

Marta PILARCZYK*

POLSKIE REGIONALNE PORTY LOTNICZE W OBSŁUDZE RUCHU PASAŻERSKIEGO

Udział transportu lotniczego w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce, zarówno w celach turystycznych, jak i biznesowych, do niedawna stanowił niewielki odsetek w ogólnym transporcie pasażerskim w Polsce. Przystąpienie Polski do UE w 2004 r. i związane z tym objęcie polskiego rynku usług lotniczych polityką „otwartego nieba” zapoczątkowało proces demonopolizacji rynku wspierany dodatkowo rosnącym popytem na usługi lotnicze w Polsce. Zapoczątkowane zmiany w obsłudze potoków pasażerskich przełożyły się również na przekształcenia w strukturze przewozów, w efekcie systematycznie wzrasta rola regionalnych portów lotniczych. Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach w 2005 r. w stosunku do roku poprzedniego wzrosła prawie o 30%, dając łączną liczbę 11,6 mln przewiezionych pasażerów. Do przemian w znacznym stopniu przyczyniła się ekspansja zagranicznych przewoźników niskokosztowych (low-cost carriers - LCCs). Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz IATA, porty regionalne będą w stanie obsłużyć w 2030 roku nawet 63,7 mln. Wymaga to jednak znacznych inwestycji zarówno w rozwój infrastruktury lotniskowej, które mają na celu obsłużenie zwiększonego przepływu pasażerów jak i nawigacyjnej, związanej z większą liczbą samolotów.

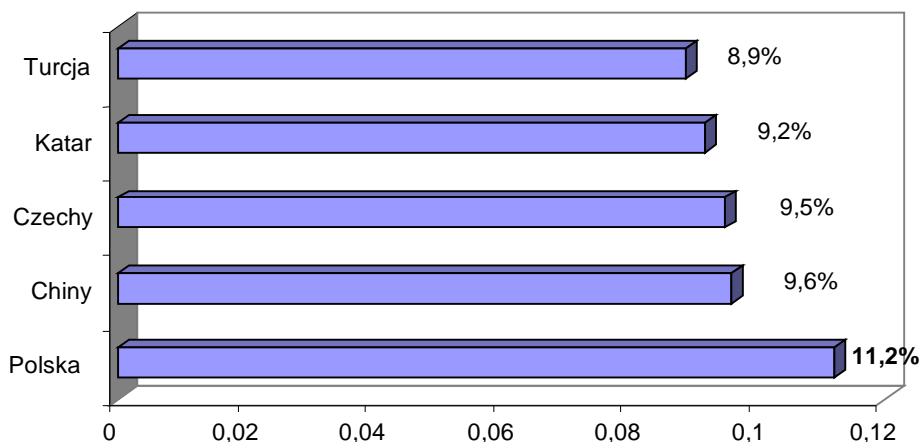
Słowa kluczowe: transport, transport lotniczy, porty, porty lotnicze, ruch pasażerski.

Do niedawna liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego, zarówno w celach turystycznych, jak i biznesowych, stanowiła niewielki odsetek w ogólnym transporcie pasażerskim w Polsce. Sytuacja ta uległa wyraźnej zmianie na skutek deregulacji rynku usług lotniczych i począwszy od 2003 r. dynamicznie wzrasta rola transportu lotniczego w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce.

Przystąpienie Polski do UE 1 maja 2004 r. i realizacja zasad polityki otwartego nieba doprowadziło nie tylko do zwiększenia siatki połączeń, ale także do wzrostu ruchu lotniczego, w tym głównie pasażerskiego. Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach w 2005 r. wzrosła prawie o 30%, dając łączną liczbę 11,6 mln przewiezionych osób. Usytuowało to Polskę, według prognoz IATA, na pozycji jednego z najszybciej rozwijających się rynków usług lotniczych w najbliższych latach.

* Mgr Marta PILARCZYK, Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Rys. 1. Kraje o najszybszym wzroście ruchu lotniczego w latach 2005-2009 w %.
 Fig. 1. Countries with the fastest growth of air traffic In years 2005-2009 in percents.



Źródło: IATA (International Air Transport Association)
 Source: IATA (International Air Transport Association)

Do tej porty dostępność usług lotniczych dla polskich nabywców była ograniczona wysoką ceną za przeloty, jaką oferował PLL LOT na trasach międzykontynentalnych i jego spółki zależnej euroLOT na trasach krajowych, a rozwój regionalnych portów lotniczych hamowała dominująca pozycja centralnego portu lotniczego Okęcie.

