

Współpraca portów lotniczych z przewoźnikami niskokosztowymi

Marcin Wasilewski

We wstępie artykułu nawiązano do liberalizacji rynku transportu lotniczego w obrębie Unii Europejskiej, która umożliwiła pojawienie się na europejskim rynku przewoźników niskokosztowych oraz przyczyniła się do zwiększenia aktywności drugorzędnych i regionalnych portów lotniczych. Następnie omówiono znaczenie tego typu portów lotniczych w siatce połączeń przewoźników niskokosztowych oraz scharakteryzowano strukturę przychodów osiągniętych przez porty lotnicze. W dalszej części scharakteryzowano główne aspekty w relacjach biznesowych na linii port lotniczy – przewoźnik niskokosztowy, na które powinny zwrócić uwagę podmioty zarządzające lotniskami. Posłużono się m.in. przykładem umowy zawartej pomiędzy portem lotniczym w Bratysławie a liniami Ryanair. Podkreślono także konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu infrastruktury lotniskowej.



mgr Marcin Wasilewski,
doktorant w Szkole Głównej
Handlowej w Warszawie, miejsce zatrudnienia
Ministerstwo Rozwoju
Regionalnego
wasilma@wp.pl

Przeprowadzona w latach 90. XX wieku liberalizacja wspólnotowych przepisów dotyczących dostępu do wewnątrzwspólnotowego rynku lotniczego stanowi istotny, jeśli nie główny, czynnik determinujący rozwój europejskiego rynku usług transportu lotniczego. Zniesienie ograniczeń w wykonywaniu przez wspólnotowych przewoźników lotniczych przewozów wewnątrz Unii Europejskiej, wynikających uprzednio z dwustronnych umów między państwami członkowskimi, zarysowało na rynku dwie zasadnicze, wzajemnie zalegające się tendencje. Pierwsza, to pojawienie się nowych przewoźników lotniczych, głównie przewoźników niskokosztowych. Druga zaś, to zwiększenie aktywności europejskich portów lotniczych, szczególnie portów regionalnych i drugorzędnych, w zakresie uzyskiwania nowych połączeń. Wzajemne uzupełnianie się tych tendencji wynika przede wszystkim z przyjętego modelu biznesowego przewoźników niskokosztowych. Ponadto, pojawienie się na rynku transportu lotniczego nowego typu przewoźników uruchomiło mechanizmy konkurencji, pociągając za sobą spadek cen biletów lotniczych, a tym samym wzrost w Europie ruchu lotniczego. W związku z tym, podmioty zarządzające portami lotniczymi, które nie obsługują połączeń dużych, renomowanych przewoźników lotniczych, upatrują swoje szanse w obsłudze połączeń przewoźników

niskokosztowych, licząc na możliwości rozwoju i zwiększenia dochodów.

Znaczenie drugorzędnych i regionalnych portów lotniczych w siatce połączeń przewoźników typu „low-cost”

Przewoźnicy niskokosztowi, opierający swoją siatkę połączeń z punktu do punktu (z ang. point-to-point), operują zasadniczo poza dużymi portami lotniczymi. Wykorzystują mniej zatłoczone lotniska drugorzędne, stanowiące porty alternatywne dla dużych miast i metropolii lub lotniska regionalne, które ze względu na wielkość obszaru ciężenia (z ang. catchment area) również generują znaczący ruch lotniczy, szczególnie w regionach atrakcyjnych turystycznie. Zestawienie w tabeli 1 przedstawia przykłady głównych i drugorzędnych portów lotniczych dla wybranych metropolii europejskich oraz ich odległość od centrum miasta. W zestawieniu wskazano również przybliżone czasy dojazdu do portów drogą lądową. Należy zaznaczyć, że czas dotarcia pasażerów do lotniska stanowi wypadkową dostępności portu lotniczego, tj. poziomu skomunikowania portu z infrastrukturą transportu naziemnego (drogową i kolejową), a jednocześnie determinuje obszar ciężenia portu lotniczego. Dla porównania zestawienie w tabeli 2 przedstawia z kolei polskie porty lotnicze wraz z odpowiadającymi im czasami dojazdu drogą lądową (ujęto w nim również nowopowstające porty w Modlinie i Świdniku).

