ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2003
Seria: TRANSPORT z. 47 Nr kol. 1586

Robert TOMANEK[1]

PERSPEKTYWY ROZWOJU POLSKICH LOTNISK REGIONALNYCH W WARUNKACH PRZEKSZTAŁCEŃ TRANSPORTU LOTNICZEGO W EUROPIE

Streszczenie. Lotniska regionalne w Polsce mają niewielkie znaczenie w obsłudze ruchu lotniczego. Jest to wynikiem małego popytu, regulacji rynku, polityki PLL LOT SA oraz strategii przedsiębiorstwa PP PORTY LOTNICZE (PPPL). Przekształcenia rynku lotniczego w Europie – zwłaszcza liberalizacja i stworzenie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej – spowodują, że po akcesji rynek transportu lotniczego poważnie się zmieni. W szczególności nasili się konkurencja pomiędzy portami lotniczymi oraz wzrośnie znaczenie lotnisk regionalnych. Spodziewać się można wzrostu ruchu lotniczego, zmiany pozycji konkurencyjnej MPL Warszawa – Okęcie oraz poszczególnych lotnisk regionalnych.

THE PERSPECTIVE OF DEVELOPMENT OF POLISH REGIONAL AIRPORTS IN CONDITIONS OF AIRBORNE TRANSPORT TRANSFORMATION

Summary. Regional airports have a small importance in serving air traffic in Poland. It results from small demand, market regulations, the policy of PLL LOT S.A. as well as the strategy of the PORTY LOTNICZE State Enterprise (PPPL). Transformation of airborne transport market in Europe – in particular liberalization and creation of Single European Sky – will cause serious changes in the market of airborne transportation after the accession into the European Union. Particularly, it will intensify competition among the airports and thus the importance of regional airports will increase. It is expected that overall airborne traffic will also increase as well as the competitive position of the International Airport Warszawa – Okęcie and subsequent regional airports will change.

1. WPROWADZENIE

Transport lotniczy w Polsce w porównaniu z krajami Unii Europejskiej jest słabo rozwinięty. W szczególności udział transportu lotniczego w obsłudze potrzeb transportowych jest znacznie niższy, podobnie niższe są wskaźniki transportochłonności w odniesieniu do transportu lotniczego. Rynek transportu lotniczego jest regulowany – dostęp do świadczenia usług jest ograniczony, co powoduje, że dominującą pozycję rynkową ma narodowy przewoźnik PLL LOT SA. Sytuacja rynkowa transportu lotniczego rzutuje na możliwości rozwoju lotnisk regionalnych, a w szczególności regionalnych portów lotniczych (port lotniczy to lotnisko wykorzystywane do lotów handlowych – w niniejszym opracowaniu

[1] Katedra Transportu, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, tel. 2577538, tomanek@ae.katowice.pl

pojęcia te będą traktowane jako synonimy z uwagi na niewielki jeszcze zakres działalności handlowej polskich portów regionalnych).

Integracja Polski z Unią Europejską powoduje, że większe znaczenie niż w okresie przedakcesyjnym będą miały w Polsce przekształcenia i procesy inicjowane w UE, a w transporcie lotniczym zwłaszcza jego liberalizacja oraz integracja europejskiej przestrzeni lotniczej, co wprost prowadzi do wzrostu konkurencji oraz wzrostu ruchu lotniczego. Z uwagi na brak okresów przejściowych w adaptacji rozwiązań unijnych w obszarze transportu lotniczego - można oczekiwać dynamicznych zmian w tym zakresie po przystąpieniu Polski do UE. Wzrost ruchu lotniczego oznaczać będzie także wzrost pracy portów lotniczych, a w szczególności lotnisk regionalnych. Perspektywy rozwojowe lotnisk regionalnych w nowych warunkach rynkowych są dość szerokie, choć ich szybkie przełożenie na ruch na danym lotnisku będzie zależało także od polskiej polityki transportowej. Dodatkowym czynnikiem wzrostu pracy lotnisk regionalnych jest wyczerpanie się możliwości wzrostu pracy MPL Warszawa – Okęcie do czasu rozbudowy tego portu, a to potrwa kilka lat.

2. CHARAKTERYSTYKA RUCHU LOTNICZEGO NA LOTNISKACH REGIONALNYCH W POLSCE

Charakteryzując ruch lotniczy na lotniska regionalnych w Polsce, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na następujące problemy:
- wielkość ruchu pasażerskiego i towarowego ogółem,
- podział zadań przewozowych pomiędzy poszczególne lotniska.

