



Ile naprawdę kosztuje lot? - Ciekawa analiza portalu pasazer.com

Portal pasazer.com wyliczył na podstawie „danych od przewoźnika obecnego na lotnisku Chopina, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz Eurocontrol” ile kosztuje jeden bilet lotniczy na pokład Boeing 737-800 (159 pasażerów, 79 ton MTOW) lecącego z Warszawy do Neapolu.

PAŻP świadoma jak trudne jest rzetelne zestawienie, porównanie całości kosztów składających się na bilet lotniczy, zachęca do lektury tego pouczającego raportu, którego autorzy, mimo że nie ustrzegli się szeregu błędów merytorycznych, odkryli poprawne proporcje pomiędzy cząstkowymi kosztami.

Największym składnikiem kosztów jest cena za paliwo. Następne, jeśli chodzi o wielkość są opłaty dla zarządcy lotniska, na trzecim miejscu handling, dopiero na czwartym miejscu są instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i koszty opłat nawigacyjnych w tym świadczonych przez PAŻP. Listę instytucji, którym płacimy kupując bilet lotniczy zamyka firma cateringowa.

Uwagi do zestawienia

O ile nawigacyjna opłata trasowa została skalkulowana w oparciu o równanie matematyczne, w którym jedną z zadanych jest stawka, a pozostałe to długość trasy i MTOW samolotu, o tyle w przypadku terminalowej opłaty nawigacyjnej popełniono błąd - nie skalkulowano jej w oparciu o odpowiedni wzór.

$$SU = \sqrt{\frac{MTOW}{50}} \times \frac{D}{100}$$

SU – trasowa jednostka usługowa

MTOW – maksymalna masa startowa statku powietrznego [t]

D – ortodromiczna długość lotu [km]

$$SU-L = \left(\frac{MTOW}{50}\right)^{0.7}$$

SU-L – terminalowa jednostka usługowa

MTOW – maksymalna masa startowa statku powietrznego [t]

Uproszczono uznając, że opłata nawigacyjna równa się stawce opłaty terminalowej. Równocześnie popełniono jeszcze jeden błąd metodologiczny, którego efekt znosi skutki poprzedniego uproszczenia. W przypadku opłat pobieranych przez zarządcę lotniska „opłaty, które nie są związane tylko z odlotem, podzieliśmy na pół”. Podobna metodologia powinna być przyjęta przy terminalowej opłacie nawigacyjnej. Jednak efekty obu tych błędów wzajemnie się znoszą nie zaburzając proporcji ani wielkości kosztów.



Sprostowania wymaga jedno zdanie "Warto podkreślić, że polska opłata trasowa jest jedną z niższych wśród państw zrzeszonych w Eurocontrol i w ciągu ostatnich 4 lat minimalnie spadła. W porównaniu do 2011 r. stawka w euro wzrosła w Polsce o niecałe 3 euro, znacznie mniej niż w wielu innych państwach."

Spadła czy wzrosła i czy minimalnie?

Dziś stawka jednostkowa opłaty trasowej w polskiej przestrzeni powietrznej (FIR Warszawa) wynosi - 36,00 EUR

W styczniu 2011 r. – 39,46 EUR.

W styczniu 2010 r. - 40,06 EUR.

W styczniu 2009 r. - 41,95 EUR.

W styczniu 2008 r. - 42,76 EUR,

Tendencja jest wyraźna i wcale nie „minimalna”. Natomiast w porównaniu do ubiegłego stycznia stawka w euro spadła o 3,46 EUR.

Pozostałe uwagi mają charakter nie tyle matematyczny i ile nazewniczy. Nie zmieniają wyliczeń a jedynie porządkują ich przyporządkowanie do instytucji określonej branży.

W słupkowym wykresie kwota 3 832 EUR nie powinna być opisana, jako "opłata trasowa poza Polską" tylko Opłaty Nawigacyjne poza Polską, gdyż do opłaty wliczono również włoską opłatę za nawigacją terminalową.

Na koniec chciałbym podkreślić, że moje uwagi nie zmieniają podstawowej zalety tego zestawienia. Głównym walorem tego zestawienia kosztów to zwrócenie uwagi na to komu i jakie kwoty płacimy kupując bilet lotniczy.

Grzegorz Hlebowicz