

Rozwój regionalnych portów lotniczych w Polsce

Development of regional airports in Poland

W Polsce przez wiele lat dostęp do transportu lotniczego był dla przeciętnego obywatela mocno ograniczony zarówno ze względu na ceny, jak i odległość od lotniska. Po liberalizacji rynku lotniczego i wprowadzeniu polityki „otwartego nieba” sytuacja ta jednak ulegała diametralnej zmianie. Pojawienie się przewoźników niskokosztowych zdecydowanie zwiększyło dostępność transportu lotniczego pod względem finansowym. Miało ono również niebagatelny wpływ na rozwój regionalnych portów lotniczych, które do tej pory pełniły jedynie służebną rolę w stosunku do centralnego lotniska kraju Warszawa-Okęcie. Rozwój portów regionalnych usunął w znacznym stopniu terytorialne ograniczenie dostępności transportu lotniczego, gdyż to właśnie z tych portów można się obecnie dostać do wielu zakątków Europy i świata. Dlatego też obecnie obserwujemy ciągły wzrost znaczenia regionalnych portów lotniczych. Tendencja ta dotyczy nie tylko Polski, ale również wielu krajów Europy. Celem niniejszego artykułu jest określenie stopnia rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce oraz wskazanie ich roli w rynku lotniczym kraju na tle trendów w transporcie lotniczym w wybranych krajach UE.

Słowa kluczowe:

regionalne porty lotnicze, lotniska w Polsce, rozwój portów lotniczych.

In Poland for many years access to air transport for the average citizen has been very limited, both in terms of cost and distance from the airport. After the liberalization of the aviation market and the introduction of the policy of "open skies", this situation has changed diametrically. The emergence of low-cost carriers has definitely increased the financial availability of air transport. It has also a great influence on the development of regional airports, which have for many years played only a subordinate role in relation to the country's central airport in Warsaw-Okęcie. The development of regional airports largely removed the territorial limitation of the availability of air transport, since it is from these ports, we can now get in many parts of Europe and the world. Therefore, we are now seeing a continuous increase in the importance of regional airports. This trend concerns not only Polish, but also in many European countries. The purpose of this article is to determine the degree of development of regional airports in Poland and an indication of their role in the aviation market of the country against trends transport in selected EU countries.

Key words:

regional airports, airports in Poland, regional airports development.

Krótką charakterystyka portów lotniczych z uwzględnieniem roli lotnisk regionalnych

Podstawowym zadaniem portów lotniczych jest obsługa pasażerów i ładunków, a także umożliwienie bezpiecznego startu i lądowania statkom powietrznym, korzystającym z usług portu lotniczego (Litwiński, 2009). Obok funkcji transportowej, jaką spełnia port lotniczy, do funkcji portów lotniczych zaliczyć także możemy promowanie oraz rozwój miasta i regionu, w którym dany port się znajduje, generowanie dochodów zarówno z działalności lotniczej, jak i pozalotniczej, tworzenie miejsc pracy, szkolenia dla pracowników, zapewnienie bezpieczeństwa i opieki

zdrowotnej (lotnictwo sanitarne oraz pożarnicze; Czecharowski, 2002).

Komisja Europejska w komunikacie *Wytoczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych* z dnia 9 grudnia 2005 roku wyróżnia 4 kategorie lotnisk: duże wspólnotowe porty lotnicze (np. Londyn-Heathrow, Paryż-Charles de Gaulle), krajowe porty lotnicze (np. Warszawa-Okęcie), duże regionalne porty lotnicze (np. Kraków-Balice) i małe regionalne porty lotnicze (np. Szczecin-Goleniów; Szymonik, 2013).

Liberalizacja rynku lotniczego przeprowadzona w Europie Zachodniej pod koniec ubiegłego stulecia, a w Polsce od roku 2004 spowodowała pojawienie się przewoźników niskokosztowych, którzy stali się głów-

na siłą napędową rozwoju rynku lotniczego w wielu krajach. Przewoźnicy ci szczególnie szybko zaczęli rozwijać się po roku 2001, a w roku 2005 działało na europejskim rynku już ponad 50 przewoźników tego typu (Graham i Shaw, 2008). Przewoźnicy LCC (ang. *Low-cost carriers* — przewoźnicy niskokosztowi) dają impuls do rozwoju sieci lotnisk regionalnych. Rozwój ten w poszczególnych państwach realizuje się w różnym tempie, co wynika ze specyficznych warunkowań danego kraju, jak choćby kwestii własności portów lotniczych oraz zarządzania nimi. Ogólnie ujmując, lotniska mogą być zarządzane jako część krajowej (bądź regionalnej) sieci lub mogą działać niezależnie. Mogą one stanowić własność publiczną, prywatną, bądź publiczno-prywatną. Również zarządzanie nimi może spoczywać w rękach władz lokalnych albo zostać powierzone przedsiębiorstwom prywatnym (Halpern i Pagliari, 2007). Za przykłady różnych podejść państw w tej materii mogą posłużyć Hiszpania, Francja i Wielka Brytania.