Przewozy lotnicze w Polsce w przeliczeniu na Produkt Krajowy Brutto (PKB) są niższe niż w wielu innych krajach europejskich (tabl.1 oraz rys. 1 i 2). Przyczyną takiego stanu rzeczy jest:
- mniejszy popyt pierwotny na usługi generujące ruchu lotniczy (zwłaszcza chodzi o turystykę zagraniczną),
- odmienna struktura przewozów ładunków w Polsce, zwłaszcza dominacja ładunków masowych i niskoprzetworzonych, które nie nadają się do przewozów lotniczych.

Niski obecnie poziom przewozów w perspektywie wzrostu PKB oraz przekształceń społeczno-gospodarczych to istotna przesłanka przyszłego, dynamicznego wzrostu popytu na usługi transportu lotniczego oraz usługi lotniskowe.

Tablica 1

Praca przewozowa transportu lotniczego w wybranych krajach europejskich i USA (dane za 2001 r.)

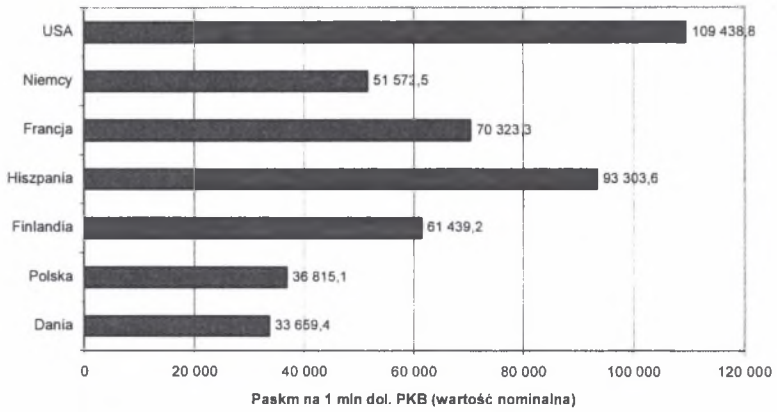
	Praca przewozowa w mln tonokm	Praca przewozowa w mln paskm
Polska	87,5	6 034
Dania	196,0	5 436
Finlandia	266,0	7 428
Hiszpania	879,0	52 334
Francja	4 973,0	91 800
Niemcy	7 113,0	95 208
USA	30 155,0	1 110 060

Źródło: *Rocznik Statystyczny RP*, GUS, Warszawa 2002.

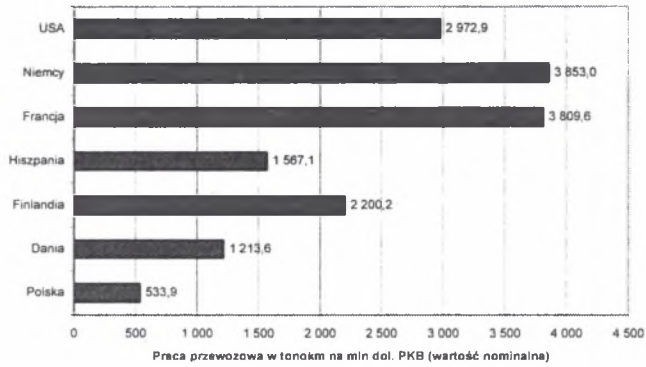
Analiza wielkości pracy poszczególnych portów pozwala zauważyć, że 4/5 pracy skoncentrowane jest w centralnym porcie Warszawa Okęcie (tabl. 2). Natomiast poszczególne lotniska regionalne realizują przewozy odbiegające od potencjału społeczno – gospodarczego

obsługiwanych regionów (rys. 3). Z punktu widzenia uwarunkowań rozwoju regionalnego jest to zjawisko niekorzystne – rozwój regionalnego portu lotniczego uznaje się za istotny element regionalnej strategii rozwoju [4,6]. Taka sytuacja jest wynikiem różnorodnych czynników, z których za najistotniejsze uznać należy:

- niewielki poziom przewozów (tak mały wolumen łatwiej podlega odchyleniom),
- strategię PLL LOT SA – towarzystwo posiada niewielką liczbę samolotów i dążąc do optymalnego z punktu widzenia firmy wykorzystania floty organizuje przewozy za pośrednictwem portu centralnego, który pełni w tym przypadku funkcję huba,
- strategię PPPL – przedsiębiorstwo preferuje lotniska, w których zaangażowało największy kapitał,
- silne ograniczenia regulacyjne uniemożliwiające swobodne świadczenie usług przez inne towarzystwa lotnicze – zwłaszcza tzw. tanich przewoźników,
- zróżnicowaną dostępność komunikacyjną poszczególnych lotnisk,
- odgrywającą coraz większą rolę konkurencję pomiędzy lotniskami (co akurat w szerszej perspektywie należy uznać za czynnik korzystny z punktu widzenia szans rozwoju lotnisk regionalnych).