Do przemian na „polskim niebie” i rewitalizacji działalności portów regionalnych w znacznym stopniu przyczyniła się ekspansja przewoźników niskokosztowych (LCCs), którzy najczęściej korzystają z lotnisk oddalonych o kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt kilometrów od dużych aglomeracji.

Porty lotnicze stanowią podstawowy element infrastruktury transportu lotniczego, a ich oferta jest sumą ofert lądujących i startujących na ich terenie przewoźników. Stanowią one nie tylko część infrastruktury transportowej kraju, ale przede wszystkim wielofunkcyjne organizmy determinujące awans techniczny, cywilizacyjny i społeczno-gospodarczy regionów, w jakich są zlokalizowane. Porty lotnicze umożliwiają dostępność komunikacyjną regionu, wpływają na jego atrakcyjność turystyczną oraz inwestycyjną, generują miejsca pracy w obszarze działania i poza nim¹ oraz zwiększają mobilność społeczeństwa.

Polskie lotniska stanowią podstawowy element infrastruktury transportu lotniczego, a ich oferta jest sumą ofert lądujących i startujących na ich terenie przewoźników. Istotną rolę odgrywa tu przepustowość (operacji lotniczych, pasażerów, ładunków), wyposażenie w systemy nawigacji, możliwość bezpiecznego wykonania operacji, dostępność transportowa - wszystkie te czynniki mają wpływ na wybór trasy podróznego.² Infrastruktura lotnicza w Polsce obejmuje obecnie:³

¹ Szacuje się, że milion obsługiwanych pasażerów stworzy zatrudnienie dla około tysiąca osób w porcie lotniczym i czterech tysięcy poza nim. A każde 100 tys. odwiedzających to napływ 30 mln USD do kas hotelarzy, restauratorów, sklepikarzy i miast.

² FILARSKA A., GERTZ J., *Stan i perspektywy rozwoju lotnisk regionalnych w Polsce*, [w:] Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Praca zbiorowa pod red. Henryka Salmonowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005, s. 253

³ *Informacje o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003, s.7.

1. 1 centralny port lotniczy: Centralny Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa Okęcie im. Fryderyka Chopina;
2. 1 port lotniczy regionalny główny: Kraków-Balice im. Jana Pawła II;
3. 10 portów lotniczych regionalnych:
 - Gdańsk-Rębiechowo,
 - Katowice-Pyrzowice,
 - Poznań-Ławica,
 - Wrocław-Starachowice,
 - Szczecin-Goleniów,
 - Rzeszów-Jasionka,
 - Bydgoszcz-Szwederowo,
 - Łódź-Lublinek,
 - Zielona Góra-Babimost,
 - Szczytno-Szymany.
4. 42 lokalne porty lotnicze oraz infrastrukturę ruchu lotniczego.

Systematyzacja lotnisk (zgodnie z kryteriami sieci TEN - Trans European Network) odbywa się na podstawie wielkości przewozów pasażerskich i towarowych, liczby wykonywanych operacji lotniczych, odległości od innych portów lotniczych oraz prognoz ruchowo-przewozowych.

W celu ujednoczenia i uściślenia systemu klasyfikacji ruchu lotniczego w Polsce wyróżnia się jego trzy poziomy (model 3-stopniowy opiera się na kryteriach przyjętych w krajach UE)⁴:

- poziom I - przewozy międzynarodowe na liniach dalekiego zasięgu,
- poziom II - przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym natężeniu ruchu;
- poziom III - przewozy na liniach o małym potoku ruchu na liniach krótkiego zasięgu dla obsługi mniejszych rejonów zurbanizowanych, małego przemysłu, ruchu turystycznego, centrów handlowych przy zastosowaniu małych samolotów.

W odniesieniu do powyższej klasyfikacji, główny port regionalny powinien obsługiwać wszystkie trzy poziomy ruchu (Kraków), natomiast pozostałe porty regionalne - poziom II i III, przewozy krajowe i międzynarodowe średniego i krótkiego zasięgu, przewozy krajowe pomiędzy portami regionalnymi oraz przewozy krajowe skierowane do HUB Warszawa-Okęcie.

