

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W LATACH 2003-2014 – PRZYKŁAD MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO KATOWICE-PYRZOWICE

Streszczenie

Celem pracy jest przedstawienie jak rozwijał się transport lotniczy w Polsce na przykładzie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice - Pyrzowice w latach 2003 – 2014. Na podstawie analizy przedstawionych w niej badań statystycznych zostały wskazane zależności między dynamicznym wzrostem popytu na usługi transportu lotniczego, a zmianami infrastrukturalnymi przeprowadzonymi w porcie lotniczym oraz ich wpływem na znaczenie portu na polskim rynku lotniczym. W artykule zostały również wykazane zależności pomiędzy pojawieniem się w porcie przewoźników niskokosztowych, rozwojem siatki połączeń, a zmianami wielkości przewozów realizowanych przez port i czynnikami wpływającymi na jego rozwój.

WSTĘP

Transport lotniczy w Polsce w ciągu kilku ostatnich lat jest najprężniej rozwijającą się dziedziną transportu. Wpływ na to ma ciągle postępujący proces globalizacji gospodarek światowych. Powstawanie coraz większej liczby podmiotów gospodarczych o charakterze międzynarodowym oraz zwiększenie swobody przepływów ludzi i towarów spowodowało, że głównym czynnikiem napędzającym gospodarkę stał się transport. Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej można zaobserwować bardzo duży wzrost dynamiki popytu na przewozy lotnicze. Bezpośrednią przyczyną takiej sytuacji jest przyjęcie unijnych regulacji prawnych, które otworzyły rynek lotniczy w Polsce na konkurencję. Utrzymująca się progresywna dynamika popytu na przewozy lotnicze oraz możliwość uzyskiwania środków z funduszy europejskich przyczyniła się do dalszego rozwoju tej gałęzi. Dzięki stopniowej modernizacji portów lotniczych poprawiał się komfort podróżowania jak i zwiększały się możliwości transportowe portów lotniczych. [2, s. 516-525]

W Polsce jest obecnie 13 portów lotniczych w: Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Katowicach, Wrocławiu, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Łodzi, Bydgoszczy i Zielonej Górze oraz nowo wybudowane w Modlinie i Lublinie. W 2013 roku polskie porty lotnicze obsłużyły w ruchu handlowym blisko 25 milionów pasażerów, o 2,2 % więcej niż w roku poprzednim i o ponad 15 % więcej niż w roku 2011. Głównym czynnikiem, który wpłynął na wzrost liczby obsługiwanych pasażerów w polskich portach był rozwój oferty przewoźników niskokosztowych. Największe znaczenie w obsłudze pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym wśród polskich portów lotniczych ma Port Lotniczy Chopina w Warszawie, w którym w 2013 roku obsłużono 10669879 pasażerów, co stanowiło 42,7% całego ruchu handlowego pasażerów. Kolejnymi po warszawskim lotnisku pod względem liczby obsługiwanych pasażerów były porty w Krakowie i Gdańsku. Port Lotniczy Chopina w Warszawie zanotował także największy wzrost liczby obsługiwanych pasażerów względem roku poprzedniego. W roku 2013 obsłużono o ponad 1100000 więcej pasażerów niż w 2012r. Drugi pod tym względem był port w Krakowie, notując tym samym wzrost o ponad 230 tysięcy pasażerów. Pozostałe porty regionalne z wyjątkiem portów w Lublinie, Rzeszowie i Bydgoszczy zanotowały spadki.

1. INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE I ICH WPŁYW NA ROZWÓJ MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO KATOWICE-PYRZOWICE W LATACH 2003-2014

Za ważną determinantę rozwoju portu lotniczego można z całą pewnością uznać inwestycje infrastrukturalne. Tego rodzaju inwestycje w głównej mierze wpływają na poprawę przepustowości portów lotniczych, dzięki czemu w porcie może być odprawiona większa liczba pasażerów, bądź wykonana większa ilość operacji lotniczych. To przyczynia się do rozwoju portu oraz wzrostu jego znaczenia.

