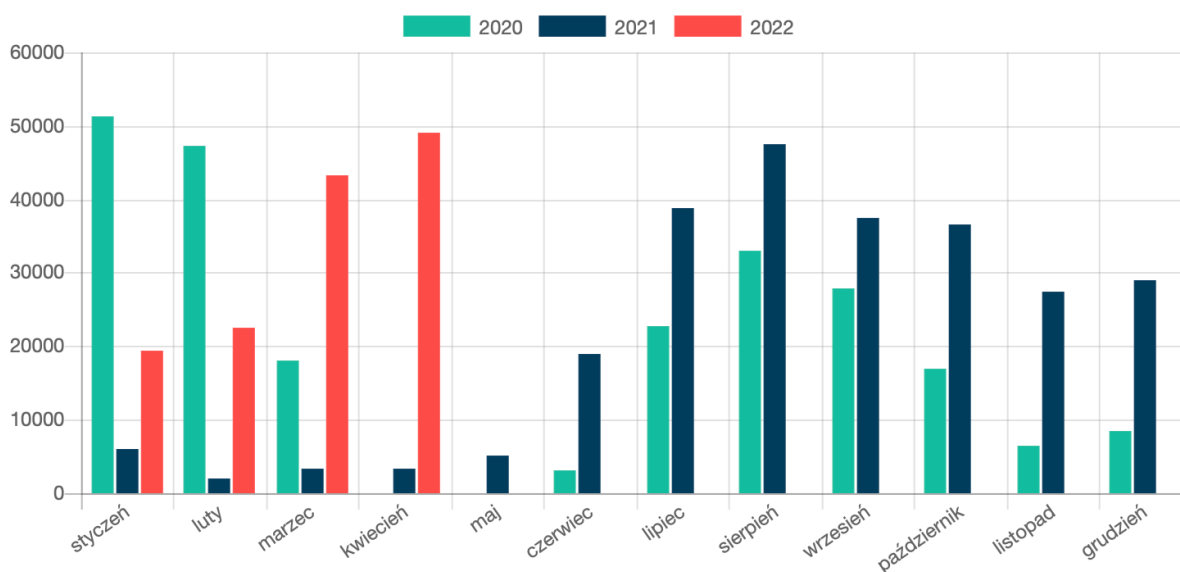
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Olsztynie.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



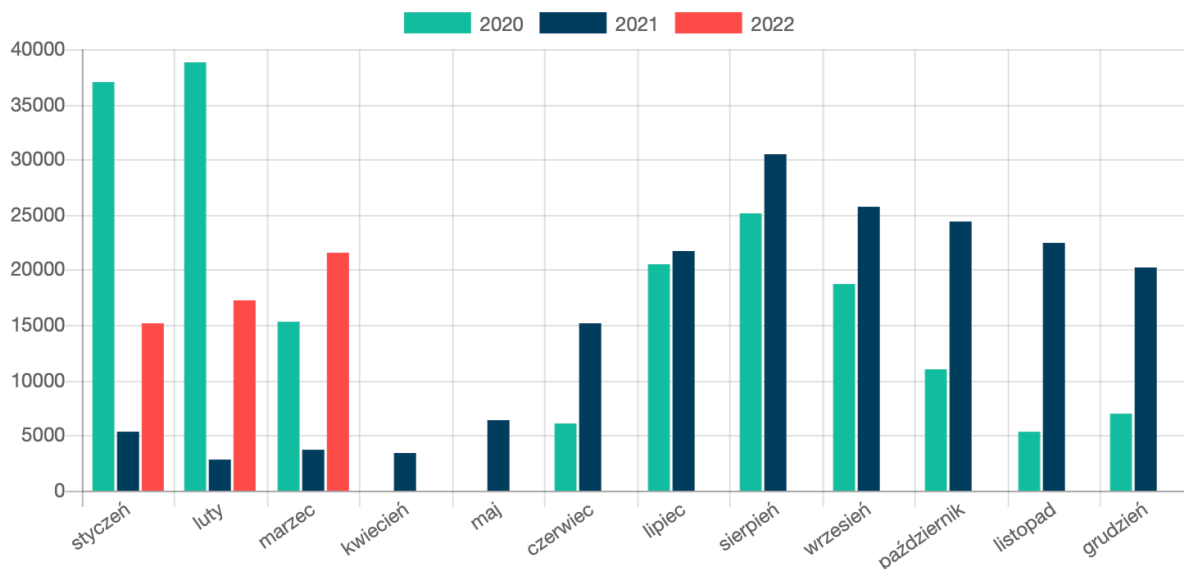
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Poznaniu.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



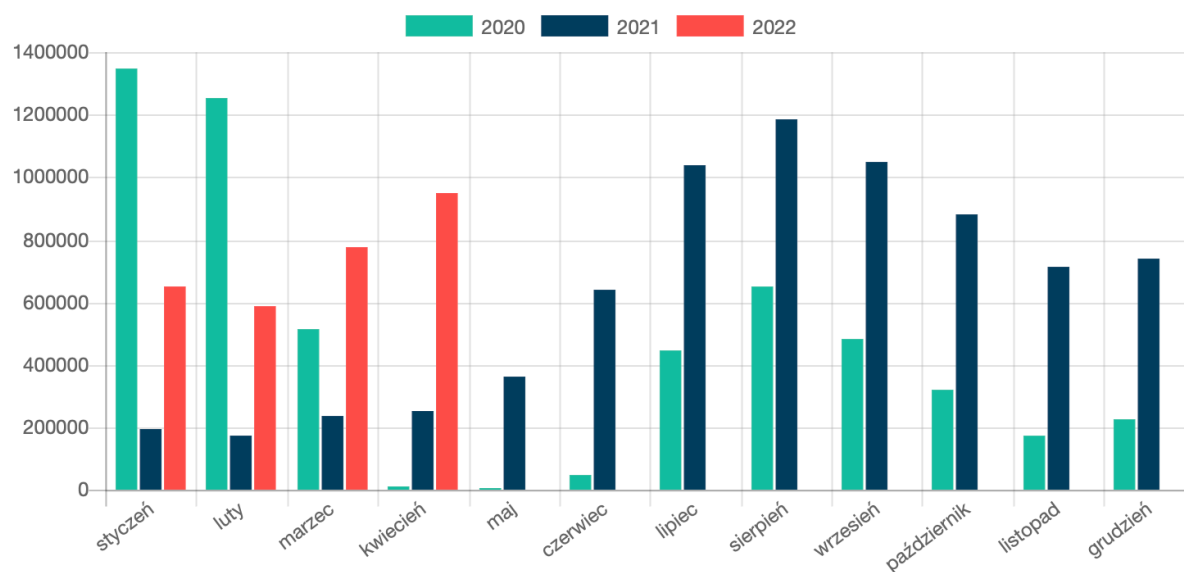
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Rzeszowie.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