W Hiszpanii mamy do czynienia z centralizacją własności i zarządzania portami lotniczymi. W tym celu powołana do życia została organizacja AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), która jest zależna od ministerstwa rozwoju i zarządza 47 portami lotniczymi, w tym również największymi, w Madrycie i Barcelonie. W 2010 roku wprowadzono reformę, która miała przyczynić się do decentralizacji zarządzania portami lotniczymi. Przewidziano możliwość częściowej prywatyzacji spółki AENA (do 49% udziałów) oraz lotnisk Barajas i El Prat. W 2012 roku wycofano się z prywatyzacji tych dwóch największych lotnisk. Utrzymanie centralizacji zarządzania argumentowano m.in. możliwością pokrywania strat jednych lotnisk zyskami generowanymi przez inne porty lotnicze. To sprawia, że hiszpańskie lotniska nie mają narzędzi, by samodzielnie zwiększać swoją konkurencyjność. Regionalne władze próbują co prawda wspomagać porty lotnicze zlokalizowane na ich terytorium, jednak w obliczu braku możliwości decydowania o sprawach lotnisk jest to trudne (Ballart, Güell, 2015; Núñez-Sánchez, 2015). W ostatnich latach poza oficjalnym systemem zarządzanym przez AENA powstają prywatne lotniska regionalne, promowane przez lokalne władze. Przykładami takich lotnisk są choćby: Ciudad Real, Lleida, czy Murcia (Gomez Comendador, Arnaldo Valde, Perez Sanz, 2012). Szerzej na temat hiszpańskich regionalnych portów lotniczych i ich powiązania z przewoźnikami LCC piszą P. Suau-Sanchez i G. Burghouwt (2011).

We Francji jeszcze niedawno wszystkie porty lotnicze były podmiotami publicznymi, wspólnie zarządzanymi. W 2004 roku zdecydowano się jednak dokonać decentralizacji zarządzania, przydzielając każdemu lotnisku osobnego zarządcę funkcjonującego na poziomie regionalnym. Przekazanie portów lotniczych regionom odbyło się bezpłatnie. Od tego mo-

mentu każde lotnisko musi radzić sobie samo, licząc się z możliwością zamknięcia, jeśli będzie nierentowne. Rozwój poszczególnych portów regionalnych odbywa się w różnym tempie — część z nich szybko zwiększa swoją wydajność, część utrzymuje ją na stałym poziomie, a część ją obniża (Barros, Liang, Pepoch, 2013).

Wielka Brytania jako pierwsze państwo w Europie zaczęła prywatyzować porty lotnicze. Miało to miejsce w 1987 roku (na mocy Airport Act z 1986 r.), kiedy to 7 lotnisk (Heathrow, Gatwick, Stansted, Southampton, Edynburg, Glasgow i Prestwick) zostało oddane pod zarządek British Airports Authority (BAA). Uznano, że lotniska te mają być jednostkami samowystarczalnymi finansowo, działającymi na zasadach komercyjnych. Airport Act pozwolił władzom samorządowym na prywatyzowanie portów lotniczych. Na mocy 2 części Airport Act sprywatyzowano kolejnych 16 portów lotniczych. W roku 2010 działało w Wielkiej Brytanii 6 lotnisk będących własnością BAA, 4 lotniska będące własnością lokalnych władz, 12 lotnisk będących własnością prywatną, 5 lotnisk publiczno-prywatnych i 1 lotnisko będące własnością władz lokalnych zarządzane na mocy umowy koncesyjnej (Humphreys, Francis, 2002; Ison, Francis, Humphreys, Page, 2011).