Brak inwestycji w poprawę przepustowości w porcie lotniczym może wpłynąć na zmniejszenie się popytu na usługi lotnicze, ale również doprowadzić do paraliżu portu lotniczego w przypadku, gdy jego przepustowość zostanie w pełni wykorzystana. Niewystarczająca przepustowość portu lotniczego prowadzi do konieczności ograniczenia w nim ruchu, co może skutkować:

- podwyżką cen biletów, która może zniechęcić pasażerów do korzystania z portu,
- koniecznością wykorzystania innego portu, mieszczącego się w większej odległości od celu podróży, co wiąże się z ponoszeniem wyższych kosztów przez podróżujących,
- ograniczeniem liczby wykonywanych lotów i połączeń, gdyż trasy przynoszące mniejszy zysk są odrzucane na rzecz połączeń, które przynoszą wyższe zyski,
- zmniejszeniem się atrakcyjności regionu, w którym znajduje się port dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych i ruchu turystycznego, a także stratami dla poszczególnych firm.

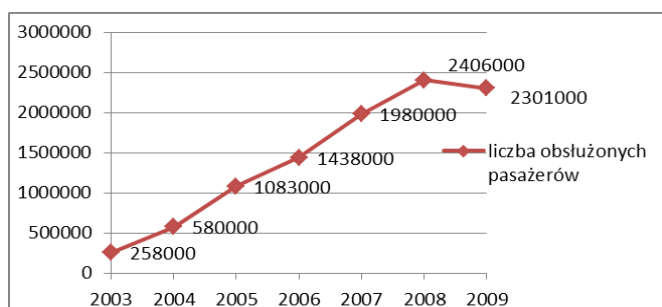
Głównymi inwestycjami zrealizowanymi w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice w latach 2004 – 2014 pozwalającymi na powiększenie jego przepustowości były:

- rozbudowa terminalu pasażerskiego A, która pozwoliła na zwiększenie jego powierzchnię do 7.600 m², co przełożyło się na wzrost przepustowości do 1,7 mln pasażerów,
- budowa drugiego terminala pasażerskiego (terminal pasażerski B), który został oddany oficjalnie do użytku 30 lipca 2007 roku. Dzięki zrealizowaniu tej inwestycji powierzchnia terminali pasażerskich Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice – Pyrzowice wzrosła z 7.600 m² do 21 300 m², zwiększyła się też liczba stanowisk odprawy biletowo-bagażowej z 18 do 35.[7]

Tab.1. Przepustowość portu lotniczego w MPL Katowice Pyrzowice w latach 2003- 2013 [opracowanie własne na podst. 7]

Lata	Przepustowość
2003	500000
2004	1700000
2005	1700000
2006	1700000
2007	3600000
2008	3600000
2009	3600000
2010	3600000
2011	3600000
2012	3600000
2013	3600000

Z danych przedstawionych w tabeli 1 wynika, że rozbudowa terminala pasażerskiego A w 2003 roku poprawiła przepustowość z 500000 pasażerów do 1700000. Oddanie do użytku nowego terminala miało jeszcze większy wpływ na rozwój całego portu, gdyż pozwoliła na zwiększenie przepustowości portu ponad dwukrotnie z 1700000 pasażerów rocznie do 3 600000. Dzięki realizacji tych inwestycji w porcie lotniczym w komfortowych warunkach mogło być odprawionych ponad 3 miliony więcej pasażerów w roku 2007 niż w roku 2003.



Wykres 1. Zmiana wielkości przewozów pasażerskich w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice w latach 2003 – 2009 [opracowanie własne na podst. 9]

Budowa nowego terminala pasażerskiego pozwoliła na podtrzymanie bardzo wysokiej tendencji wzrostowej popytu na przewozy pasażerskie w porcie, która przedstawiona została na wykresie 1. Z danych przedstawionych na powyższym wykresie wynika, że popyt na usługi lotnicze charakteryzował się stałą tendencją wzrostową od 2003 roku aż do roku 2009. Taki wzrost popytu spowodowany był min. rozwojem oferty przewoźników niskokosztowych w porcie oraz rozwojem siatki połączeń. W 2008 roku w porcie zostało odprawionych blisko 8 krotnie więcej pasażerów niż w 2003 roku.