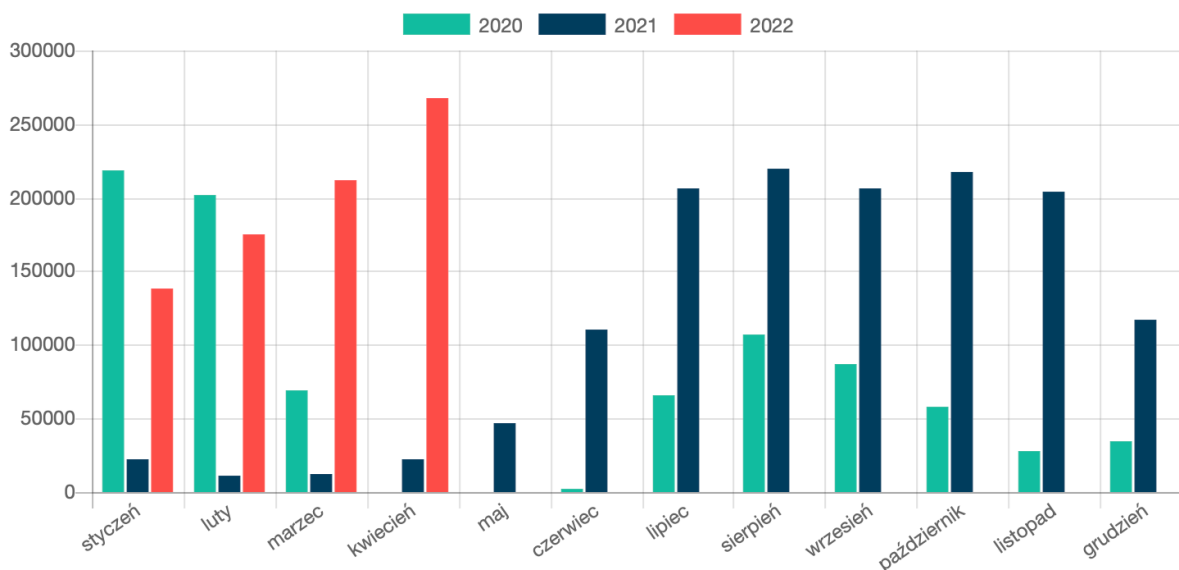
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Szczecinie.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



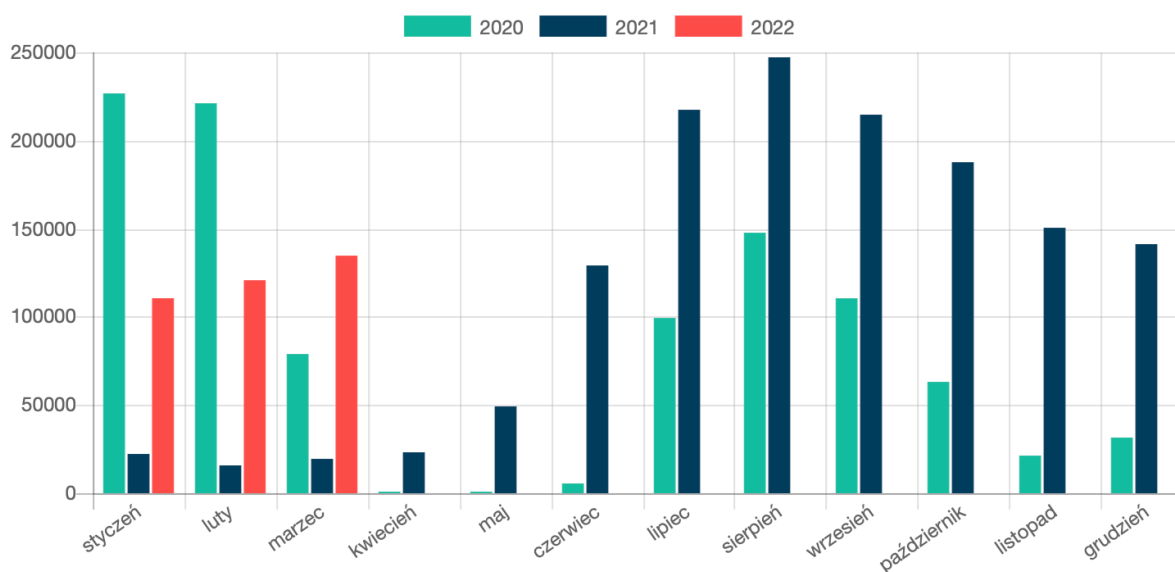
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Warszawie.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



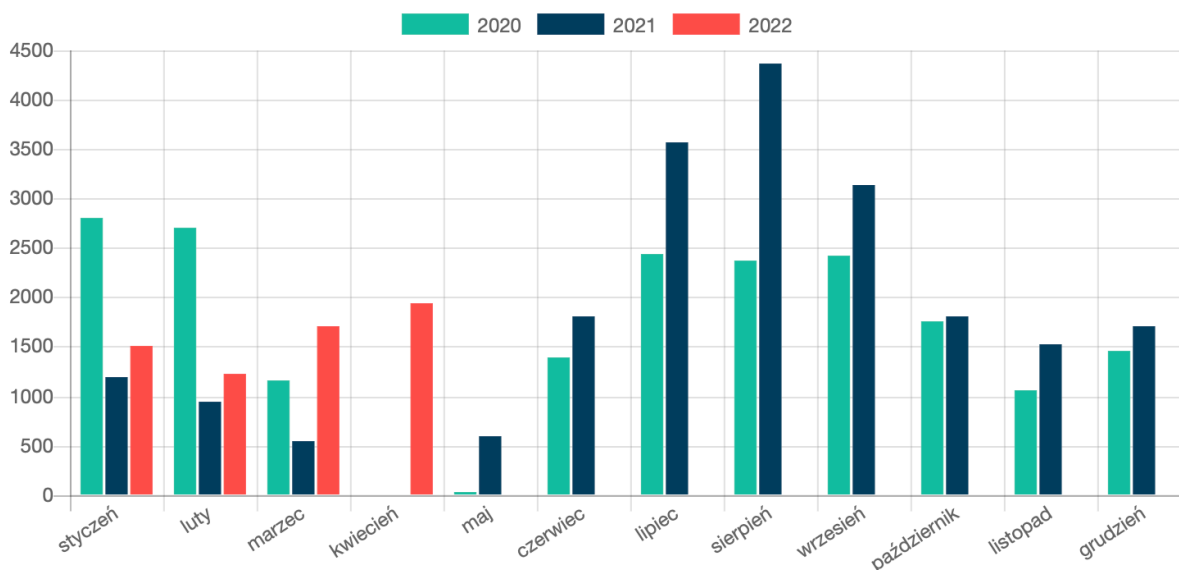
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Warszawa-Modlin.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



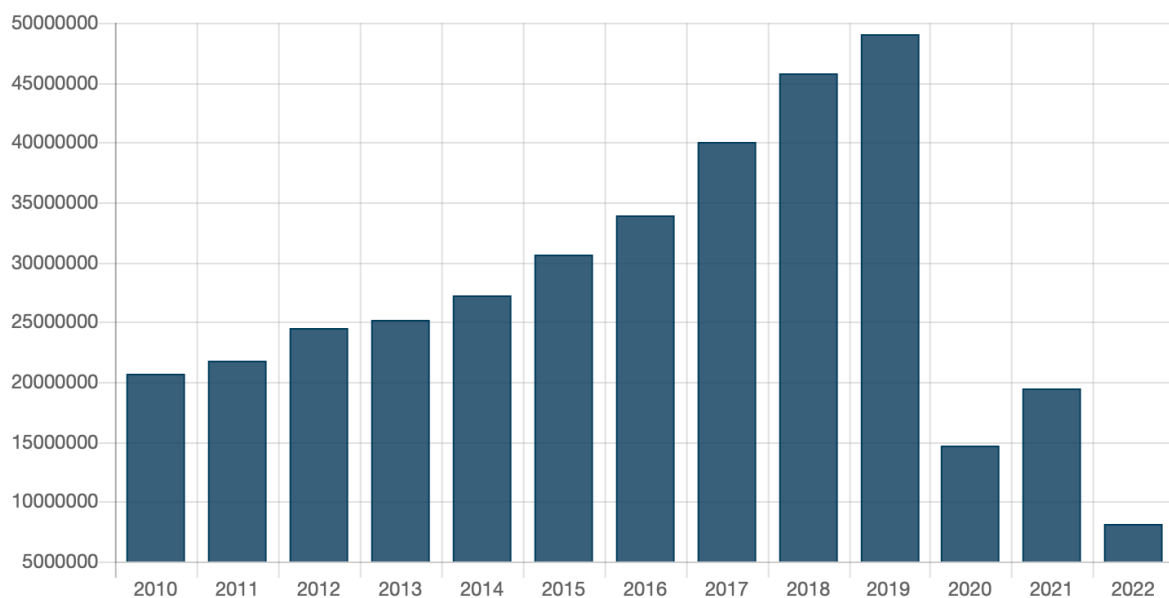
Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku we Wrocławiu.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



Wykres: Ruch pasażerski na lotnisku w Zielonej Górze.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.