Rys. 1. Praca przewozowa w paskm na 1 mln dol. PKB (2000) – wg wielkości przewozów
Fig. 1. Operational work in pkm / 1 million $ GDP (2000) – specified according to the size of transport operations



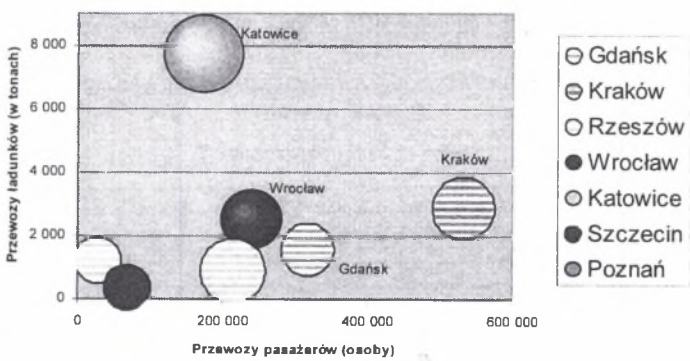
Rys. 2. Praca przewozowa w tonokm na 1 mln dol. PKB (2000) – wg wielkości przewozów
Fig. 2. Operational work in tkm / 1 million $ GDP (2000) – specified according to the size of transport operations

Tablica 2

Praca przewozowa (pas) na największych lotniskach w Polsce w 2001 r.

Lotnisko komunikacyjne	Ruch pasażerski	Ruch krajowy (%)	Ruch międzynarodowy (%)
Rzeszów	28 026	88,11%	11,89%
Szczecin	68 585	83,46%	16,54%
Katowice	171 992	18,74%	81,26%
Poznań	214 814	43,68%	56,32%
Wrocław	237 705	64,60%	35,40%
Gdańsk	318 323	47,54%	52,46%
Kraków	533 719	27,60%	72,40%
Warszawa	4 713 655	14,00%	86,00%
Razem	6 286 819	20,99%	79,01%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Rocznik Statystyczny RP*, GUS, Warszawa 2002.



Rys. 3. Liczba ludności w regionie i praca lotniska (2001)
Fig. 3. Population of the region and work of the airport (2001)

3. PRZEKSZTAŁCENIA RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO W EUROPIE

Polityka transportowa Unii Europejskiej początkowo nie obejmowała transportu lotniczego koncentrując się na przewozach lądowych. Jednak narastające problemy związane z rozwojem transportu lotniczego spowodowały, że już w połowie lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku podjęto intensywne działania zmierzające do zmiany sytuacji w tym zakresie. W pierwszej kolejności skupiono się na liberalizacji transportu lotniczego na całym obszarze powietrznym państw Unii Europejskiej [2]. Pierwsze działania liberalizacyjne podjęto w 1987 r. (tzw. Pakiet I) w zakresie liberalizacji taryf – doprowadzając do ograniczenia roli państw w kształtowaniu taryf. W 1990 r. (Pakiet 2) zdecydowano o poszerzeniu konkurencji na rynku lotniczym UE w zakresie przewozów ładunków (cargo). W okresie 1992-1997 wdrożono Pakiet III liberalizacji transportu lotniczego polegający na wprowadzeniu otwartej konkurencji licencjonowanych towarzystw lotniczych z krajów UE. W ten sposób powstał pierwszy na świecie, rzeczywisty obszar międzynarodowego „zliberalizowanego nieba" (*Open Sky)*. Efektem liberalizacji był rozwój transportu lotniczego, a zwłaszcza wzrost przewozów lotniczych głównie w wyniku poważnego spadku cen oraz pojawienia się na rynku nowych przewoźników – tzw. tanich linii lotniczych. Linie te realizują typową strategię kosztową opartą na:

- standaryzacji i dostosowaniu samolotów do większych przewozów,
- poważnym ograniczeniu usług dodatkowych – zwłaszcza podawania posiłków na pokładzie samolotu,
- lokalizacji działalności na tańszych lotniskach (często peryferyjnych względem obsługiwanej aglomeracji),
- rezygnacji z programów lojalnościowych oraz globalnych systemów rezerwacji miejsc,
- koncentracji na obsłudze dużych potoków pasażerskich.