Regionalne porty lotnicze są wybierane przez przewoźników LCC ze względu na takie zalety, jak: mniejsze opłaty lotniskowe, krótszy czas operacji, mniejsze natężenie ruchu, brak problemów z dostępnością i zatorami, dzięki czemu nie występują koszty opóźnionych lotów, niskie koszty marginalne oraz możliwość dostosowania infrastruktury portu do potrzeb przewoźnika (Marek, Liszewski, 2015; Brzeziński i inni, 2013; Barbot, 2006; Tapiador, Mateos, Marti-Henneberg, 2008). Lotniska regionalne mogą przynieść wiele dobrego nie tylko przewoźnikom, lotnisku i użytkownikom, ale też całej społeczności lokalnej (np. poprzez wzrost zatrudnienia). Regionalne porty lotnicze wraz ze wzrostem popytu na usługi lotnicze odgrywają i będą odgrywać coraz większą rolę w europejskiej sieci lotniczej. Z jednej strony dadzą dostęp do transportu lotniczego większej liczbie ludzi, a zwłaszcza osobom, które nie mogłyby skorzystać z tych usług w innym przypadku. Z drugiej strony, regionalne porty lotnicze poprzez swój potencjał, atrakcyjny dla wielu przewoźników, zwiększają konkurencję między liniami, co prowadzi do obniżenia taryf, wzrostu częstotliwości lotów oraz dostępu do większej liczby miejsc docelowych (Carballo-Cruz, 2014; Postorino, 2010).

W rozwoju regionalnych portów lotniczych bardzo ważnym czynnikiem jest poziom integracji z regionalną siecią transportową. Oczywisty jest fakt, że większe szanse rozwoju będzie mieć port, do którego prowadzą autostrady czy linie kolejowe. Ministerstwo transportu wyróżnia cztery poziomy integracji portu lotniczego z regionalną siecią transportową:

- na najwyższym poziomie integracji znajdują się porty lotnicze połączone z węzłem autostradowym i posiadające dworzec szybkiej kolei;
- kolejny poziom zajmują porty zintegrowane z lokalną siecią kolejową oraz z drogami szybkiego ruchu;
- na trzecim poziomie integracji znajdziemy porty lotnicze połączone z drogami szybkiego ruchu, posiadające ponadto lokalne połączenia kolejowe z obsługiwany miastami;
- na najniższym poziomie integracji port lotniczy skomunikowany jest z otoczeniem jedynie za pomocą dróg, które nie należą do kategorii dróg szybkiego ruchu (Augustyniak, 2012).

Porty lotnicze w Polsce

W Polsce na podstawie rejestru lotnisk cywilnych, prowadzonego zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, opracowanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w 2015 roku funkcjonowało 59 lotnisk. Wśród nich 13 portów lotniczych, które mogą obsługiwać ruch międzynarodowy. Największym, a jednocześnie centralnym portem lotniczym w Polsce jest port Warszawa-Okęcie, jednak w skali krajów Unii Europejskiej port ten ma znaczenie dość niewielkie (Rekowski, 2011). Pozostałe 12 portów lotniczych to porty regionalne.

W polskich portach lotniczych odbywa się zarówno regularny, jak i czarterowy ruch lotniczy. W niniejszym artykule pod uwagę brany będzie je-

dynie ruch regularny. Liczba pasażerów obsłużona w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym w latach 2005–2014 przedstawiona została na rysunku 1.

Liczba pasażerów korzystających z regularnych przewozów samolotowych systematycznie wzrasta. Wyjątkiem był tu tylko rok 2009, kiedy to zanotowano spadek liczby pasażerów zarówno w porcie centralnym, jak i w portach regionalnych. Spadek ten spowodowany był kryzysem gospodarczym, który rozpoczął się w 2008 roku. W roku 2014 łącznie w polskich portach lotniczych obsłużono ponad 27 mln pasażerów, czyli o 16 mln więcej niż 10 lat wcześniej. Szczególny udział w tym wzroście miały porty regionalne, w których liczba obsłużonych pasażerów wzrosła w ciągu 10 lat prawie czterokrotnie.