Na uwagę w tym miejscu zasługuje fakt powstania portu hubowego w Katowicach (w wyniku realizacji polityki otwartego nieba) dla przewoźnika Wizz Air. Liczba odprawianych pasażerów zwiększyła się w tym porcie w okresie maj-czerwiec 2004 roku o 80% w stosunku do roku poprzedniego. W perspektywie kilku lat port w Katowicach może stać się dużym hubem, z którego wykonywane będą loty w najdalsze zakątki świata.

Natomiast biorąc pod uwagę poziom przewozów i klasę techniczną, polskie lotniska dzieli się na:⁵

- Klasa A - Dwa porty lotnicze będące zapasowymi dla portu centralnego: Kraków i Gdańsk;
- Klasa B - Porty lotnicze zakwalifikowane do grupy regionalnych na podstawie Dyrektywy Rady Unii Europejskiej: Kraków, Poznań i Wrocław;
- Klasa C - Porty lotnicze znajdujące się o minimum 100 kilometrów od najbliższego lotniska obsługującego samoloty o masie powyżej 10 ton. Są to: Szczecin, Rzeszów, Bydgoszcz, Łódź, Zielona Góra i Szczytno.

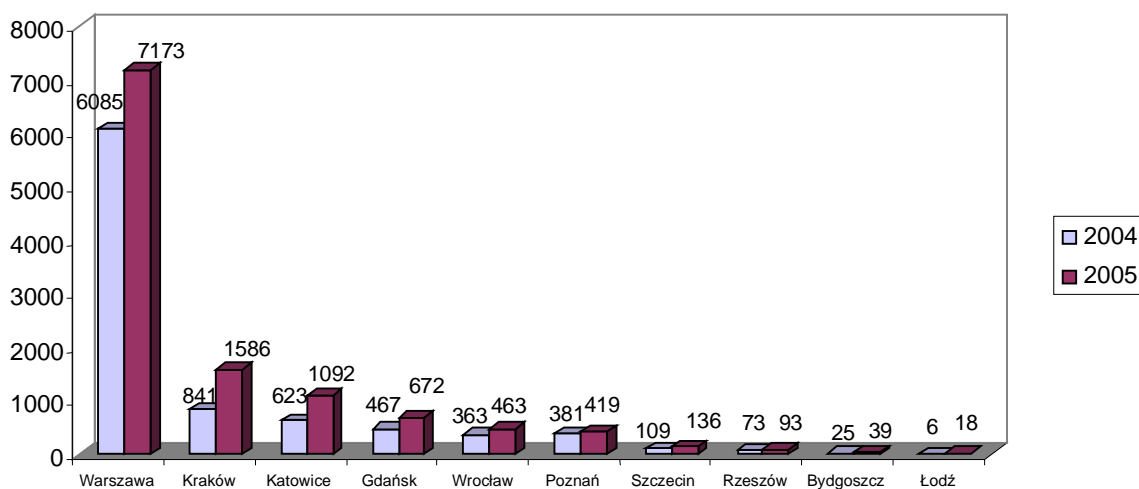
⁴ *Informacje o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003, s.8.

⁵ FILARSKA A., GERTZ J., *Stan i perspektywy rozwoju lotnisk regionalnych...*op. cit., s. 253-255.

Ważnym atrybutem portu regionalnego jest jego dostępność w regionie, skoordynowanie z arteriami ruchu lądowego (drogowego i kolejowego), szeroka i różnorodna siatka połączeń, świadczenie usług dodatkowych, a przede wszystkim obsługa pasażerów na właściwym poziomie jakościowym.

Doświadczenia europejskich portów lotniczych pozwalają wysnuć tezę, iż regionalne porty lotnicze w Polsce systematycznie, przy współpracy z przewoźnikami, biurami turystycznymi i regionem, zwiększą ofertę usługową, co przyczyni się do dalszego ich rozwoju, wzrostu siatki połączeń, a przede wszystkim do wzrostu ruchu pasażerskiego w tych portach. Tylko w ciągu ostatnich dwóch lat ruch lotniczy w Polsce wzrósł o prawie 2/3, co prezentuje rys. 2.

Rys. 2. Liczba pasażerów obsługiwanych przez polskie lotniska w tys. osób w latach 2004-2005.
Fig. 2. The number of the passengers serviced by Polish airports (In thousand) in years 2004-2005.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portów lotniczych.
Source: self study based on information's from airports.