Podsumowując skutki liberalizacji transportu lotniczego na obszarze Unii Europejskiej, można zauważyć, że jej podstawowy efekt to demonopolizacja, rozwój przewozów wewnętrznych (kabotaż), wzrost konkurencji z korzyścią dla konsumentów.

Jak już wspomniano, rozwój transportu lotniczego (będący także ubocznym skutkiem liberalizacji) niesie za sobą wiele negatywnych zjawisk. Do najpoważniejszych negatywnych skutków szybkiego wzrostu ruchu lotniczego w Europie można zaliczyć [3]:

- wzrost opóźnień – ponad 15% lotów ma opóźnienia powyżej 20 minut,
- zanieczyszczenie powietrza (13% emisji CO_2 całego transportu, ponadto opóźnienia powodują dodatkowy wzrost zużycia paliw płynnych o 6%),
- wzrost hałasu, zagrożeń klimatycznych i niekorzystnych zmian krajobrazu – odbiciem tych zjawisk są rosnące koszty zewnętrzne.

Te i inne zjawiska powodują, że do najpoważniejszych problemów rozwoju transportu lotniczego w Europie można zaliczyć:

- pogorszenie jakości usług oraz wzrost kosztów powodowany fragmentacją zarządzania przestrzenią lotniczą,
- rosnące koszty zewnętrzne,
- nieadekwatną do wielkości ruchu w Europie pozycję konkurencyjną europejskich towarzystw lotniczych na świecie,
- znaczący udział sektora publicznego w świadczeniu usług transportu lotniczego (zwłaszcza w zakresie zarządzania lotniskami).

Powyższe uwarunkowania powodują, że Unia Europejska intensyfikuje działania w zakresie przekształceń rynku transportu lotniczego i kontynuując przedsięwzięcia integracyjne przygotowuje się do utworzenia wraz z pozostałymi krajami europejskimi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Lotniczej (*Single European Sky)* [1]. W ten sposób z

końcem 2004 r. planuje się stworzenie obszaru powietrznego obejmującego ponad 30 państw europejskich. Oczekuje się, że efektem tych działań będzie [2]:

- wzrost bezpieczeństwa lotów,
- uporządkowanie procesów decyzyjnych,
- wzrost efektywności systemu (poprzez jednolite zarządzanie przestrzenią powietrzną, uzyskanie efektów skali).

Dążąc do ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych rozwoju transportu, przewiduje się równoważenie rozwoju gałęziowego polegające na podwyższaniu norm obowiązujących w tym zakresie transport lotniczy, a także zakłada się wzmocnienie pozycji konsumenta usług transportu lotniczego poprzez wprowadzenie systemu wymogów i sankcji z tytułu niewłaściwego świadczenia usług, a zwłaszcza coraz powszechniejszych opóźnień w komunikacji lotniczej [3].

Przewidywane przedsięwzięcia będą miały decydujący wpływ na warunki funkcjonowania lotnisk; można w szczególności oczekiwać, że w ich wyniku nastąpi:

- wzrost konkurencji pomiędzy portami lotniczymi,
- zmiana zakresu i form publicznego oddziaływania na funkcjonowanie lotnisk,
- wzrost znaczenia dodatkowych funkcji transportowych („pozalotniczych") oraz funkcji ekonomicznych.

Przedstawione tendencje stwarzają szanse rozwoju lotnisk regionalnych, ale są też zagrożeniem dla tych portów, które nie będą przygotowane do działania w warunkach rynku lotniczego zjednoczonej Europy.

4. ZNACZENIE PRZEKSZTAŁCEŃ EUROPEJSKIEGO RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO DLA LOTNISK REGIONALNYCH W POLSCE

Procesy inicjowane przez Unię Europejską w zakresie rozwoju transportu lotniczego mają bezpośredni wpływ na rozwój polskich portów lotniczych, a zwłaszcza lotnisk regionalnych. Zmiany, o których była mowa, nie są objęte okresami przejściowymi, które Polska wynegocjowała z Unią Europejską – zatem zarówno liberalizacja, jak i tworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej będą bezpośrednio po akcesji oddziaływać na Polskę [5].

W pierwszej kolejności można się spodziewać dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego, co będzie efektem penetracji rynku przez zagraniczne towarzystwa lotnicze oraz wzrostu skłonności do korzystania z transportu lotniczego w warunkach niskiej konkurencyjności innych gałęzi transportu oraz wzrostu wolumenu potrzeb pierwotnych względem potrzeb transportowych.