Korzystanie z lotnisk drugorzędnych i regionalnych, dzięki mniejszemu natężeniu ruchu lotniczego, przekłada się na krótszy czas nawrotu (z ang. turn-around time) tj. czas liczony od momentu lądowania do ponownego startu, obejmujący lądowanie, postój, obsługę naziemną i przygotowanie samolotu do startu, opuszczenie pokładu przez pasażerów przylatujących i wejście na pokład pasażerów odlatujących. Tym samym

przewoźnicy mogą uzyskiwać na danym połączeniu krótsze czasy blokowe wykonywanych operacji lotniczych niż w przypadku operowania z głównych lotnisk [2]. Przykładowo, czasy blokowe uzyskiwane przez Ryanair i British Airways na trasie Londyn – Frankfurt wynoszą odpowiednio 1:15h i 1:50h, a czasy nawrotu 30 i 45 min [3]. Ryanair na tej trasie operuje między lotniskami Stansted-Hahn, a British Airways obsługuje połączenie Heathrow-Frankfurt. Krótsze czasy lotów umożliwiają tym samym, w myśl zasady „trzymaj swoje samoloty w powietrzu, bo w ten sposób zarabiają pieniądze”, zwiększenie dziennego wykorzystania floty [4]. Na wykresie 1 przedstawiono dzienne wykorzystanie samolotów średniego zasięgu typu Boeing 737, Airbus 319 (w godzinach spędzonych w powietrzu) przez poszczególnych przewoźników.

Rozpatrując wzajemną współpracę pomiędzy portami lotniczymi a przewoźnikami niskokosztowymi, należy podkreślić istotny fakt, który pośrednio wynika z przyjętego modelu biznesowego tego typu przewoźnika. Tanie linie lotnicze charakteryzuje bowiem relatywnie wysoka zmienność liczby połączeń w oferowanej siatce. W zależności od oferty portów lotniczych bądź chwilowej rentowności danych kierunków, przewoźnicy skłonni są zarówno do szybkiego uruchamiania nowych połączeń, ale także do równie szybkiego zawieszania bądź ich zamykania. Przykładowo, 28% z uruchomionych przez tanich przewoźników w latach 1997-2002 połączeń zostało zamkniętych, w porównaniu do wskaźnika 2% w przypadku połączeń przewoźników pełnokosztowych [6]. Dlatego też wskazanym jest, aby zarządzający portami lotniczymi przed zawarciem umowy z przewoźnikiem niskokosztowym przeprowadzali odpowiednią analizę ryzyka co do możliwości zawieszenia bądź zamknięcia połączeń przez taniego przewoźnika. Oczywiście to przewoźnik

Tab.1: Przykłady głównych portów lotniczych i lotnisk drugorzędnych oraz ich odległość od centrum miasta, źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Miasto	Główny port lotniczy	Odległość od centrum miasta (km)	Czas dojazdu	Drugorzędny port lotniczy	Odległość od centrum miasta (km)	Przybliżony czas dojazdu z centrum miasta
Londyn	London Heathrow	22	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 30 min. 1.2. metro – 46 - 52 min. 1.3. kolej – 15 - 25 min 2. Samochodem – 36 min	London Stansted	48	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 45 - 100 min. 1.2. kolej – 46 min. 2. Samochodem – 48 min.
				London Gatwick	45,7	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 85 min. 1.2. kolej – 30 min. 2. Samochodem – 68 min.
				London Luton	50	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 60 min. 1.2. kolej – 21 - 25 min. 2. Samochodem – 42 min.
Rzym	Rome Fiumicino	35	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 55 - 60 min. 1.2. kolej – 32 - 48 min. 2. Samochodem – 36 min.	Rome Ciampino	15	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 40 min. 2. Samochodem – 24 min.
Glasgow	Glasgow Airport	13	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 25 - 48 min. 2. Samochodem – 15 min.	Glasgow Prestwick Airport	51	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 50 min. 1.2. kolej – 50 min. 2. Samochodem – 41 min.
Berlin	Berlin Tegel	8	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 20 min. 1.2. kolej – 28 min. 2. Samochodem – 18 min.	Berlin Schönefeld	18	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 32 - 51 min. 1.2. kolej – 28 min. 2. Samochodem – 27 min.
Frankfurt	Frankfurt Airport	12	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 12 - 20 min. 1.2. kolej – 13 min. 2. Samochodem – 15 min..	Frankfurt-Hahn Airport	130	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 105 min. 2. Samochodem – 83 min.
Bruksela	Brussels Airport	12	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 30 - 45 min. 1.2. kolej – 16 min. 2. Samochodem – 17 min	Charleroi	46	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 60 min. 1.2. kolej – 56 min. 2. Samochodem – 52 min.
Manchester	Manchester Airport	14	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 56 min. 1.2. kolej – 18 - 27 min. 2. Samochodem – 21 min.	Liverpool John Lennon Airport	53	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 65 min. 1.2. kolej – 44 min. 2. Samochodem – 41 min.
Barcelona	Barcelona Airport	13	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 35 min. 1.2. kolej – 32 min. 2. Samochodem – 22 min.	Barcelona Girona Airport	92	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 75 min. 2. Samochodem – 61 min.