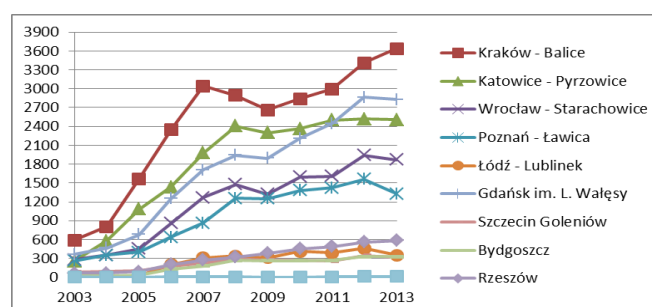
Analizując wykres można dojść do wniosku, że inwestycje w poprawę przepustowości portu min. przez budowę nowego terminala pasażerskiego były koniecznością. Gdyby nie zrealizowano takiej inwestycji pozostawiając przepustowość portu na wcześniejszym poziomie, na jakim możliwe było odprawienie w ciągu roku 500000 a w późniejszym czasie 1700000 pasażerów, to niemożliwe byłoby utrzymanie tak dużej tendencji wzrostowej popytu na przewozy pasażerskie. W roku 2004 albo w 2007, doszłoby do wyczerpania się przepustowości portu. Aby możliwe było odprawianie kolejnych pasażerów mimo wykorzystywania już na maksymalnym poziomie przepustowości w porcie koniecznym działaniem byłaby obniżka standardów bezpieczeństwa oraz standardów jakości obsługi, natomiast to mogłoby skutkować spadkiem popytu na przewozy pasażerskie w porcie i doprowadzić do zahamowania rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice – Pyrzowice a w konse-

kwencji osłabić jego pozycję wśród innych portów lotniczych działających na terenie Polski.

Budowa nowego terminala nie była jednak jedyną inwestycją infrastrukturalną zrealizowaną w porcie pozwalającą na utrzymanie w nim na tak wysokim poziomie tendencji wzrostowej popytu na przewozy pasażerskie.

W porcie w tym celu w latach 2003 – 2014 zrealizowano szereg inwestycji, a główne z nich to:[7]

- budowa drogi ekspresowej S1- ta inwestycja miała na celu polepszenie dojazdu do portu z centrum aglomeracji górnośląskiej. Droga została oddana do użytku 20 listopada 2006 roku. Połączyła ona port lotniczy w Pyrzowicach z węzłem drogowym w Podwarpiu i zapewniła łatwy, szybki i komfortowy dojazd do lotniska;
- budowa nowej płyty postojowej dla samolotów wraz z modernizacją 3 dróg kołowania (E1, E2 i D). Dzięki tej rozbudowie lotnisko jest przygotowane na przyjęcie dwukrotnie większej liczby samolotów niż do tej pory. Na nowej płycie postojowej o powierzchni 110 000 m² może stać jednocześnie aż trzynaście średniodystansowych statków powietrznych, a drogi kołowania zostały przystosowane do obsługi samolotów szerokokadłubowych typu Jumbo Jet;[8]
- rozbudowa terminala pasażerskiego A. Do terminala została dobudowana nawa szerokości około 8,8m i długości 102m, wspomagającą funkcjonalnie istniejący obiekt. Powierzchnia terminala została powiększona o 1000 m² z 7200 do 8200 m². Pojawiła się przeszklona fasada, a także nowy dach zawieszony na linach, które również znacznie uatrakcyjniły wygląd zewnętrzny terminalu;
- budowa hangaru pełniącego funkcję nowej bazy technicznej dla samolotów. Hangar wybudowany w porcie jest obecnie najnowocześniejszym tego typu obiektem w Polsce. Ma on powierzchnię użytkową równą 7 912 m², oraz kubaturę 106 350 m³. Jednocześnie mogą być w nim serwisowane dwa samoloty do kodu C, np. Airbus A320/Boeing 737;[8]
- rozpoczęto budowę nowej drogi startowej wraz z niezbędną infrastrukturą oraz przekształceniem istniejącej drogi startowej w drogę kołowania. Zakończenie realizacji tej inwestycji planowane jest na 2015 rok.[3, s.38]