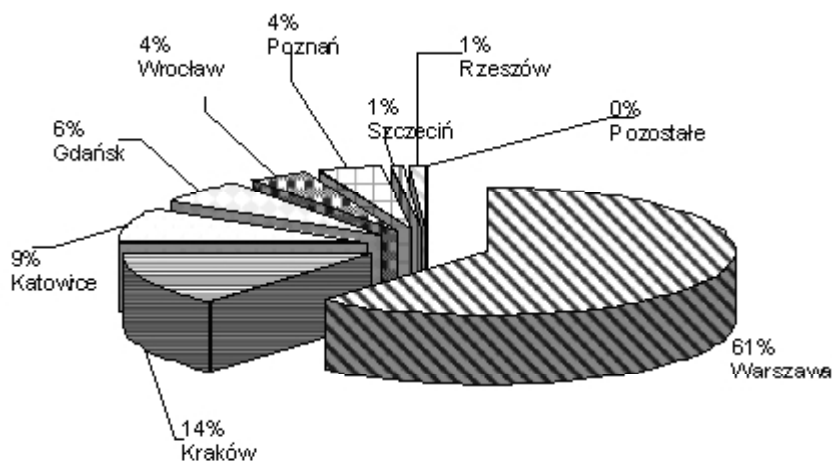
Według prognoz IATA, w latach 2005-2009 Polska stanie się najszybciej rozwijającym się rynkiem lotniczym na świecie, ze średniorocznym tempem wzrostu liczby pasażerów na poziomie ponad 11%. Tylko w ubiegłym roku w stosunku do 2003 wzrost wyniósł ponad 28,5%, co na tle innych krajów europejskich (ok. 6,3%) daje bardzo pozytywny wynik. W obsłudze potoków pasażerskich nadal największy udział ma Port Okęcie, który w całym 2005 roku obsłużył ponad 60% ruchu lotniczego w Polsce, jednak w stosunku do 2004 r. udział ten spadł o ok. 7% i tendencja ta prawdopodobnie utrzyma się w 2006 r. na korzyść portów regionalnych.

Może to oznaczać, że w przyszłości to porty regionalne będą obsługiwać większość połączeń. Według prognoz ULC, w 2020 liczba odprawionych pasażerów w polskich lotniskach wyniesie 40 mln osób, a w 2030 blisko 63,7 mln.

Podstawowym motorem wzrostu przewozów lotniczych i rozwoju portów regionalnych w Polsce są tanie linie lotnicze (segment LCCs). W 2005 roku wielkość regularnego ruchu

pasażerskiego w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i zagranicznym, rozkładowym i czarterowym na 12 polskich lotniskach komunikacyjnych wyniosła 11,6 mln osób - z czego tani przewoźnicy przewieźli w sumie w całym 2005 r. 3,23 mln osób⁶, czyli 31,3 % wszystkich pasażerów korzystających z przewozów w ruchu rozkładowym (o 22,8% więcej niż rok wcześniej).⁷

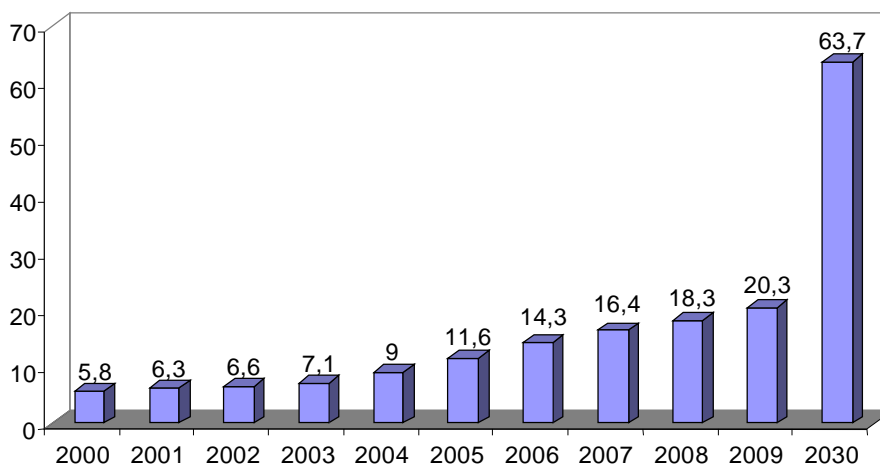
Rys. 3. Udział polskich portów lotniczych w obsłudze ruchu pasażerskiego w 2005 r. w procentach.
Fig. 3. Polish airports participation in passenger traffic services in year 2005 in percents.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Source: self study based on information's from annual report of The Civil Aviation Office (CAO).