Wykres: Ruch pasażerski na wszystkich lotniskach w Polsce sumarycznie w skali roku.

Źródło: <https://www.pasazer.com/statystyki-lotnisk/pl> , dostęp: 31.05.2022 r.

3.5. Przedsiębiorstwa handlingowe

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↓
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W sektorze przedsiębiorstw handlingowych (zajmujących się obsługą naziemną przewoźników lotniczych w porcie), wszystkie badane przedsiębiorstwa wskazały, iż w okresie 1 lutego do 31 maja 2022 r. nie nastąpiła znacząca zmiana w podstawowej działalności podmiotów, oraz że nie zostały zmienione kody PKD.

W tym sektorze przedsiębiorstwa nie korzystały z form pomocy publicznej, kontynuowana zaś była uniwersalizacja uprawnień i kwalifikacji pracowników. Polega to na tym, że w wyniku zmniejszenia zatrudnienia i dążenia do obniżenia kosztów, ci sami pracownicy wykonują kilka czynności na różnych stanowiskach, czasami jednocześnie.

Prowadzi to często to nadmierne obciążania pracowników pracą oraz stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ze względu na pośpiech podyktowany dążeniem do wywiązania się z obowiązków kontraktowych i wykonania wszystkich czynności w czasie obsługi naziemnej samolotów.

3.6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↑

Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↑
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest wdrażany obecnie nowy regulamin wynagradzania, który jest elementem planu modernizacji PAŻP, realizowanego w odpowiedzi na kryzys branży lotniczy oraz trudną sytuację finansową Agencji. W związku z tymi zmianami trwa również spór pracowników z Zarządem PAŻP.

Na nowe zasady nie zgadza się część kontrolerów, którzy żądają przywrócenia stawek wynagrodzeń sprzed kryzysu pandemii Covid-19.

Jak już wspomniano wcześniej 28 kwietnia podpisano porozumienie, w którym spór został zawieszony do 10 lipca 2022 r. 27 maja Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego (ZZKRL) podali we wspólnym komunikacie, że zawarły wstępne porozumienie dotyczące zmian w regulaminach pracy i wynagrodzeń, co postulowała strona społeczna.

Tak więc na chwilę obecną spór został zażegnany. Wstępne porozumienie ws. Aneksu do regulaminu pracy i wynagrodzenia uwzględnia wypracowane zapisy i zmiany zgłaszane przez ZZKRL, które uporządkowały kwestie stanowisk pracy. Ma to pomóc w minimalizacji liczby nadgodzin kontrolerów oraz eliminacji uznaniowości. Nowy aneks do regulaminu pracy limituje wzrost dodatków, zmienia zasady wynagradzania kontrolerów nie tylko w Warszawie, ale w całym kraju, zmniejszając dysproporcje w poziomach przychodów między pracownikami. Ponadto, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest w trakcie tworzenia i wdrażania 24 postulatów dotyczących procedur bezpieczeństwa w PAŻP sformułowanych przez ZZKRL. Rozstrzygane są także kwestie dotyczące nowego kodeksu etyki oraz spraw socjalnymi jak i nadgodzin przepracowanych w związku ze szczególnymi potrzebami pracodawcy⁵.

3.7. Ośrodki szkolenia lotniczego

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔

⁵ <https://www.pansa.pl/pazp-i-zzkrl-wstepnie-porozumialy-sie-ws-aneksu-do-regulaminu-pracy-i-wynagradzania/>, dostęp: 30.05.2022 r.

Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↑
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W działalności ośrodków szkolenia również w obecnym okresie badawczym tj. od 1 lutego do 31 maja 2022 r. nie odnotowano dużych zmian z powodu pandemii COVID-19. Nie nastąpiła również zmiana w strukturze zatrudnienia.

W badanym okresie nie nastąpiły znaczące zmiany w zakresie podstawowej działalności ankietowanych ośrodków., nie zaobserwowano również zmian kodów PKD głównego produktu lub usługi. Ośrodki szkolenia obserwują jednak wzrost zapotrzebowania na szkolenia lotnicze w związku ze zwiększającym się zapotrzebowaniem sektora lotniczego na pracowników, szczególnie pilotów.

Jedyny obszar, w którym zauważono zmiany w porównaniu z poprzednim badaniem to kwestia zmiany techniki nauczania. Ok 30% ośrodków szkolenia stosuje hybrydowe formy nauczania, w których kwestie teoretyczne przekazywane są uczniom w formie on-line.

Jest to forma, która w okresie początkowym pandemii była koniecznością, a w tej chwili stała się udogodnieniem. Popyt na podróże lotnicze wzrasta, linie lotnicze już przywracają i będą przywracać pracowników, ale także zatrudniać nowych pilotów. Cyfrowe narzędzia przekazywania wiedzy odegrały już kluczową rolę w szkoleniach oferowanych przez ośrodki szkolenia lotniczego podczas pandemii. W miarę odbudowy sektora lotniczego zrównoważony rozwój i cyfryzacja będą nabierać coraz większego znaczenia. Ośrodki i szkoły lotnicze współpracują również z partnerami akademickimi w celu projektowania nowych szkoleń i kursów.

3.8. Organizacje i stowarzyszenia lotnicze

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↑
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↓

Informacja o ewentualnym przebranżowieniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W zakresie działalności organizacji i stowarzyszeń lotniczych obserwuje się powrót do ich działalności sprzed pandemii COVID-19.

3.9. Szkoły zawodowe o profilu lotniczym

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔

Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↑
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	↑

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

3.10. Szkoły średnie o profilu lotniczym

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔

Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↑
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranżowieniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	↑

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W analizowanym okresie od 1 lutego do 31 maja 2022 r. odnotowano zmniejszający się wpływ pandemii COVID-19 na funkcjonowanie szkół średnich prowadzących kształcenie na kierunkach związanych z branżą lotniczą. Nauczanie prowadzone jest już w formie stacjonarnej, przy zastrzeżeniu możliwości modyfikacji sposobu organizacji zajęć i przeprowadzania egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie, jeżeli będzie to konieczne ze względu na zapewnienie bezpieczeństwa sanitarnego w związku z COVID-19.

3.11. Wyższe uczelnie kształcące kadry dla sektora.

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	↔

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W analizowanym okresie nie nastąpiły znaczące zmiany w zakresie działalności szkół wyższych kształcących kadry na potrzeby sektora lotniczego w porównaniu do okresu poprzedniego. Większość uczelni powróciło do nauczania w trybie stacjonarnym. Jednocześnie w niektórych uczelniach, ze względu na trudności administracyjne i logistyczne zmiany trybu kształcenia ze zdalnego na stacjonarny kontynuowany jest tryb hybrydowy lub zdalny.

Jak już wspomniano, argumentem za utrzymaniem trybu zajęć zdalnych było to, że studenci w okresie pandemii rezygnowali z akademików oraz najmu mieszkań, a powrót do systemu stacjonarnego oznaczał dla nich konieczność ponownego najmu lokali co okazało się bardzo trudne lub wręcz niemożliwe w niektórych miejscowościach. Dodatkowo ten problem powiększył się w związku z napływem uchodźców w związku z wojną na Ukrainie.