lotniczy posiada kluczowe dane niezbędne do przeprowadzenia odpowiednich analiz finansowych związanych z uruchamianym połączeniem, na podstawie których może ocenić jego rentowność, nie mniej przeprowadzane analizy przez porty lotnicze, obok oceny korzyści ekonomicznych związanych z zobowiązaniami przyjmowanymi przez przewoźnika, powinny w miarę możliwości obejmować właściwą analizę ryzyka również i w tym zakresie. Idealnym rozwiązaniem wydawać się może zawieranie umów na zasadzie modelu „wygrany-wygrany” (z ang. win-win agreement), które jasno precyzowałyby zakres odpowiedzialności i ewentualne konsekwencje związane z zamknięciem połączenia przez przewoźnika.

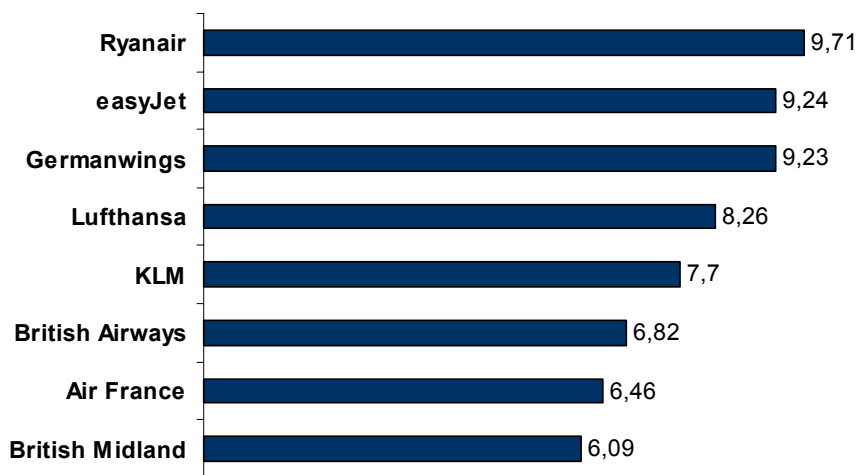
Struktura przychodów portów lotniczych

Podstawową funkcją portów lotniczych jest świadczenie usług związanych z operacjami lotniczymi, wykonywanymi przez przewoźników lotniczych. Stąd też do głównych

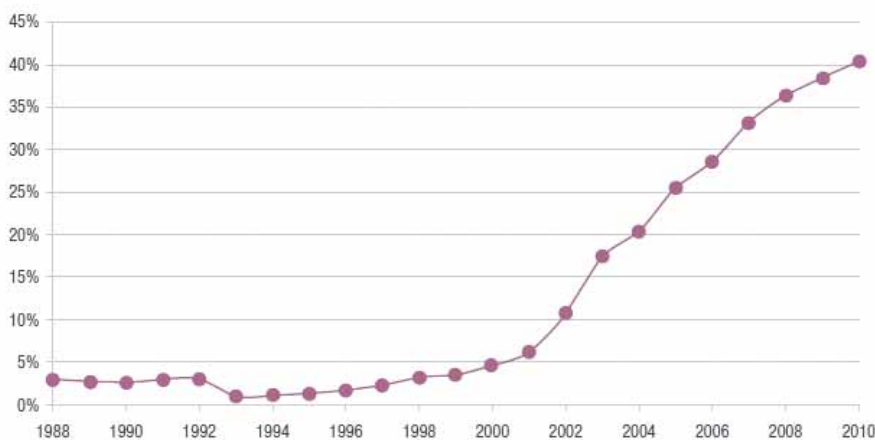
zadań portu lotniczego należy sprawne i bezpieczne przyjęcie statku powietrznego, obsługa pasażerów oraz przewożonych ładunków, a także umożliwienie startu odlatującym samolotom. W tym celu porty lotnicze posiadają niezbędne wyposażenie oraz wykwalifikowany personel w zakresie kontroli ruchu lotniczego (ATC), służby meteorologiczne, wyspecjalizowane jednostki policji, obsługę naziemną i obsługę techniczną zajmującą się utrzymywaniem infrastruktury lotniskowej. Za obsługę samolotów i pasażerów porty lotnicze pobierają od przewoźników tzw. opłaty lotniskowe, które stanowią główne źródło przychodu z działalności lotniczej portu. Opłaty te obejmują co do zasady: opłatę za lądowanie bądź start, opłaty związane z obsługą pasażerów odlatujących bądź obsługą towarów w przypadku transportu cargo oraz opłaty związane z wykorzystaniem przez przewoźnika lotniskowej infrastruktury lotniskowej, np. opłata za postój na płycie lotniska lub