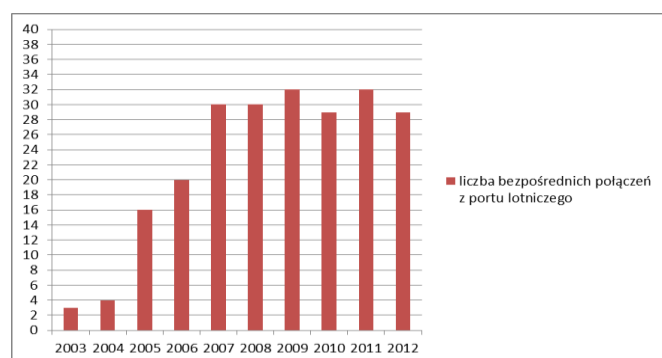
Wykres 2. Zmiany wielkości obsłużonych pasażerów w tysiącach w regionalnych portach lotniczych na terenie Polski w latach 2003 – 2013r. [opracowanie własne na podst. 9]

Inwestycje infrastrukturalne w katowickim porcie zrealizowane od 2006 roku (budowa drogi S1, budowa nowego terminala pasażerskiego), które były związane z poniesieniem nakładów finansowych pozwoliły uzyskać w porcie lotniczym wyższy poziom obsługi ruchu. Dzięki nim, port mógł odprawić w 2008 roku ponad 2 miliony pasażerów i pod względem ilości odprawionych pasażerów w tym okresie zajmował on 2 miejsc wśród portów regionalnych oraz 3 wśród wszystkich portów działających na terenie naszego kraju za lotniskami w Warszawie i Krakowie. Na wykresie również widoczne

jest załamanie się tendencji wzrostowej popytu ruchu pasażerskiego w 2009 roku, która utrzymywała się stele od roku 2003. Przyczyna takiej sytuacji wiązała się z pojawieniem ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego. Na wykresie zauważyć można szybką reakcję zarządców portu, którym przez zastosowanie skutecznego programu naprawczego już w kolejnym roku udało się osiągnąć poprawę wyników przewozowych. W latach 2011 – 2014 popyt na przewozy pasażerskie w porcie utrzymywał się na podobnym poziomie, przez co port lotniczy utracił swoją pozycję na rynku, spadając na 4 miejsce w kraju pod względem ilości obsługiwanych pasażerów na rzecz portu lotniczego w Gdańsku.[1, s.123-125]

1.1. Wpływ rozwoju sieci połączeń w porcie na wielkość przewozów MPL Katowice-Pyrzowice w latach 2003-2014

Jednym z najważniejszych czynników, dzięki którym w latach 2003 – 2014r. był możliwy dynamiczny rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice – Pyrzowice był rozwój sieci połączeń lotniczych. Najbardziej dynamiczny wzrost liczby połączeń w ruchu regularnym w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice można zaobserwować w latach 2003 – 2007. Wzrost ten był powiązany z wprowadzeniem w Polsce „polityki otwartego nieba” w 2004 roku, a więc otwarciem polskiego rynku usług lotniczych dla zagranicznych przewoźników. Skutkiem tego było pojawienie się w porcie oferty przewoźników niskokosztowych.[6, s.128] Na wykresie 3 przedstawiono, jak zmieniła się liczba bezpośrednich połączeń obsługiwanych Przez Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice w latach 2003 – 2012.



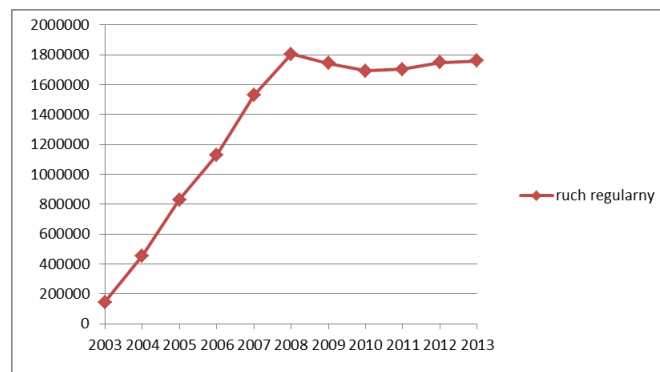
Wykres 3. Liczba bezpośrednich połączeń obsługiwanych z MPL Katowice – Pyrzowice w latach 2003–2012[6, s.128]

Analizując dane przedstawione na powyższym wykresie można zauważyć, że w ciągu 4 pierwszych lat od pojawienie się w porcie przewoźników nastąpił bardzo dynamiczny wzrost liczby połączeń. W 2003 roku w porcie były obsługiwane tylko 3 połączenia, wszystkie przez tradycyjnych przewoźników. W 2005 roku liczba połączeń w ruchu regularnym wzrosła o 433 % z 3 do 16, natomiast w 2007 roku w porcie w ruchu regularnym obsługiwanych było 30 połączeń lotniczych. Było to 10 razy więcej niż w okresie sprzed pojawienia się oferty przewoźników niskokosztowych w katowickim porcie.