Rys. 4. Stan oraz prognozy na kolejne lata ruchu pasażerskiego w polskich portach w mln osób.
Fig. 4. Present condition and the prognosis for next years passenger traffic in Polish airports (in million of people).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC oraz www.rzeczpospolita.pl.

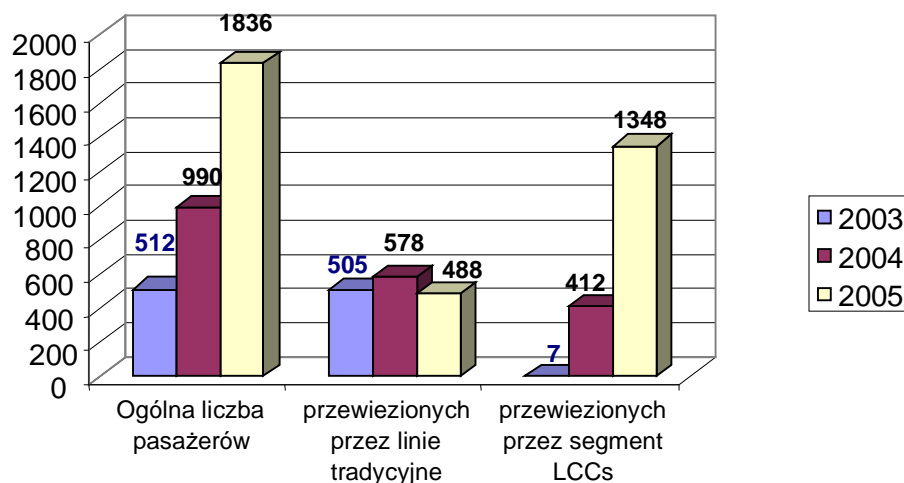
Source: self study based on information's from The Civil Aviation Office (CAO) and www.rzeczpospolita.pl.

⁶ <http://www.ulc.gov.pl>

⁷ W pierwszym kwartale 2006 roku polskie lotniska obsłużyły ponad 2,7 mln pasażerów, czyli o 34 % więcej niż w tym samym okresie 2005 roku. Największy przyrost liczby przewiezionych pasażerów w stosunku do tego samego okresu 2005 roku zanotował port lotniczy w Warszawie (210 tys. więcej pasażerów), Krakowie (128 tys. więcej), który wyprzedził Gdańsk (85 tys. więcej) i Wrocław (63 tys. więcej).

Rys. 5. Liczba pasażerów przewiezionych przez linie lotnicze między Polską a Wielką Brytanią w tys. osób w latach 2003-2005.

Fig. 5. The number of the passengers cared by airlines between Poland and Grate Britain In thousands of people In years 2003-2005.

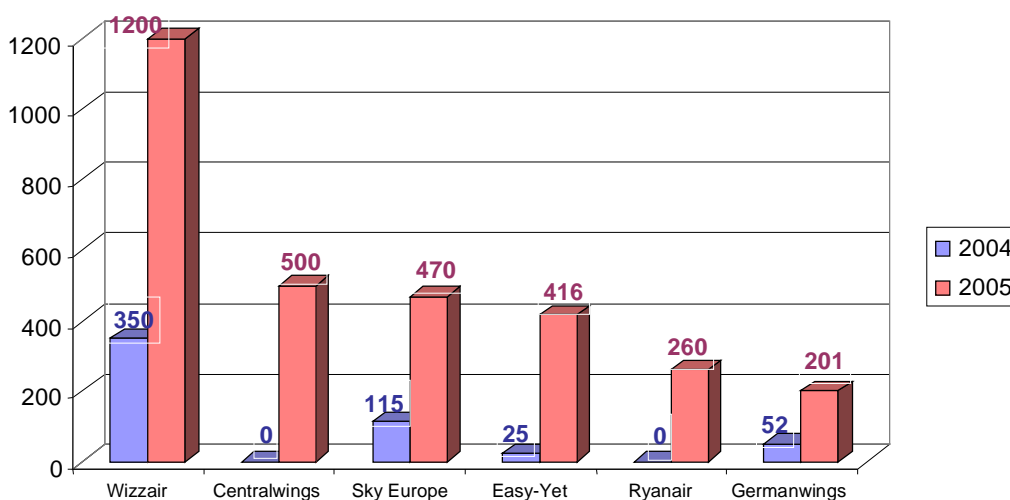


Źródło: "Rzeczpospolita": Lot i British Airways tracą pasażerów, 25-26 stycznia 2006 r.
Source: "Rzeczpospolita": Lot i British Airways tracą pasażerów, 25-26 stycznia 2006 r.