w hangarze oraz inne jak np. opłaty handlingowe bądź sprzątania pokładu, jeśli wykonywane są przez pracowników portu lotniczego [7]. W polskich portach lotniczych opłaty lotniskowe pobierane są za lądowanie statku powietrznego, postój na wyznaczonej do tego celu części lotniska lub hangarowanie statku powietrznego, pasażera odlatującego z wyłączeniem pasażera w transzycie bezpośrednim oraz dzieci do lat 2 nieuprawnionych do zajmowania w samolocie osobnego miejsca pasażerskiego. Dodatkowe opłaty mogą również być pobierane za usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych, ochronę statków powietrznych w czasie parkowania w porcie lotniczym, zabezpieczenie przez lotniskową straż pożarną podczas tankowania i roztankowania statku powietrznego oraz podczas wchodzenia, wychodzenia lub/i przebywania pasażerów na pokładzie.

Opłaty lotniskowe mogą różnić się rodzajem i poziomem na różnych lotniskach ze względu na klasę portu lotniczego, rodzaj lotu oraz masę startową samolotów



1. Transport zbiorowy – linie dedykowane



2. Udział przewoźników niskokosztowych w europejskim rynku pasażerskiego transportu lotniczego, źródło: [12]

[8]. Pobierana może być również tzw. opłata hałasowa z tytułu emisji hałasu przez samoloty podczas operacji startu i lądowania. Jej wysokość zależy od kategorii hałasowej statku powietrznego oraz od godziny startu i lądowania [9]. W rzeczywistości opłata lotniskowa pokrywana jest pośrednio przez pasażerów i objęta jest każdorazowo w cenie biletu, natomiast w przypadku klienta cargo – w stawkach lotniczych, płaconych za przewóz ładunków. System opłat lotniskowych w większości przypadków regulowany jest przez krajowe organy publiczne. Nawet w przypadku portów lotniczych, u których struktura własnościowa jest całkowicie sprywatyzowana, opłaty lotniskowe uwzględniać muszą system opłat przyjęty przez władze publiczne, co w wielu przypadkach może ograniczać dowolność w ich kształtowaniu przez podmioty zarządzające lotniskami. Niemniej jednak, poprzez zastosowanie mechanizmów różnicowania jej poszczególnych składników, opłata lotniskowa funkcjonuje jako sprawne narzędzie zarządzania dochodami portów lotniczych. Jest to w szczególności zauważalne w przypadku portów drugorzędnych i regional-

nych, które kierują swoją ofertę do przewoźników niskokosztowych, poprzez obniżone stawki opłat, licząc tym samym na zwiększony potok obsługiwanych pasażerów.

Oprócz zasadniczej roli świadczenia usług związanych z operacjami lotniczymi, porty lotnicze prowadzą również działalność gospodarczą w sferze usług pozalotniczych. Polega ona głównie na wynajmowaniu prywatnym przedsiębiorcom powierzchni handlowych i usługowych na terenie dworca lotniczego, służących obsłudze ruchu pasażerskiego, np. restauracje, kioski, biura wynajmu aut. Działalność ta może również obejmować w określonym zakresie działalność usługową i handlową prowadzoną bezpośrednio przez podmiot zarządzający portem lotniczym, np. sklepy upominkowe i wolnocłowe, parkingi samochodowe. Coraz częściej porty lotnicze posiadają w ofercie wynajem sal służących organizowaniu przez klientów biznesowych zamkniętych spotkań biznesowych bądź otwartych konferencji tematycznych.