Państwowe szkoły wyższe pozostając w państwowym systemie finansowania nie korzystały z dodatkowych form finansowania. Zagrożenia związane z pandemią nie miały bezpośredniego związku ze zmianą kierunków kształcenia oraz sposobów naboru kandydatów na studia.

3.12. Instytuty naukowe prowadzące badania w obszarze lotnictwa

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔

Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranżowieniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	↔

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

- ↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.
- ↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W analizowanym okresie nie nastąpiły znaczące zmiany w zakresie działalności instytutów naukowych prowadzących badania w obszarze lotnictwa w porównaniu do okresu poprzedniego. Zaobserwowano powrót działalności do stanu sprzed pandemii COVID-19.

3.13. Inne niekwalifikowane

Wyniki badań	Zmiana w działalności podmiotów
Zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, kody PKD (jeśli dotyczy).	↔
Zmiany głównego produktu lub usługi.	↔
Skorzystanie z różnych form pomocy publicznej.	↔
Zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikające z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.	↔
Informacja o ewentualnym przebranzowaniu, zawieszeniu lub zaprzestaniu działalności w trakcie prowadzonego badania.	↔
Zmiany kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (podmioty działające na rzecz sektora).	nie dotyczy

Źródło: opracowanie własne.

Legenda:

↑ Zmiany korzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

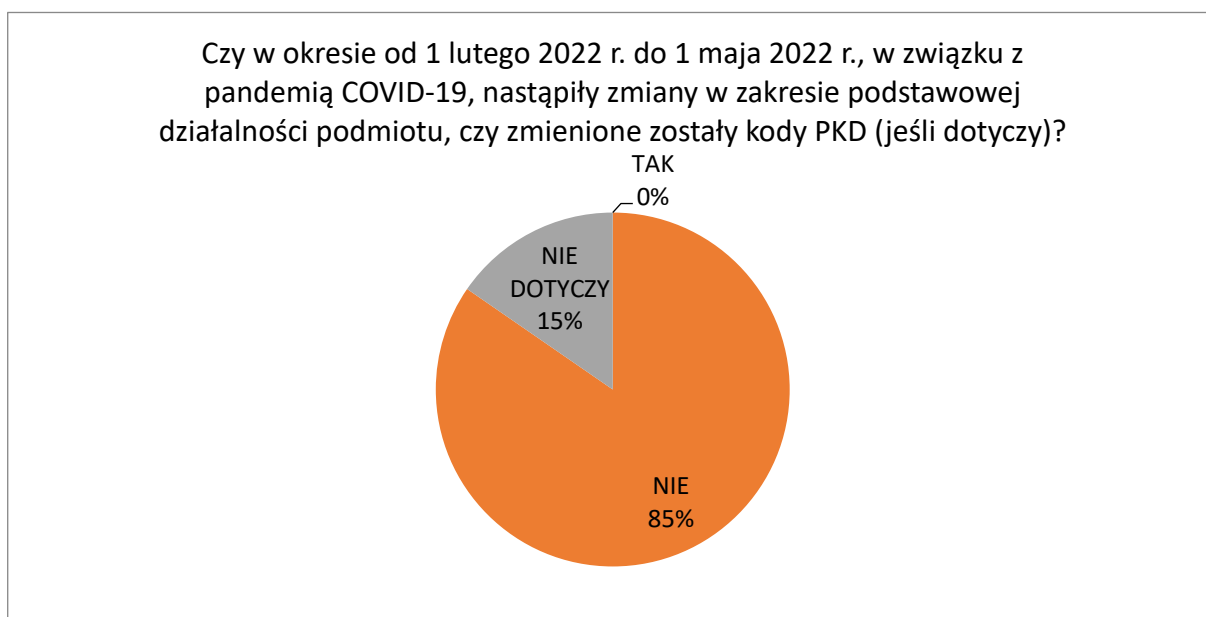
↓ Zmiany niekorzystne w porównaniu do poprzedniego badania.

↔ Nie odnotowano zmian w porównaniu do poprzedniego badania.

W analizowanym okresie od 1 lutego do 31 maja 2022 r. nie nastąpiły znaczące zmiany w zakresie działalności innych niekwalifikowanych podmiotów sektora lotniczego. Zaobserwowano również powrót ich działalności do stanu sprzed pandemii COVID-19.

3.14. Szczegółowa analiza wyników badań ankietowych

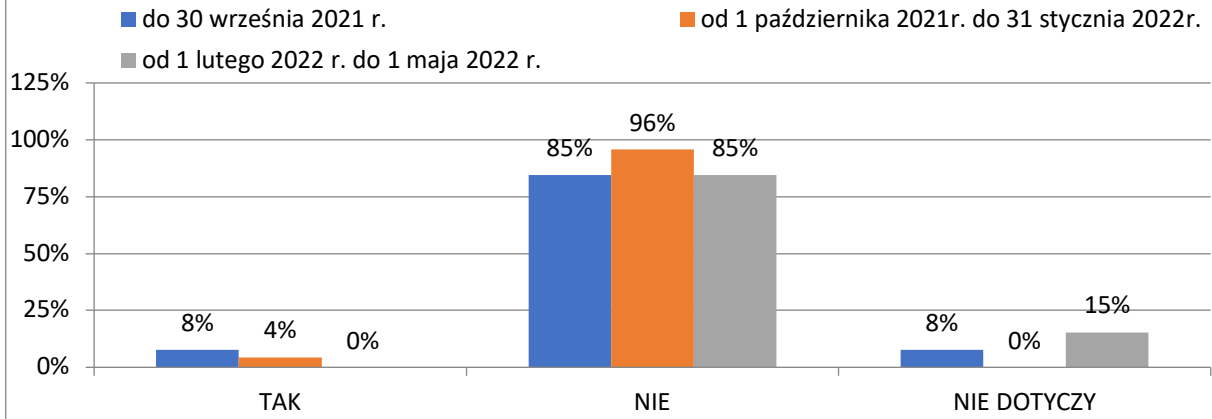
Sytuacja na globalnym rynku lotniczym ulega powolnej poprawie, a pandemia, o ile nie zajdą inne okoliczności, będzie miała zmniejszający się wpływ na działalność lotniczą w Polsce. W dalszej części opracowania prezentujemy sumaryczne zestawienie pytań i odpowiedzi ankietowanych podmiotów.



Źródło: opracowanie własne.

Z danych przedstawionych na powyższym wykresie w okresie ostatniego badania tj. od 1 lutego 2022 r. do 1 maja 2022 r. wśród polskich podmiotów branży lotniczej w związku z pandemią nie odnotowano zmian w zakresie podstawowej działalności.

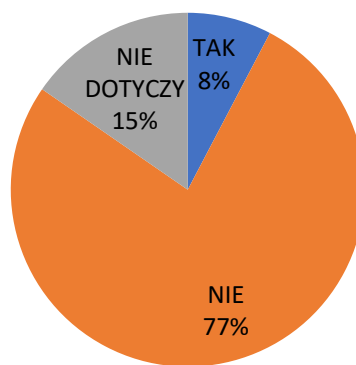
2. Czy we wskazanych okresach, w związku z pandemią COVID-19, nastąpiły zmiany w zakresie podstawowej działalności podmiotu, czy zmienione zostały kody PKD (jeśli dotyczy)?



Źródło: opracowanie własne.