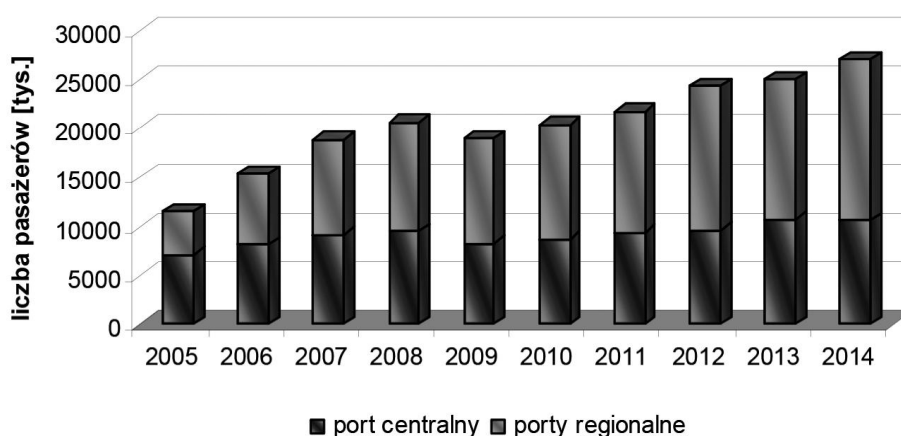
W porcie centralnym wzrost ten był znacznie niższy i wyniósł około 50%. Warto również zauważyć, że od 2007 roku w portach regionalnych obsługiwanych jest więcej pasażerów niż w porcie centralnym.

Jak wskazują powyższe dane, porty regionalne przejmują coraz większą rolę w transporcie lotniczym w Polsce. Na rysunku 2 przedstawiono udział poszczególnych portów w ogólnej strukturze liczby pasażerów obsłużonych w portach lotniczych w Polsce w 2014 roku.

W 2014 roku w porcie centralnym im. Fryderyka Chopina w Warszawie obsłużono ponad 39% wszystkich pasażerów. Wśród portów regionalnych w Polsce zdecydowanie największą rolę odgrywają porty w Krakowie, Gdańsku i Katowicach. W tych trzech miastach obsłużono w 2014 roku 36% pasażerów (przy czym było to 59% pasażerów korzystających z usług lotnisk regionalnych). Dość istotne znaczenie

Rysunek 1

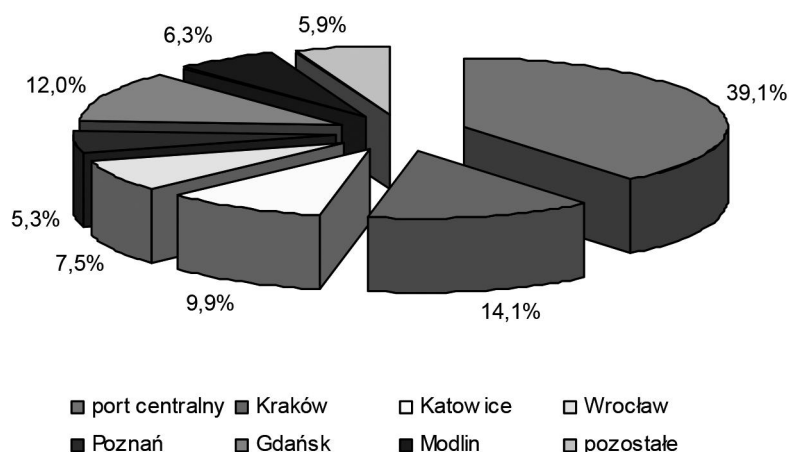
Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w latach 2005–2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

Rysunek 2

Struktura liczby pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

dla regularnego pasażerskiego ruchu lotniczego miały również porty we Wrocławiu, Modlinie i Poznaniu. Interesującym przypadkiem jest tu port w Modlinie, który zaledwie 4 lata po oddaniu do użytku zdobył już ponad 6% udziału w segmencie portów regionalnych. Pozostałe porty lotnicze w Polsce mają raczej marginalne znaczenie w ogólnej strukturze regionalnych portów lotniczych — w 2014 roku ich łączny udział w strukturze obsłużonych pasażerów wyniósł niecałe 6%.

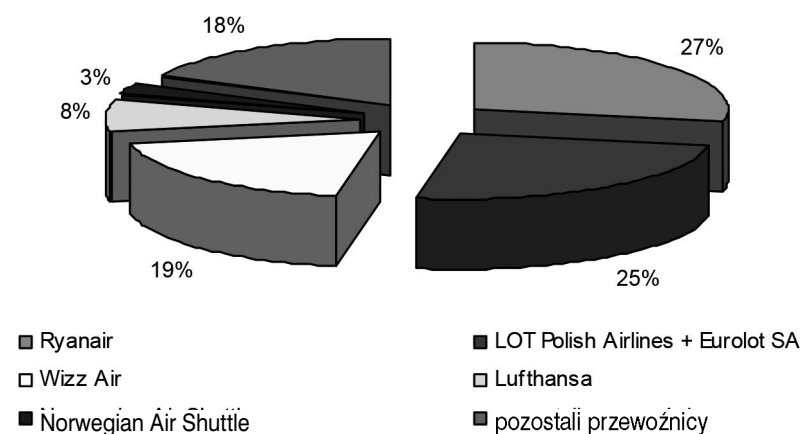
Badanie rozwoju portów lotniczych w Polsce wzbogacono o analizę przewoźników operujących w tych portach. Odniesienie to pozwoli lepiej zrozumieć trend i przyczyny zmian w strukturze portów lotniczych w Polsce. Na rysunku 3 przedstawiono największych przewoźników działających na polskim rynku w 2014 roku, natomiast na rysunku 4 dokonano ana-