Dla porównania, rok wcześniej linie niskokosztowe posiadały jedynie 13 % udziału w rynku przewozów regularnych, a wielkość przewozów osiągnęła 1,1 mln pasażerów. Tanie linie lotnicze w 2005 roku wygenerowały 95,34 % ogólnego wzrostu w ruchu regularnym, a tylko 4,66 % przewoźnicy tradycyjni. Udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów pasażerskich zwiększył się o 18,3 proc. w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego przy jednoczesnym spadku udziału w rynku przewoźników tradycyjnych.

Rys. 6. Liczba pasażerów obsługiwanych przez tanie linie lotnicze w Polsce w tys. osób.

Fig. 6. The number of the passengers serviced by low cost airlines in Poland in thousands of people.

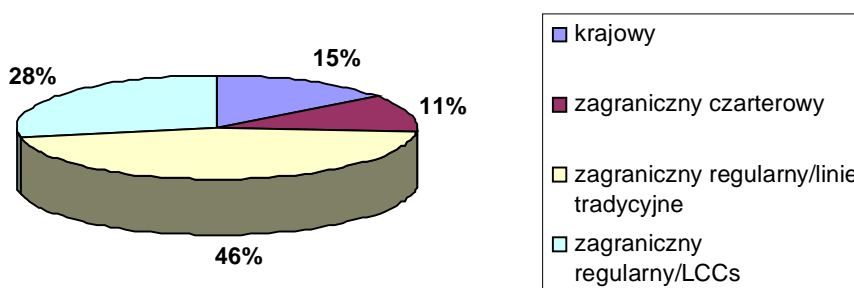


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych przewoźników.
Source: self study based on information's from web sites of the carriers.

W ruchu międzynarodowym uczestniczą zarówno Polacy, jak i cudzoziemcy, przy czym udział tych pierwszych znacząco wzrasta (w 2005 r. spośród 9,5 mln ogólnej liczby pasażerów, Polacy stanowili ok. 5,5 mln, oznacza to wzrost o 47% w stosunku do roku poprzedniego a w grupie cudzoziemców o ok. 30% - 4 mln osób⁸). Dane te świadczą o rosnącej roli transportu lotniczego w podróżach turystycznych do Polski.

Jednak ruch na poszczególnych lotniskach nie wzrastał równomiernie. Najbardziej dynamicznie rozwijały się lotniska: Kraków-Balice (89%) i Katowice-Pyrzowice (75%), które posiadają u siebie bazy LCCs takich jak SkyEurope i Wizz Air. Natomiast największy wolumen wzrostu pasażerów zanotowało Okęcie, jednak udział tego lotniska w obsłudze całego ruchu obniżył się z 68% w 2004 do 61% w 2005 r.

Rys. 7. Struktura procentowa ruchu w polskich portach lotniczych według kierunków i rodzajów w 2005 r.
Fig. 7. Percent structure of traffic In Polish airports by the directions and kinds in year 2005.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Turystyki w Warszawie.
Source: self study based on information's from Institute of Tourism In Warsaw.

Na rynku przewozów krajowych panowała stagnacja, ruch utrzymał się na poziomie z poprzedniego roku. Tendencję wzrostową wykazywał natomiast segment przewozów czarterowych, którego sytuacja nie uległa pogorszeniu na skutek konkurencji LCCs, głównie dzięki nienakładaniu się na siebie szeregu kierunków obsługiwanych przez LCCs i najbardziej popularnych w Polsce kierunków czarterowych (Egipt, Tunezja, Turcja) lub nakładania się w niewielkim stopniu (Grecja, Hiszpania).