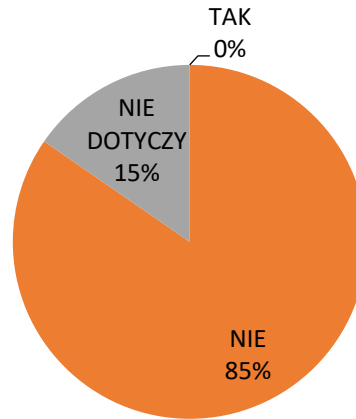
Jak wskazuje powyższy porównawczy wykres, przedstawiający trzy fazy badawcze, można zauważyć spadający udział zmian w zakresie podstawowej działalności podmiotów branży lotniczej w Polsce, aż do poziomu zerowego w ostatniej fazie badań.

Czy w okresie od 1 lutego 2022 r. do 1 maja 2022 r. ,w związku z pandemią COVID-19, nastąpiła zmiana głównego produktu lub usługi (wielkości produkcji, skali usług)?



Źródło: opracowanie własne.

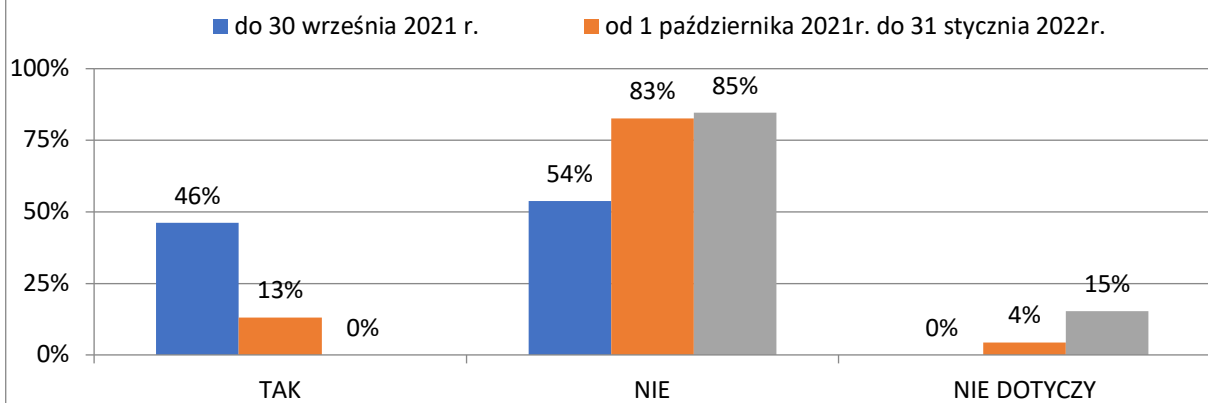
4. Czy w okresie od 1 lutego 2022 r. do 1 maja 2022 r, w związku z pandemią COVID-19, instytucja skorzystała z różnych form pomocy publicznej (w tym pomocy w ramach „Tarczy antykryzysowej”)?



Źródło: opracowanie własne.

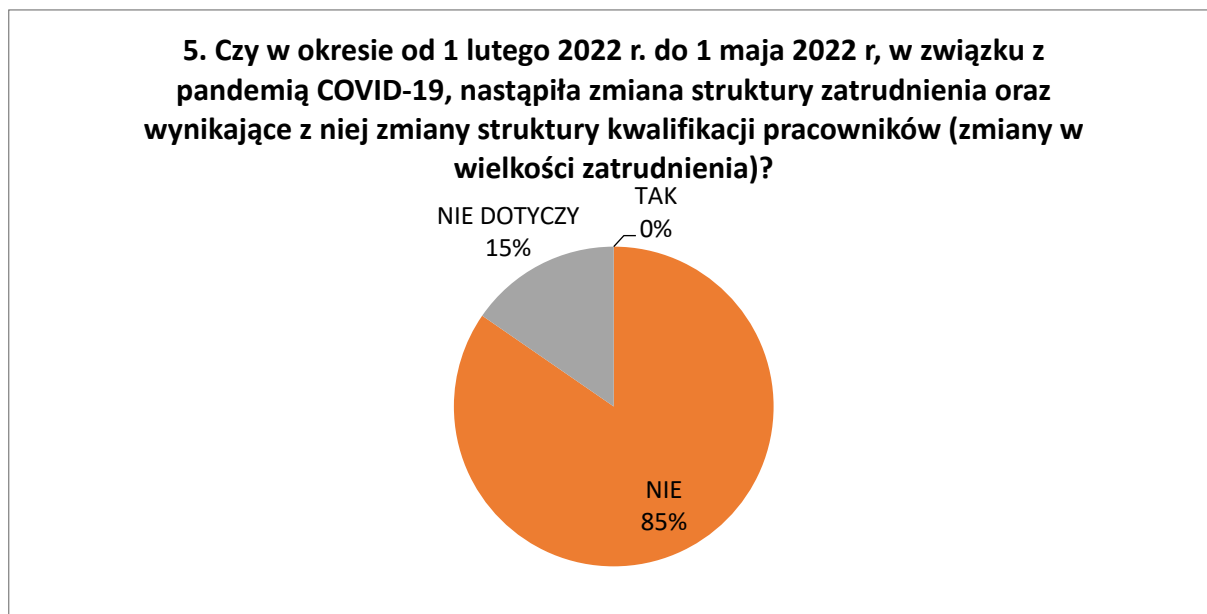
W analizowanym okresie badawczym nie odnotowano korzystania z różnych form pomocy publicznej.

4. Czy we wskazanych okresach, w związku z pandemią COVID-19, instytucja skorzystała z różnych form pomocy publicznej (w tym pomocy w ramach „Tarczy antykryzysowej”)?



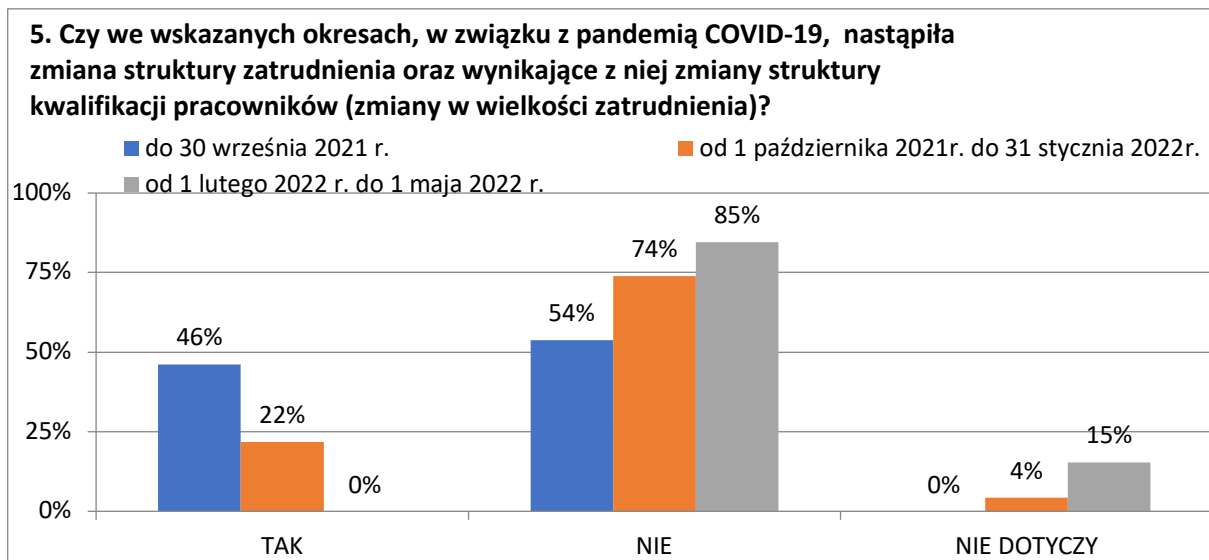
Źródło: opracowanie własne.