Przychody z działalności lotniczej i pozalotniczej stanowią główne źródła przychodów portów lotniczych. Przyjmuje się, że

średni rozkład przychodów z działalności lotniczej i pozalotniczej, w ogólnej strukturze przychodów europejskich portów lotniczych kształtuje się odpowiednio na poziomie 56% i 44% [7]. Szacuje się zaś, że na rynku światowym 53% ogółu przychodów portów lotniczych pochodzi z działalności lotniczej [10].

Główne aspekty w relacjach biznesowych port lotniczy – przewoźnik

Segment rynku obsługiwany przez tanich przewoźników lotniczych charakteryzuje niezwykle dynamika wzrostu. Szczególnie zauważalny jest wzrost udziału tanich przewoźników w rynku europejskim. Przykładowo, w 2005 roku udział przewoźników niskokosztowych w rynku przewozów regularnych szacowany był na poziomie 25%. W 2010 roku wskaźnik ten wyniósł już 38%. Zakładając, że 30% pasażerów podróżujących do i z Europy korzysta z połączeń łączonych, to wskaźnik udziału tanich przewoźników w segmencie połączeń z punktu do punktu osiąga z kolei poziom 43% [11]. Wykres 2 obrazuje wzrost udziału w rynku pasażerskiego transportu lotniczego w Europie przewoźników niskokosztowych od momentu rozpoczęcia przez nich działalności.

Dla portów lotniczych, szczególnie tych, które nastawione są na obsługę przewoźników niskokosztowych, zwiększona liczba obsługiwanych pasażerów wiąże się również z możliwością zwiększenia dochodów z działalności pozalotniczej. Ponadto, w niektórych przypadkach połączenia wykonywane przez przewoźników niskokosztowych mogą generować również dodatkowy strumień ruchu pasażerskiego z obszarów sąsiadujących z portami, a nawet przejąć część pasażerów korzystających uprzednio z głównych portów lotniczych. Za przykład posłużyć może lotnisko w Charleroi w Belgii. Po otwarciu połączeń przez Ryanair lotnisko zdołało przyciągnąć podróżnych z obszarów sąsiadujących, bardziej zaludnionych i zamownych. Jak wynika z badań ankietowych przeprowadzonych przez Ryanair w 2002 r., jedynie 18 proc. pasażerów obsługiwanych przez lotnisko w Charleroi pochodziło z obszaru ciężenia portu lotniczego. Pozostała część podróżnych została przyciągnięta z innych części Belgii, w tym obszaru Brukseli i północnego regionu kraju Flandrii, jak również z Holandii, Niemiec i Francji [3]. W 2010 r. port lotniczy w Charleroi obsługiwał ponad 5 mln pasażerów. W stosunku do roku 1998 jest to wzrost o ponad 2300% [13]. Dlatego też, porty lotnicze, szczególnie drugorzędne, nieobsługujące połączeń przewoźników sieciowych, aby przyciągnąć przewoźników niskokosztowych oferują korzystne warunki dla przewoźników, np. możliwość negocjo-

Tab.2: Polskie porty lotnicze i odpowiadające im odległości od centrum miasta i czasy dojazdu do portów drogą lądową, źródło: opracowanie własne na podstawie [1]

Miasto	Port lotniczy	Odległość od centrum miasta (km)	Przybliżony czas dojazdu z centrum miasta
Warszawa	Lotnisko Chopina	9	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 28 min. 2. Samochodem – 25 min.
Kraków	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków	16,5	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 34 min. 1.2. kolej – 18 min. 2. Samochodem – 21 min.
Gdańsk	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	15,5	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 10 min. 2. Samochodem – 25 min.
Katowice	Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach	39	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 41 min. 2. Samochodem – 33 min.
Wrocław	Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu	13	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 30 min. 2. Samochodem – 25 min.
Rzeszów	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka	11,8	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 27 min. 2. Samochodem – 15 min.
Poznań	Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego	7,7	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 14 min. 2. Samochodem – 15 min.
Łódź	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta	6,4	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 10 min. 2. Samochodem – 12 min.
Szczecin	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność	47	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 45 min. 2. Samochodem – 50 min.
Zielona Góra	Lotnisko Zielona Góra - Babimost	42,5	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 50 min. 2. Samochodem – 45 min.
Bydgoszcz	Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy	3,8	1. Transportem publicznym: 1.1. autobus – 24 min. 2. Samochodem – 9 min.
Warszawa	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin	42	Samochodem – 56 min.
Lublin	Port Lotniczy Lublin	13,6	Samochodem – 18 min.

wania stawek opłat lotniskowych. Niewątpliwie taka sytuacja stawia przewoźników na silnej pozycji negocjacyjnej w stosunku do podmiotów zarządzających portami.