Największy wpływ na rozwój siatki połączeń w porcie miało pojawienie się w nim oferty węgierskiego przewoźnika niskokosztowego Wizzair. Rozpoczął on swoją działalność w porcie 1 maja 2004r. W ciągu kilku dni uruchomił on w porcie 4 nowe połączenia lotnicze odpowiednio do takich miast jak: Berlin, Londyn, Rzym i Mediolan. W lipcu, tego samego roku, te same linie lotnicze poszerzyły swoją ofertę o 6 kolejnych połączeń. W kolejnych miesiącach oferta Wizzair poszerzyła się o 2 kolejne połączenia, do Liverpoolu i Brukseli. W 2005 roku sieć połączeń w porcie rozwinęła się o połączenie do Amsterdamu obsługiwane przez Wizzair oraz loty do Kolonii, Hanoweru i Salonik oferowane przez polskiego taniego przewoźnika Centralwings. W roku 2006 te same linie poszerzyły swoją ofertę z

lotniska w Pyrzowicach o połączenie do Edynburga. W tym roku również zostało otwartych w porcie 5 innych połączeń: trzy przez Wizzair (Cork, Doncaster, Oslo), jedno przez Air France (Paryż) oraz jedno przez PLL LOT (Monachium). W roku 2007 siatka połączeń lotniczych w MPL Katowice została znacznie poszerzona. W porcie było obsługiwanych 30 regularnych połączeń. Liderem była niskokosztowa węgierska linia lotnicza Wizzair, która otworzyła dziesięć nowych połączeń: Londyn-Stansted, Belfast, Eindhoven, Bourgas, Kreta–Heraklion Bournemouth, Malmö-Sturup, Coventry, Glasgow-Prestwick, Bruksela-Charleroi. PLL LOT oraz Centralwings otworzyły po jednym nowym połączeniu, odpowiednio do Turynu oraz irlandzkiego Shannon. Największą częstotliwością lotów wykazywały się kierunki do Irlandii i Wielkiej Brytanii. Taka sytuacja związana była z dużym popytem na loty w tych kierunkach, spowodowanym przez emigrację wielu Polaków w poszukiwaniu pracy na zagranicznych rynkach pracy. W latach 2008 - 2012 możemy zaobserwować wyhamowanie tak gwałtownego wzrostu liczby nowych połączeń. Zmiany w strukturze liczby połączeń w ruchu regularnym w tym okresie związane były z wycofaniem się z portu niektórych przewoźników, lub ich bankructwem i pojawieniem się w ich miejsce nowych przewoźników jak np. Germanwings, realizujących nowe połączenia, bądź przejęciem obsługi kierunków połączeń realizowanych przez wycofujących się z portu przewoźników przez inne linie lotnicze, które funkcjonowały dalej w porcie.[7]

Dzięki otwarciu nowych kierunków oraz zwiększeniu częstotliwości operowania na dotychczas obsługiwanych trasach można było zaobserwować znaczny wzrost ruchu w Porcie Lotniczym. Na wykresie 4 przedstawiony jest wpływ rozwoju siatki połączeń na ilość obsługiwanych pasażerów w ruchu regularnym Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice w latach 2003-2013.