W odniesieniu do pomocy związanej z pandemią Covid-19, należy zaznaczyć, jak wynika z powyższego wykresu, że przedsiębiorstwa, kontynuując korzystanie z uzyskanego wcześniej wsparcia, odnotowują znaczący spadek zmian w tym zakresie. Programy wsparcia powoli są wygaszane.



Źródło: opracowanie własne.

Wszystkie badane podmioty lotnicze w Polsce w analizowanym okresie nie odnotowały zmiany struktury zatrudnienia oraz wynikającej z niej zmiany struktury kwalifikacji pracowników.

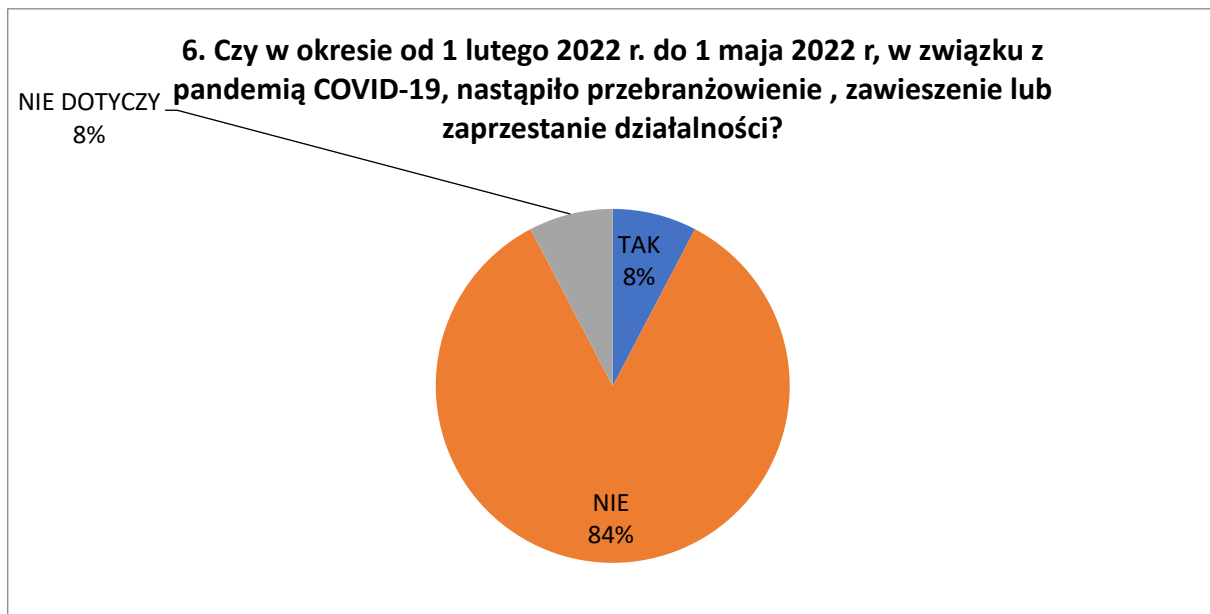


Źródło: opracowanie własne.

Jak wynika z danych przedstawionych na powyższym wykresie porównawczym z każdą fazą badań następował stopniowy spadek zmian struktury zatrudnienia oraz kwalifikacji pracowników aż do poziomu zerowego w ostatnich badaniach.

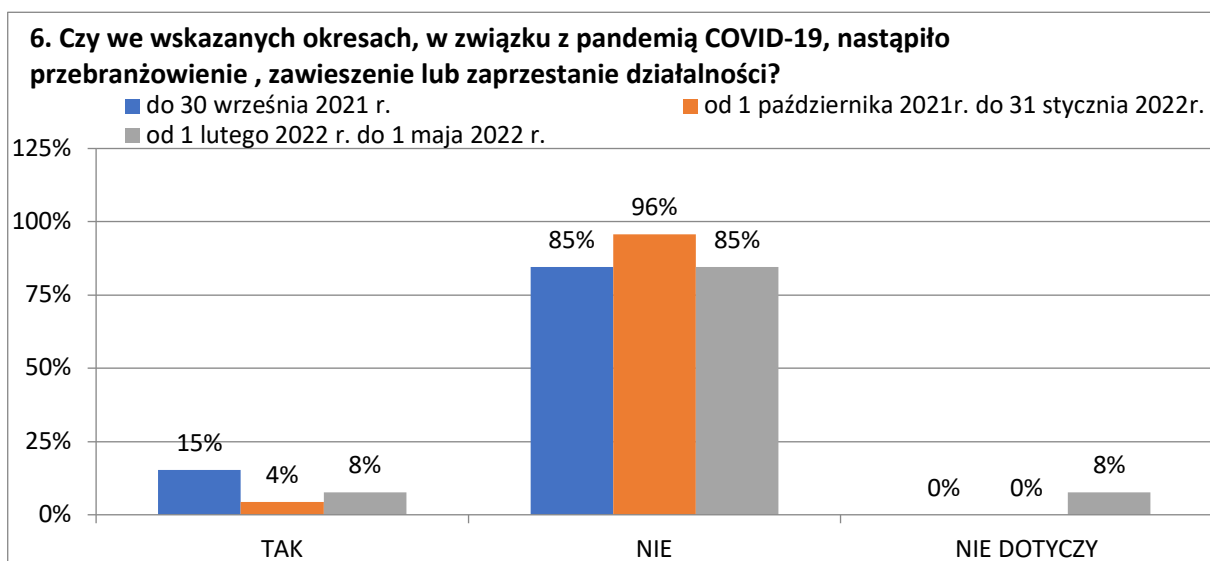
Wcześniejsze zmiany dotyczyły głównie utrzymywania bezpłatnych urlopów personelu lotniczego, a także ograniczeń wynagrodzeń również pozostałych pracowników sektora lotniczego, które obecnie są już wygaszane.

W ostatnim czasie odnotowuje się wzmożone aktywności firm, szczególnie linii lotniczych, organizacji obsługi naziemnej oraz obsługi technicznej w celu zwiększenia zatrudnienia w przedsiębiorstwach w związku z sezonem letnim 2022 oraz gasnącą pandemią COVID-19.



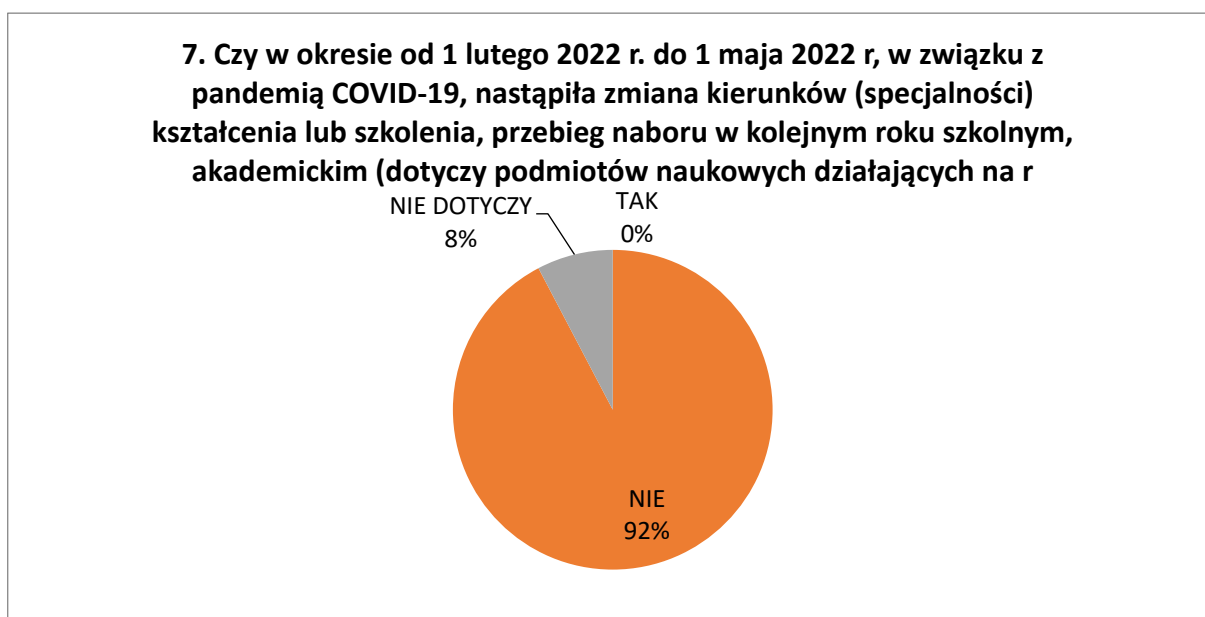
Źródło: opracowanie własne.