Pobieranie niższych opłat lotniskowych od przewoźników niskokosztowych może wiązać się z wystąpieniem podobnego żądania ze strony innych przewoźników, operujących już z danego portu lotniczego, a od których pobierane są wyższe opłaty. Należy zauważyć, że samo zjawisko różnicowania opłat lotniskowych nie jest niczym zakazanym, o ile nie dochodzi do jawnej dyskryminacji innych przewoźników będących w podobnej sytuacji i nie są łamane przepisy dotyczące pomocy publicznej, w przypadku gdy zarządzający portem jest podmiotem dysponującym środkami publicznymi. Należy podkreślić, że przyjęty ostatecznie poziom opłat wynika każdorazowo z umów zawieranych między zarządzającymi portami a poszczególnymi przewoźnikami. Podstawą zastosowania niższych opłat są co do zasady zobowiązania przyjmowane przez przewoźników np. w zakresie liczby przewożonych pasażerów, częstotliwości obsługiwanego

tras lub uruchamiania nowych połączeń. Niespełnienie zobowiązań po stronie przewoźnika może powodować utratę prawa do zniżek. Takie rozwiązanie zostało przyjęte w podpisanej w 2005 r. umowie pomiędzy portem lotniczym w Bratysławie a liniami Ryanair, w której przewoźnik w okresie trwania umowy zobowiązał się do wykonywania określonej dziennie liczby połączeń. Ze względu na fakt, że umowy takie w zakresie wynegocjowanych opłat stanowią tajemnicę handlową, trudno jednoznacznie ocenić, czy przyjęte ostatecznie stawki są dyskryminacyjne w stosunku do innych przewoźników, płacących wyższe opłaty. W przypadku umowy z Ryanair, Komisja Europejska po uzyskaniu informacji, że zastosowane stawki opłat są rzekomo znacznie niższe niż stawki opublikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP), podjęła w 2008 r. decyzję o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy państwa mogącej stanowić niedopuszczalną dla przewoźnika, w rozumieniu prawa unijnego, pomoc publiczną. Służby Komisji Europejskiej po przeprowadzeniu wyjaśnień uznały ostatecznie, że zawarta

umowa z przewoźnikiem nie stanowiła nielegalnej pomocy publicznej [14]. Podmiot zarządzający portem lotniczym wyjaśnił przy tym, że przyznawanie obniżonych stawek stanowi zwykłą praktykę handlową stosowaną wobec wszystkich przewoźników lotniczych. Ponadto, zawarta umowa z Ryanair nie posiadała klauzuli wyłączności, co pozwalało na zawarcie podobnej umowy z innym przewoźnikiem, który zobowiązałby się do operowania z lotniska w Bratysławie w równoważnym zakresie, co irlandzki przewoźnik [14]. W okresie 2005-2010 lotnisko w Bratysławie obsługiwało prawie 11 mln pasażerów. Obecnie irlandzki przewoźnik obsługuje ponad połowę wszystkich połączeń wykonywanych z portu lotniczego w Bratysławie [15].