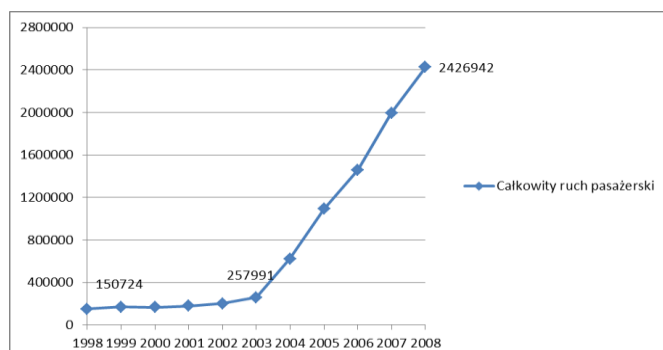
Wykres 4. Zmiany wielkości obsługiwanych pasażerów w ruchu regularnym Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice w latach 2003- 2013[opracowanie własne na podst. 7]

Jak przedstawiono na wykresie rozwój katowickiego lotniska w latach 2003 – 2013, uzależniony był od aktywności przewoźników lotniczych oraz skłonności do tworzenia przez nich nowych połączeń. W roku 2008 w porcie obsługiwanych było 10 krotnie więcej połączeń niż w roku 2003 to też przełożyło się na bardzo dynamiczny wzrost liczby pasażerów odprawionych w porcie w tym samym okresie w ruchu regularnym. W 2008r. odprawiono ponad 12 krotnie więcej pasażerów niż w roku 2003. W latach 2009 – 2013 możemy zaobserwować zahamowanie takiej dynamiki wzrostowej spowodowane kryzysem gospodarczym. W związku z jego pojawieniem się przewoźnicy nie decydowali się na otwieranie nowych połączeń.

1.2. Oferta przewoźników niskokosztowych w porcie a wielkość przewozów – MPL Katowice-Pyrzowice w latach 2003-2014.

Pojawienie się w porcie przewoźników niskokosztowych oraz rozwój ich oferty były czynnikami, które warunkowały duży wzrost popytu na usługi pasażerskie. Dlatego też mogli oni rozwijać siatkę połączeń w porcie. Dzięki wzrostowi popytu, który wiązał się z pojawieniem ich oferty w porcie zarządcy portu osiągnęli większe zyski i posiadali środki, które pozwoliły im na ulepszanie infrastruktury w porcie.[5, s.83]

Ich oferta miała szczególnie duży wpływ na wzrost popytu na przewozy pasażerskie. Na wykresie 5 przedstawiono zmiany w liczbie odprawianych pasażerów w latach 1998 – 2008.



Wykres 5. Zmiany wielkości odprawianych pasażerów w MPL Katowice – Pyrzowice w latach 1998–2008 [opracowanie własne na podst. 7]

W pierwszych 5 latach: 1998 – 2003 możemy zaobserwować stałą tendencję wzrostową. Dynamika zmian wielkości obsługiwanych w porcie przewozów pasażerskich w roku 2003 względem 1998 wyniosła 71% a w porcie zostało odprawionych o ponad 100 tysięcy więcej pasażerów. Port w tym okresie nie rozwijał się w szybkim tempie, oraz nie zyskał zbyt na swoim znaczeniu w skali kraju. W latach 2003 – 2008, a więc w okresie kolejnych 5 lat od pojawienia się w porcie przewoźników niskokosztowych obserwujemy znacznie większy wzrost dynamiki popytu na usługi lotnicze. W roku 2008 względem roku 2003 wyniósł on aż 841 %, liczba obsługiwanych pasażerów wzrosła o blisko 2 miliony. Dlatego można stwierdzić, że ich pojawienie było kluczowym czynnikiem dla rozwoju portu. Największą dynamikę wzrostu popytu względem roku ubiegłego możemy zauważyć w latach 2004 -2005. Ta sytuacja spowodowana była pojawieniem się w porcie w 2004 roku węgierskiego przewoźnika niskokosztowego Wizzair, który utworzył w tym czasie 13 nowych połączeń oraz pojawieniem się w porcie kolejnego przewoźnika Centralwings, który w 2005 roku utworzył kolejne 3 nowe połączenia.[1, s.114]

W tabeli poniżej przedstawione zostały procentowe zmiany udziału przewoźników niskokosztowych w liczbie obsługiwanych w porcie pasażerów.