Aby polskie regionalne porty lotnicze mogły wykorzystać szanse w postaci wzmożonego ruchu pasażerskiego, niezbędne są inwestycje, które zwiększą przepustowość portów i wpłyną na unowocześnienie ich całej infrastruktury. Ich rozbudowa to nie tylko szansa rozwoju portu, ale i całego regionu.

Problemem jest jednak kwestia własności gruntów, na jakich część polskich portów jest zlokalizowanych (właścicielem większości polskich lotnisk jest Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze).

Udziały PP PL w portach lotniczych wyglądają następująco⁹:

- Warszawa, Rzeszów, Zielona Góra: 100%
- Kraków: 63,6%

⁸ <http://www.ulc.gov.pl>

⁹ *Czy będzie konkurencja wśród polskich lotnisk?*, Gazeta Prawna, 14 czerwca 2005 r.

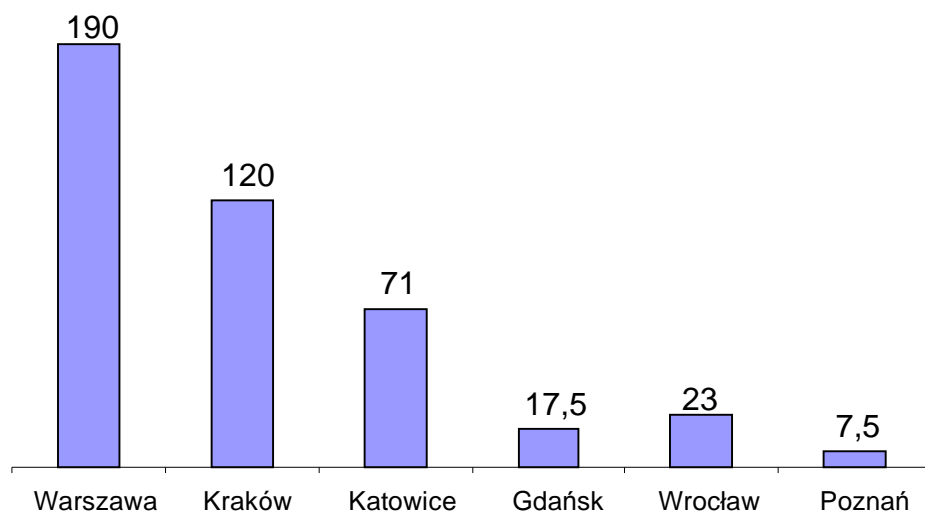
- Poznań: 63,6%
- Szczecin: 59,2%
- Wrocław: 47,6%
- Gdańsk: 37,6%
- Szczytno (Mazury): 32,5%
- Bydgoszcz: 27,9%
- Katowice: 20,07%
- Łódź: 0%.

Inwestowanie na obcych gruntach jest bardzo ryzykowne, a pozyskiwanie funduszy unijnych czy kredytów może odbywać się wyłącznie z pozycji właściciela. Z dotacji unijnych wysokości ok. 400 mln euro w latach 2007-2013 może skorzystać 8 polskich lotnisk, które są częścią transeuropejskich sieci transportowych: Warszawa, Poznań, Łódź, Wrocław, Gdańsk, Rzeszów, Kraków, Katowice. Pozostałe porty lotnicze, które współużytkują nieruchomości należące do Agencji Mienia Wojskowego, mogą korzystać jedynie z regionalnych programów operacyjnych. Szansą dla tych portów jest komunalizacja wykorzystywanych gruntów, ale do tego potrzebna jest jednak podstawa prawna, której jeszcze nie ma.

Jak wynika z raportu firmy PMR, Polish Construction Review, inwestycje w rozbudowę portów lotniczych w Polsce wzrosną w 2006 r. do niemal 440 mln zł, z czego ok. 190 mln zł zabsorbują lotnisko Okęcie, 120 mln zł Kraków, 71 mln zł Katowice, 23 mln zł Wrocław, 17,5 mln zł Gdańsk, 7,5 mln zł Poznań.

Najbardziej konieczne są inwestycje w infrastrukturę lotniskową, które mają na celu obsłużenie zwiększonego przepływu pasażerów oraz nawigacyjną, związane z większą liczbą samolotów.

Rys. 8. Inwestycje w rozbudowę portów lotniczych w Polsce w wybranych miastach w 2006 r. w mln zł.
Fig. 8. Investments in enlargement of Polish airports in selected cities in year 2006 in million zł.