Coraz częściej przewoźnicy niskokosztowi, przed podjęciem decyzji co do uruchomienia nowego połączenia, kierują się oceną istniejącego poziomu infrastruktury lotniskowej danego portu lotniczego zarówno w zakresie obsługi ruchu pasażerskiego (po stronie landside), jak i operacji startów i lądowań (po stronie airside). Brak odpowiednio pojemnego terminala pasażerskiego, czy też określonej liczby stanowisk odprawy, dróg startowych i kołowania, umożliwiających sprawną obsługę zakładanego przez przewoźnika strumienia pasażerów może wiązać się z ryzykiem odmowy uruchomienia poszczególnych połączeń. Szczególnie na rynkach niedojrzałych, charakteryzujących się niezwykle dynamiką wzrostu, konieczna jest rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej celem zwiększenia jej przepustowości. Dobrym przykładem jest rynek transportu lotniczego w Polsce. Istniejące porty regionalne, upatrujące swoje szanse w rozszerzeniu oferty połączeń tanich przewoźników, prowadzą obecnie zaawansowane prace inwestycyjne. Przykładowo Port lotniczy im. Władysława Reymonta w Łodzi, z którego swoje połączenia wykonują dzisiaj dwie tanie linie lotnicze: Ryanair i Wizzair, w celu zwiększenia możliwości operacyjnej lotniska realizuje budowę nowego terminala pasażerskiego oraz modernizację i przebudowę głównej drogi startowej wraz z niezbędnym wyposażeniem naziemnym. Również porty w zachodniej Europie rozbudowują infrastrukturę lotniskową w celu zwiększenia przepustowości. Lotnisko w Stansted pod Londynem, z którego operuje wielu niskokosztowych przewoźników (m.in. dwie największe w Europie tanie linie EasyJet i Ryanair), w 2008 r. na potrzeby pasażerów przylatujących oddało do użytku nowy, w pełni wyposażony terminal o powierzchni 6 tys. m². Obecnie przepustowość portu w Stansted kształtuje się na poziomie 23,5 mln pasażerów rocznie, jednakże planowane są dalsze inwestycje pozwalające na zwiększenie tej liczby do 38 mln pasażerów [16].

Funkcjonowanie lotnisk regionalnych łączonych jest często z korzyściami dla regionu, w którym znajduje się dany port lotniczy, wyrażonymi poprzez efekty ekonomiczne [17]. Należy jednak podkreślić, że również rozwój samego portu lotniczego uzależniony jest od atrakcyjności regionu. W przypadku niskiej atrakcyjności regionu pod kątem turystycznym bądź biznesowym, specyfika ruchu lotniczego może sprowadzać się do tego, że pasażerowie ograniczają czas pobytu na lotnisku do niezbędnego minimum, traktując port głównie jako miejsce przesiadki do następnych połączeń w dalszej podróży, niekoniecznie kontynuowanej drogą powietrzną. Tym samym dochody z działalności pozalotniczej mogą kształtować się na poziomie o wiele niższym od wcześniej zakładanego. W takiej sytuacji wynegocjowane uprzednio warunki umowy z przewoźnikiem, które zapewnić miały zwiększoną liczbę połączeń i strumień pasażerów odwiedzających dany region, w ostatecznym rachunku mogą okazać się korzystne jedynie dla przewoźników lotniczych. Znane są przykłady lotnisk regionalnych, które nie zyskały na obecności tanich przewoźników i zmuszone były do zaproponowania renegeacji zawartej uprzednio umowy. Należy podkreślić, że ich ostateczny wynik nie zawsze musi kończyć się dla portu lotniczego sukcesem [18].

Podsumowanie

Odejście od restrykcyjnego systemu dwustronnych umów zawieranych pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie komunikacji lotniczej umożliwiło pojawienie się na wspólnym rynku nowych przewoźników lotniczych, głównie tzw. przewoźników niskokosztowych. Dzięki temu po stronie podażowej zostały uruchomione mechanizmy konkurencji, skutkujące m.in. spadkiem cen biletów lotniczych. Podróż samolotem nie jest już zarezerwowana jedynie dla wybranych grup pasażerów. Upowszechnienie przewozów lotniczych pociągnęło za sobą wzrost ruchu lotniczego w Europie. Obok samych pasażerów z otwarcia nieba nad Europą korzystają również porty lotnicze, szczególnie regionalne i drugorzędne, które nie obsługują połączeń dużych, renomowanych przewoźników sieciowych. Porty te chcąc funkcjonować w warunkach otwartej konkurencji kierują swoją ofertę głównie do przewoźników niskokosztowych, stosując różnego rodzaju mechanizmy zachęty. O ile w przypadku portów, które zlokalizowane są w regionach atrakcyjnych pod kątem turystycznym bądź biznesowym, podmiot zarządzający lotniskiem jest w stanie kształtować współpracę z przewoźnikami na partnerskich warunkach, o tyle w przypadku portów w regio-

nach o mniejszym zainteresowaniu podróżnych sytuacja może być zgoła odmienna. W pierwszym przypadku rentowność nowego połączenia niekoniecznie musi być oceniana przez przewoźnika przez pryzmat oferowanych stawek opłat lotniskowych bądź innych zachęt. Większe znaczenie ma bowiem tutaj wielkość obszaru ciężenia lotniska i potencjalnego popytu na jego usługi oraz poziom wyposażenia infrastruktury lotniskowej, pozwalający na sprawne wykonywanie operacji lotniczych. W odniesieniu do mniejszych lotnisk, szczególnie tych które nie posiadają rozwiniętej infrastruktury, bądź zlokalizowane są w regionach mało atrakcyjnych, zarządzający lotniskami muszą liczyć się z mocniejszą pozycją negocjacyjną przewoźników, tym bardziej w sytuacji, gdy funkcjonowanie portu uzależnione jest od liczby wykonywanych przez przewoźników połączeń. ◀