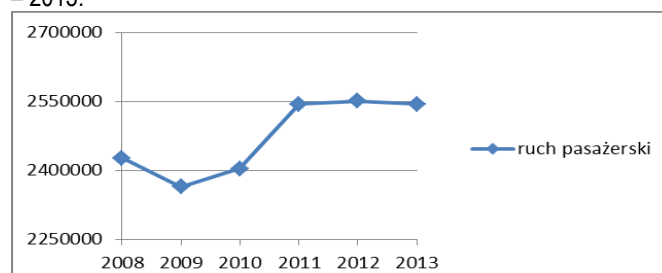
Tab.2. Udział przewoźników niskokosztowych w liczbie przewiezionych pasażerów w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice - Pyrzowice w latach 2004 – 2008 [opracowanie własne na podst. 9]

Lata	Udział w %
2004	63,50%
2005	84,85%
2006	80,63%
2007	82,37%
2008	86,60%

Dane w tabeli pokazują jak ważną rolę odegrali przewoźnicy niskokosztowi w rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego już w pierwszym roku swojej działalności w porcie obsługiwali oni ponad 60 % wszystkich pasażerów w kolejnych latach powiększając tą liczbę do ponad 80 %.

Okres od 2003 - 2008 można uznać za najlepszy okresem w ciągu całej historii funkcjonowania portu w szczególności pod względem zmian liczby obsługiwanych pasażerów. Port w tym czasie zajmował 3 miejsce w kraju ustępując portom w Krakowie i Warszawie.

W kolejnych 5 latach dynamika zmian wielkości popytu na przewozy pasażerskie znacznie wyhamowała, a powodem takiej sytuacji było pojawienie się ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego. Wraz z jego pojawieniem się na rynku następowały nieprzewidywalne zmiany kosztów paliwa, co generowało wzrost wydatków ponoszonych przez przewoźników, a z tym wiązały się podwyżki cen biletów. Na wykresie poniżej przedstawione zostały zmiany wielkości odprawianych pasażerów w porcie w latach 2008 – 2013.



Wykres 6. Zmiany wielkości popytu na przewozy pasażerskie w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice PL w latach 2008 – 2013 [opracowanie własne na podst. 7]

Dane na wykresie obrazują jak zmieniła się dynamika popytu na przewozy pasażerskie w latach 2008 – 2013. W 2009 roku zauważalny jest spadek popytu, powodem takiej sytuacji było pojawienie się ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego. Do innych powodów, które spowodowały taką sytuację i nastąpiły równoległe z kryzysem możemy zaliczyć zwiększenie się nakładów linii oraz portów lotniczych na poprawę poziomu bezpieczeństwa oraz na działania proekologiczne.[1, s. 125] W 2010 roku jednak już zarządcy portu przez wdrożenie programu naprawczego udało się uzyskać poprawę wyników przewozowych. W kolejnym roku możemy zaobserwować wzrost popytu a w następnych latach utrzymywanie się go na podobnym poziomie. W latach tych większy wpływ na wzrost liczby przewozów pasażerskich miał wzrost popytu na przewozy czarterowe niż rozwój oferty przewoźników niskokosztowych.

Można stwierdzić, że to właśnie pojawienie się przewoźników niskobudżetowych w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice – Pyrzowice było kluczowym czynnikiem dla jego rozwoju. Przewoźnicy ci spopularyzowali wśród społeczeństwa ten rodzaj transportu przez obniżki cen biletów oraz organizację akcji promocyjnych. Uczynili oni podróż samolotem dostępną dla zwykłych ludzi. Okres pierwszych pięciu lat funkcjonowania na terenie Portu Lotniczego Katowice – Pyrzowice przewoźników niskokosztowych był najlepszym okresem w historii lotniska. Notowało ona w tym czasie rekordowe wzrosty liczby obsługiwanych pasażerów. Liczba ta wzrosła ponad 9 krotnie, w roku 2003 odprawionych w porcie zostało 257991 pasażerów, natomiast w 2008 liczba odprawianych pasażerów wynosiła już 2426942 pasażerów. To rozwój ich oferty w sposób bezpośredni przyczynił się do zwiększenia liczby połączeń realizowanych z portu zarówno w ruchu regularnym jak i czarterowym. Dzięki zapewnieniu takiego wzrostu popytu znacznie wzrosły dochody zarządców portu i mogli realizować oni inwestycje związa-

ne z rozbudową, budową nowych terminali pasażerskich w porcie oraz budową nowych dróg dojazdowych (droga ekspresowa S1). Te inwestycje sprawiły, że zwiększył się zarówno komfort podróżowania z portu oraz polepszył się dojazd przez co w znaczny stopniu został ułatwiony dostęp do portu również dla pasażerów z poza aglomeracji śląskiej.