Następnym skutkiem przedstawionych zmian będzie wzrost konkurencji pomiędzy poszczególnymi lotniskami – zjawisko to widać już dziś, jednak polityka korporacyjna PPPL powoduje, że oddziaływania konkurencyjne nie mogą się ujawnić w pełni. W szczególności można się spodziewać, że konkurencja pomiędzy portami znajdzie wyraz w:

- rywalizacji o przewoźników (w zakresie opłat oraz jakości i zakresu świadczonych przez lotniska usług),
- rywalizacji o obsługę obszarów ciążenia pomiędzy portem centralnym i lotniskami regionalnymi oraz pomiędzy samymi lotniskami regionalnymi (także w układzie międzynarodowym),
- rywalizacji portów węzłowych (hubów) - (Warszawa, Frankfurt, Praga i Wiedeń) - o obsługę połączeń z portami regionalnymi w Polsce.

Innym skutkiem zmian rynku transportu lotniczego będą przekształcenia organizacyjne i własnościowe portów lotniczych – obecnie największe polskie lotniska regionalne zarządzane są albo bezpośrednio przez PPPL, albo przez spółki, w których dominujące znaczenie odgrywa PPPL. Wydaje się, że w obliczu konkurencji pomiędzy portami nieuchronne są dalsze przekształcenia, w tym prywatyzacja niektórych lotnisk i wejście kapitału zagranicznego do działalności lotniskowej.

Rozwój rynku transportu lotniczego powinien sprzyjać przemianom w zakresie działalności pozalotniczej, ale związanej lub powiązanej z pracą lotnisk. Wydaje się bardzo prawdopodobne rozwijanie stref aktywności gospodarczej wokół lotnisk. W pierwszej kolejności będzie to działalność związana z sektorem transportu, spedycji i logistyki (TSL). Jednak poprawa dostępności komunikacyjnej skłaniać będzie do lokowania w tych strefach także innej działalności, co będzie sprzyjać aktywizacji gospodarczej obszarów wokół lotnisk.

5. WNIOSKI

Na podstawie przedstawionej w artykule analizy można sformułować kilka wniosków istotnych z punktu widzenia uwarunkowań rozwoju polskich lotnisk regionalnych:

- rynek przewozów lotniczych w Europie podlega liberalizacji i integracji, co ma wpływ na warunki działania portów lotniczych, a zwłaszcza lotnisk regionalnych, które przejmują coraz większą część ruchu, konkurują pomiędzy sobą i podlegają przekształceniom własnościowym,
- rozwój lotnisk regionalnych jest ważnym czynnikiem rozwoju regionalnego,
- spodziewanym efektem zmian na europejskim rynku lotniczym będzie wzrost przewozów oraz nasilenie się konkurencji pomiędzy portami lotniczymi, także w układzie regionalnym,
- rozwój lotnisk regionalnych w Polsce jest warunkiem rzeczywistej liberalizacji transportu lotniczego, a sprostanie nowym wyzwaniom możliwe będzie tylko pod warunkiem przeprowadzenia zmian organizacyjnych i własnościowych.

Literatura

1. A Single European Sky. Broadening horizons for air travel, EC, Brussel 2002.
2. Jastrzębska J.: Single European Sky. Koncepcja jednolitego europejskiego nieba, „Eurologistics" 2002, nr 5.
3. Livre Blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, CE, Bruxelles 2001.
4. Czacharowski S.: Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach, Części 1-7 „Przegląd Komunikacyjny" 2002, nr 8-10, 12 oraz 2003, nr 1-3.
5. Ruciński A.: Procesy adaptacji polskich portów lotniczych do warunków funkcjonowania w Unii Europejskiej, (w) IX Konferencja „Dostosowanie polskiego transportu do Unii Europejskiej. Wyzwania dla przedsiębiorstw", Uniwersytet Gdański, Sopot 2000.
6. Strategia rozwoju województwa śląskiego na lata 2000-2015, Sejmik Województwa Śląskiego, Katowice 2000.

Abstract

Airborne transportation in Europe develops dynamically as the result of liberalization and integration. Creation of SES will cause further increase of transports as well as the changes in functioning of the airports, including the growth of competition among them. The Polish market of airborne transportation is monopolized and small. That's why the dynamic changes of their market position. This will cause the increase of the airports' activity and the change of their market position. The competition will also accelerate the organizational and ownership changes. The changes will happen directly after the accession into the European Union.