Źródło: www.pmrpublications.com.
Source: <http://www.pmrpublications.com>.

Ważne jest również to, że wskazane inwestycje pociągają za sobą szereg innych, równie ważnych, takich jak rozbudowa i dopasowanie infrastruktury drogowej i kolejowej, a także w sąsiedztwie lotnisk, biur, bazy hotelowej oraz wielu innych usług.

Przystąpienie Polski do Wspólnot Europejskich, związana z tym realizacja polityki otwartego nieba oraz ekspansja tanich linii lotniczych przyczyniły się do dynamicznego rozwoju ruchu

pasażerskiego w polskich portach lotniczych. Stanowi to wielką szansę dla polskiego lotnictwa cywilnego, jak również dla całej polskiej gospodarki. Wymaga to jednak determinacji władz centralnych i samorządowych zarówno w kwestiach formalno-prawnych, jak i finansowych.

Biorąc pod uwagę strukturę geograficzną w zakresie połączeń regularnych, nadal podstawowym kierunkiem przewozów pozostanie Europa Zachodnia, a w ramach tego obszaru takie kraje jak Niemcy, Wielka Brytania i Francja. Zwiększeniu powinien ulec udział przewozów do Europy Południowej w wyniku większej i bardziej zróżnicowanej oferty przewoźników segmentu LCCs. Głównym kierunkiem pozaeuropejskim pozostaną takie regiony jak północny Atlantyk (zwłaszcza pomiędzy Polską a USA i Kanadą). Olbrzymi potencjał w nadchodzących latach upatruje się również w obsłudze przewozów pasażerskich w kierunku Dalekiego i Środkowego Wschodu (Chiny, Japonia, Singapur, Tajlandia i Indie).

Do końca 2007 r. polskie lotniska muszą spełnić wymagania związane z przystąpieniem Polski do układu z Schengen, w związku z tym terminale muszą mieć możliwość oddzielenia pasażerów podróżujących do państw obszaru Schengen od tych lecących do państw trzecich, to z kolei wymaga inwestycji. Z drugiej strony niebezpiecznie rośnie również konkurencja za zachodnią granicą Polski, gdzie powstaje gigantyczny port lotniczy Berlin Brandenburg International (BBI), którego budowa zostanie prawdopodobnie zakończona w 2011 r. Lotnisko będzie wówczas w stanie przyjąć 22 mln pasażerów rocznie. Jeżeli w tym czasie nie powstanie w Polsce nowy centralny port lotniczy, potencjał polskiego lotnictwa cywilnego może okazać się zbędny.

LITERATURA:

- [1] *Czy będzie konkurencja wśród polskich lotnisk?*, Gazeta Prawna, 14 czerwca 2005 r.
- [2] DZIEDZIC T., ŁOPACIŃSKI K., *Rynek lotniczy 2005*, Instytut Turystyki w Warszawie, Wiadomości Turystyczne, Warszawa 2005.
- [3] FILARSKA A., GERTZ J., *Stan i perspektywy rozwoju lotnisk regionalnych w Polsce*, [w:] Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Praca zbiorowa pod red. Henryka Salmonowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005.
- [4] *Informacje o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.
- [5] SZYMAJDA I., *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Wydawnictwo Libera, Warszawa 2002.
- [6] TŁOCZYŃSKI D., *Skutki liberalizacji rynku usług transportu lotniczego dla regionalnych portów lotniczych*, [w:] Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Praca zbiorowa pod red. Henryka Salmonowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2005.
- [7] <http://www.ulc.gov.pl>
- [8] <http://www.pmrpublications.com>

POLISH REGIONAL AIRPORTS IN THE SERVICE OF PASSENGER TRAFFIC

The participation of air transport in the service of Polish passenger traffic in area of tourism as well as business travels has been slight in the totality of passenger traffic. From the year 2004 Poland take a part of European Union. In that case the process of demonopolization of transportation market, connected with politics of "Open Air" has been began. Initiating changes in the service of passenger flows transformed also the structure of transportation. In result systematically increase the role of regional airports. Expansion of foreign low-cost carriers take a big part of the transformation of this market. According to prognosis of The Civil Aviation Office (CAO) and IATA, the Polish regional airports could service to over 63 millions of passengers in the year 2030. However it demend considerable investment at airoptrts infrastructure and air navigation.

Key words: transport, air transport, ports, airports, passenger traffic.