WNIOSKI

Przeprowadzone analizy danych statystycznych dotyczące zmian zachodzących w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice - Pyrzowice pozwoliły na wyciągnięcie wniosku, że na lata 2003 – 2014 przypadł okres bardzo dynamicznego rozwoju transportu lotniczego w Polsce. W tym okresie w porcie zaobserwowano znaczące zmiany zachodzące w wielkości odprawianych pasażerów. Największa dynamika progresywna w zmianie popytu na przewozy pasażerskie w porcie została zaobserwowana w latach 2003 – 2008. Odpowiadało za to przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, które wiązało się z przyjęciem zliberalizowanych przepisów prawa, których głównym założeniem było otwarcie polskiego rynku przewozów lotniczych na konkurencję. W następstwie tego w katowickim lotnisku pojawili się przewoźnicy niskokosztowi tj. Wizzair, Ryanair, którzy obniżając ceny biletów uczynili podróże samolotami dostępnymi dla ogółu społeczeństwa. Rozwój oferty tanich linii lotniczych w porcie wiązał się również z zwiększeniem liczby obsługiwanych w nim bezpośrednich połączeń lotniczych. Na dynamikę zmian przewozów realizowanych w porcie wpływ miała także modernizacja terminala pasażerskiego A oraz budowa drugiego terminala pasażerskiego. Obok rozbudowy terminali kluczową inwestycją wpływającą na rozwój Katowickiego Portu była budowa drogi S1. Pozwoliła ona uzyskać wyższy poziom ruchu, usprawniła dojazd do portu dla pasażerów spoza aglomeracji śląskiej.

BIBLIOGRAFIA

1. Hawlena J.: Regionalne porty lotnicze w warunkach spowolnienia gospodarczego na przykładzie MPL Katowice –Pyrzowice. W: Współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie. Red. M. Michałowska. Studia Ekonomiczne AE w Katowicach. Katowice 2012.
2. Kadłubek M.: The Selected Problems of Logistics and Transport in Poland in Times of Economic Crisis, 17th International Conference MEKON 2015, February 4-5, 2015, Ostrava.
3. Karbowski A.: Rozbudowa infrastruktury lotniczej w Polsce, Budownictwo, technologie, architektura nr 4 (48)/2009.
4. Olipra Ł.: Inwestycje w infrastrukturę lotniczą, jako czynnik rozwoju gospodarczego miast i regionów. W: Innowacyjna metropolia, konkurencyjny region. Red. M. Słupińska: „Acta Universitatis Lodzensis, Folia oeconomica” 2010, nr 246.
5. Pijet – Migoń E.: Dziesięć lat "otwartego nieba" nad Polską - implikacje dla turystyki W: Krajowy i międzynarodowy rynek turystyczny. Red. B. Meyer. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2014, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, nr 27.
6. Tłoczyński D.: Badania pasażerów a komodalność transportu lotniczego. W: Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej „Transport”z. 80. Red. A. Buchacz Wydawnictwo Politechniki Śląskiej. Gliwice 2013.
7. <http://www.katowice-airport.com>
8. <http://www.pasazer.com>
9. <http://www.ulc.gov.pl>

FACTORS AFFECTING THE DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT IN POLAND IN THE YEARS 2003-2014 - EXAMPLE KATOWICE-PYRZOWICE INTERNATIONAL AIRPORT

Abstract

The aim of the paper is to show how it has developed air transport in Poland on the example of Katowice- Pyrzowice Airport in the years 2003 - 2014. Based on the analysis presented in the statistical surveys indicated the relationship between the dynamic growth in demand for air transport services and infrastructure changes carried out in airport and their influence on the importance of the port on the Polish aviation market . The article also demonstrated the relationship between the emergence of low-cost carriers in the port, the development of grid connections and changes in the volume of traffic carried by the port and factors influencing its development.

Autor:

Kozerska Monika - Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, e-mail: monika.kozerska@poczta.onet.pl