Materiały źródłowe

- [1] <http://mapy.google.pl>, informacje ze stron internetowych portów lotniczych i rozkładów jazdy przewoźników transportu publicznego.
- [2] Czas blokowy liczony jest od momentu ruszenia z miejsca postoju statku powietrznego z zamiarem wykonania startu do momentu wyłączenia silnika i urządzeń pokładowych po zakończeniu lotu.
- [3] Dennis N., Can the European low-cost airline boom continue? Implications for regional airports, Transport Studies Group, University of Westminster, s. 6.
- [4] Zasadę tę przywołuję za S. Calderem, który podsumowując funkcjonowanie tanich linii lotniczych, na przykładzie linii Southwest, stwierdza „Keep planes flying, because that is where they make money. And keep fares low enough to keep people travelling”. Zob. Calder S., No Frills. The Truth Behind the Low-Cost Revolution in the Skies, Virgin Books, London 2006, s. 30.
- [5] Analyses of the European air transport market. Airline Business Models, German Aerospace Center DLR, December 2008, s. 9.
- [6] Humphreys I., Ison S., Francis G., A Review of the Airport-Low Cost Airline Relationship, Review of Network Economics, Vol.5, Issue 4 – December 2006, s. 415.
- [7] Doganis R., The Airport Business, Routledge Chapman & Hall, London 1992, s. 53 i 55.
- [8] Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, A. Ruciński (red.), Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008 s. 46.

- [9] Oplata hałasowa pobierana jest np. w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Zob. Opłaty lotniskowe za usługi standardowe w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie obowiązujące od 1 października 2009 r., <http://www.lotnisko-chopina.pl/pl/biznes/uslugi-lotnicze/oplaty>, z dnia 01.10.2011.
- [10] Zob. New Release - ACI Airport Economics Survey 2010 - 17/12/2010, strona internetowa <http://www.airports.org/>, z dnia 11.10.2011.
- [11] Market Share of Low Fares Airlines in Europe, York Aviation, February 2011, s. 5,6.
- [12] Airbus. Global Market Forecast 2011-2030, s.86.
- [13] Strona internetowa <http://www.charleroi-airport.com/en/the-airport/statistics/index.html>, z dnia 02.10.2011.
- [14] Zob. Decyzja Komisji z dnia 27 stycznia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 12/08 (ex NN 74/07) – Republika Słowacka – Umowa między bratysławskim portem lotniczym a Ryanair (Dz.U. L 27 z 1.2.2011, s.24).
- [15] Strona internetowa <http://www.airport-bratislava.sk/31.html>, z dnia 01.09.2011.
- [16] Taki poziom przepustowości port lotniczy w Stansted planuje osiągnąć w roku 2015 - na podstawie informacji ze strony internetowej lotniska Stansted www.stanstedairport.com, z dnia 04.10.2011 r.
- [17] W zależności od stopnia funkcjonowania portu lotniczego wyróżnia się najczęściej efekty bezpośrednie, pośrednie, indukowane i efekt katalizatora. Szerzej na temat ekonomicznych skutków funkcjonowania portów regionalnych dla regionu zob. Social Benefits of Low Fares Airlines in Europe, York Aviation, November 2007 i Porty lotnicze wobec polityki..., op. cit., ss. 103-104.
- [18] Humphreys I., Ison S., Francis G. wskazują przykład lotniska w południowej Europie, które licząc na zwiększony ruch turystyczny w regionie zawarło umowę na 10 lat z przewoźnikiem niskokosztowym oferując atrakcyjne warunki, m.in. w zakresie opłat lotniskowych. Po kilku miesiącach odnotowywanych strat i wycofaniu dotacji z budżetu regionu podmiot zarządzający portem proponował renegeację zawartej z przewoźnikiem umowy. Przewoźnik odmówił renegeacji i ostatecznie wycofał swoje połączenia. Zob. I. Humphreys, S. Ison, G. Francis, A Review of the Airport-Low..., op.cit. s. 416.