Dla 8% podmiotów badanych w tej fazie analiz wpływ pandemii oznaczał przebranzowanie. W wielu przypadkach, szczególnie przedsiębiorstw produkcyjnych zaprzestano produkcji na potrzeby sektora lotniczego lub nawet zakończono działalność. Przy czym w przeważającej większości badanych podmiotów zgłaszało brak takich zmian.



Źródło: opracowanie własne.

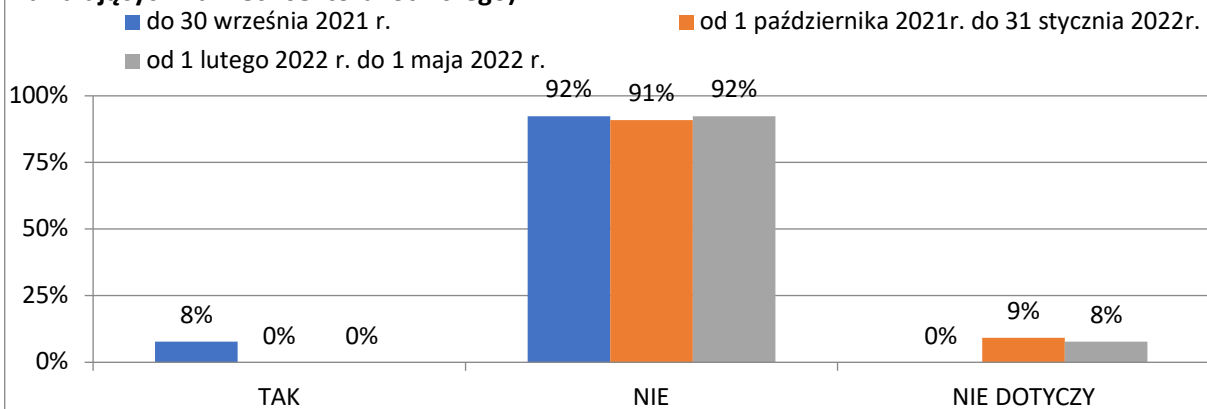
Jak wynika z danych porównawczych, w analizowanych poprzednich dwóch okresach odnotowano spadek zmian w zakresie przebranżowienia, zwiększenia lub zaprzestania działalności analizowanych przedsiębiorstw lotniczych. Natomiast w porównaniu do przedostatniego badania z kolei, w ostatnim badaniu odnotowano niewielki przyrost wspomnianych zmian.



Źródło: opracowanie własne.

W odniesieniu do polskich podmiotów edukacyjnych, działających na rzecz sektora lotniczego w badanym okresie nie odnotowano zmian kierunków kształcenia, szkolenia oraz przebiegu naboru na studia w kolejnym roku akademickim.

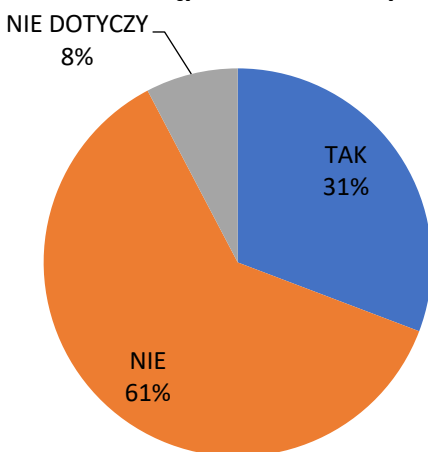
7. Czy we wskazanych okresach, w związku z pandemią COVID-19, nastąpiła zmiana kierunków (specjalności) kształcenia lub szkolenia, przebieg naboru w kolejnym roku szkolnym, akademickim (dotyczy podmiotów naukowych działających na rzecz sektora lotniczego)



Źródło: opracowanie własne.

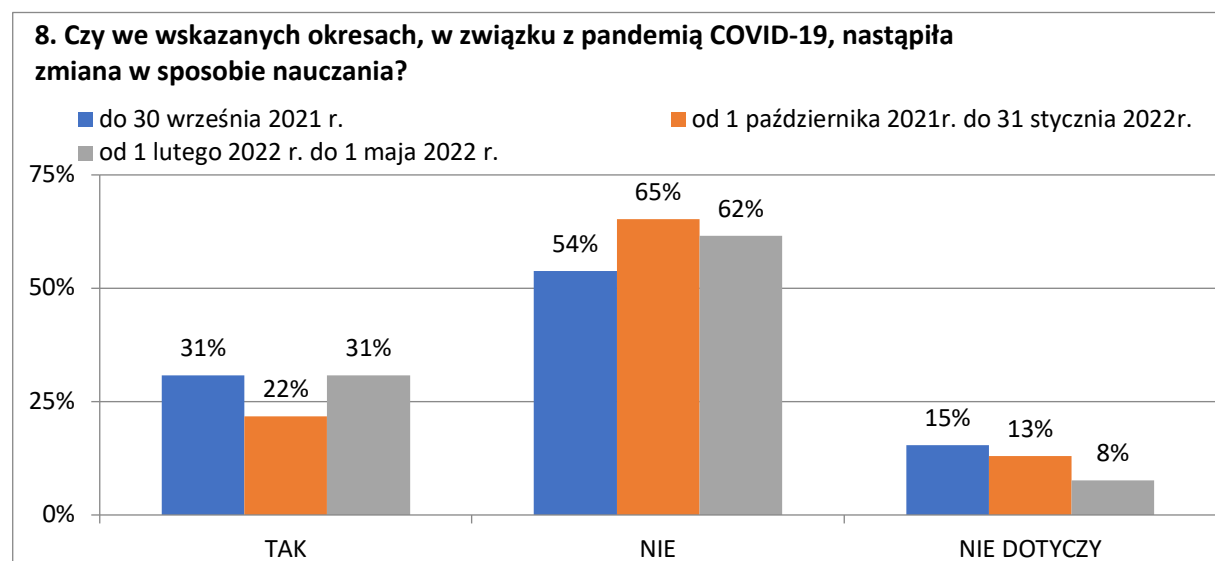
Z analizy porównawczej zaprezentowanej na powyższym wykresie, w porównaniu do pierwszego okresu, wynika, że, tak jak w drugim okresie, nie odnotowano również zmian kierunków kształcenia, szkolenia oraz przebiegu naboru na studia w kolejnym roku akademickim.

8. Czy w okresie od 1 lutego 2022 r. do 1 maja 2022 r, w związku z pandemią COVID-19, nastąpiła zmiana w sposobie nauczania?



Źródło: opracowanie własne.

Jak zauważono w tej fazie badań, podobnie jak w przypadku szkół średnich, szkoły wyższe w zakresie pozwalającym na realizację programów nauczania podczas pandemii COVID-19, kontynuowały nauczanie zdalne lub hybrydowe – zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w kraju. Dla niektórych uczelni zniesienie ograniczeń pandemicznych oznaczał powrót do zajęć stacjonarnych, w niektórych uczelniach natomiast, ze względu na trudności w zmianie sposobu kształcenia ze zdalnego na stacjonarny w środku roku szkolnego, pozostawiono tryb zdalny lub hybrydowy. Dodatkowym argumentem za utrzymaniem trybu zajęć zdalnych było to, że studenci w okresie pandemii zrezygnowali z akademików oraz najmu mieszkań, a powrót do systemu stacjonarnego oznaczał dla nich konieczność ponownego najmu lokali co okazało się bardzo trudne lub wręcz niemożliwe w niektórych miejscowościach. Dodatkowo ten problem powiększył się w związku z napływem uchodźców w związku z wojną na Ukrainie.



Źródło: opracowanie własne.

Jak pokazuje powyższy wykres obejmujący trzy okresy badawcze, podobnie jak w przypadku szkół średnich, szkoły wyższe kontynuowały nauczanie zdalne lub hybrydowe – zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w kraju.

Podsumowanie

Przedstawiona analiza jest wynikiem przeprowadzenia badań jakościowych, metodą „desk research” oraz badań opinii wybranych podmiotów sektora lotniczego i obejmuje okres od zakończenia drugiego etapu badań fazy II, a więc od 1 lutego 2022 r. do 1 maja 2022 r., czyli okresu kończącego fazę III drugiego etapu badań.

Podobnie jak w fazie I i II, tak i w fazie III badaniami objęto reprezentatywnej grupy podmiotów wykorzystując ankiety i sformalizowane wywiady. Ponadto dokonano analizy dostępnych raportów i rejestrów dotyczących branży lotniczej w Polsce.

W sektorze lotniczych przedsiębiorstw produkcyjnych i dokonujących napraw w okresie badania nie zidentyfikowano znaczących zmian w zakresie funkcjonowania tego sektora. Nie odnotowano pozyskania pomocy w zakresie tarczy antykrzysowej. Przedsiębiorstwa nie zmieniły podstawowego kodu działalności (PKD), a w zakresie głównego produktu oraz świadczonych usług nie zmieniły skali działania. Pandemia COVID-19 nie wpływa już na ograniczeniach w organizacji produkcji, jednak skutki wcześniejszych ograniczeń odbijają się na skali produkcji i świadczonych usług. Niestety w perspektywie braku zamówień publicznych, w szczególności umów offsetowych (w szczególności pośrednich) w zakresie produkcji dla wojska (np. planowany zakup samolotów F35) na produkcję i remonty statków powietrznych zagrożenie zwolnieniami jest realne. Dodatkowo niepewność dla sektora lotniczego i napraw również może mieć wpływ zmian prawnych w zakresie finansowania mobilizacji gospodarki w czasie wojny. Nowe przepisy (ustawa o obronie Ojczyzny) uniemożliwiają przedsiębiorstwom zapewnienia utrzymania ciągłości produkcji, co może mieć wpływ na funkcjonowanie tej branży.

Wyjątkowo dobre wyniki przewozowe linii lotniczych z czterech pierwszych miesięcy 2022 r. pokazują, że sektor lotniczy odradza się szybciej, niż prognozowano. W porównaniu z danymi ruchu lotniczego z 2019, ostatniego przed pandemią, tegoroczny wynik jest o 35% niższy.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 25 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii, zniesione zostały wszelkie ograniczenia związane z COVID-19, dotyczące przekraczania statkiem powietrznym granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Od 28 marca 2022 r. osoby przylatujące do Polski ze strefy Schengen, jak i spoza, są zwolnione z wypełniania Karty Lokalizacji Podróżnego. Zniesiony został obowiązek zakrywania ust i nosa w przestrzeni publicznej (również na pokładach statków powietrznych), obowiązek przedstawiania Unijnego Certyfikatu COVID po przylocie do Polski oraz wykonywania testów w kierunku SARS-CoV-2.

Nie ma również obowiązku odbywania kwarantanny po przylocie. Przewoźnicy lotniczy nie mają już m.in. obowiązku weryfikowania konieczności wypełnienia przez pasażera elektronicznej karty lokalizacji podróznego w lotach do Polski.

Popyt na podróże lotnicze w Polsce i na świecie stopniowo wraca. Wyzwaniem pozostają rosnące koszty paliwa, usług, inflacja oraz braki kadrowe, które powodują nawet odwoływanie lotów. Niektóre linie lotnicze zaplanowały na sezon letni 2022 r. większą siatkę połączeń niż są w stanie zrealizować.

Przed wybuchem pandemii zrównoważony rozwój linii lotniczych nabierał tempa, liczba pasażerów miała systematycznie rosnąć, a linie lotnicze spodziewały się wzrostu. Covid-19 gwałtownie i radykalnie zmienił perspektywę. Obiecującą opcją może okazać się postęp technologiczny, taki jak zmiana składu paliwa do silników odrzutowych. Niektóre linie lotnicze współpracują, aby znaleźć alternatywy dla paliwa lotniczego.

Inne firmy poszukują innowacji w zakresie projektowania samych samolotów. Na przykład firma Airbus ogłosiła trzy koncepcje bezemisyjnych samolotów komercyjnych napędzanych wodorem.

Pandemia opóźnia przestawienie się na bardziej zrównoważone technologie i praktyki w perspektywie krótkoterminowej, ponieważ zmusiła linie lotnicze do przejścia w tryb przetrwania. Niektóre linie lotnicze ograniczyły lub wstrzymały inwestycje w badania i rozwój w zakresie alternatywnych paliw.

Rosyjska inwazja na Ukrainę oraz sankcje mają również bezpośredni wpływ na wzrost cen ropy naftowej i paliwa lotniczego na świecie co w oczywisty sposób przekłada się na funkcjonowanie całego sektora lotniczego. Koszt paliwa stanowi jedną z ważniejszych pozycji w rachunku ekonomicznym każdej linii. Wzrost kosztów tej pozycji obniża rentowność przewozów. Jeśli dodać do tego wydłużone trasy z powodu zamkniętych przestrzeni powietrznych, powoduje to większe zużycie coraz droższego paliwa, a w konsekwencji do zamknięcia części połączeń lub do wzrostu cen biletów.

W ostatnim czasie pojawiają się przypadki zatrudniania ukraińskiego personelu latającego przez europejskie linie lotnicze. Przykładem są węgierskie linie lotnicze Wizz Air, które zapraszają do pracy uchodźców z Ukrainy. Wizz Air chce zatrudnić ponad 100 nowych członków personelu pokładowego w swoich bazach w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Warszawie i Wrocławiu. Zaprasza do pracy nie tylko Polaków, ale także obywateli Ukrainy, mieszkających w Polsce, niezależnie od tego, czy mają w niej doświadczenie, czy nie.

Również Polskie Linie Lotnicze LOT poinformowały o zatrudnieniu pierwszej grupy załóg ukraińskich. Zgodnie z komunikatem biura prasowego przewoźnika, od początku inwazji Rosji na Ukrainę PLL LOT i jego pracownicy zaangażowali się w organizowanie pomocy humanitarnej. W ramach tych działań zainicjowany został również proces zatrudniania pracowników sektora lotniczego z Ukrainy. 9 czerwca współpracę z LOT

rozpoczęło 17 osób członków personelu pokładowego. Wszyscy mają doświadczenie w pracy w ukraińskich liniach lotniczych.