lizy porównawczej udziału polskich przewoźników tradycyjnych i zagranicznych przewoźników niskokosztowych w polskim rynku lotniczym.

W roku 2014 największy udział w rynku lotniczym w Polsce odnotował irlandzki Ryanair, który obsłużył ponad 1/4 wszystkich pasażerów. Niewiele gorszy wynik osiągnął polski LOT. Warto zwrócić uwagę, że w pierwszej piątce największych przewoźników w roku 2014 znalazło się aż 3 przewoźników niskokosztowych: Ryanair, Wizz Air i Norwegian Air Shuttle, do których należała prawie połowa rynku. To ukazuje, w jak dużym stopniu polski rynek lotniczy 10 lat po liberalizacji został praktycznie zdominowany przez przewoźników LCC. Dla porównania można tu dodać, że w roku 2005 największy udział w rynku miał PLL LOT (43,81%), a przewoźnicy zagraniczni łącznie obsłużyli 51,37% pasażerów, przy czym udział za-

Rysunek 3

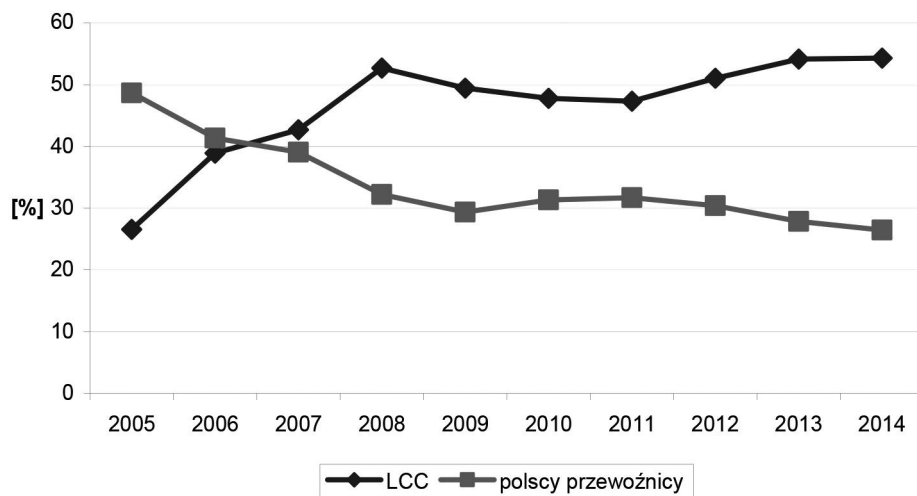
Najwięksi przewoźnicy na polskim rynku lotniczym w 2014 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

Rysunek 4

Udział polskich przewoźników tradycyjnych i przewoźników niskokosztowych w rynku lotniczym w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

granicznych przewoźników w rynku kształtował się na poziomie 26,33%. W roku 2010 ponownie największy udział w rynku miał LOT (włącznie z EUROLOT-em) — udział ten wynosił 31,24%. Kolejne dwie pozycje zajęli przewoźnicy niskokosztowi: Ryanair (z udziałem na poziomie 21,61%) i Wizz Air (20,69%). Piątkę największych przewoźników uzupełniają Lufthansa (7,58%) i EasyJet (2,90%).

Zaobserwowane na rysunku 4 tendencje potwierdzają postawioną już wcześniej tezę, że przewoźnicy niskokosztowi zdominowali polski rynek. Już w 3 lata po wejściu na ten rynek obsłużyli więcej pasażerów niż polskie przedsiębiorstwa tradycyjne na czele ze spółką LOT. Różnica w udziale w rynku tych dwóch grup przewoźników coraz bardziej się pogłębia, gdyż udział przewoźników niskokosztowych ciągle wzrasta (z wyjątkiem lat 2009–2011), a przewoźników polskich — spada (wyjątek stanowią lata 2010–2011). Tak szybki rozwój przewoźników LCC nie byłby jednak możliwy bez sieci regionalnych portów lotniczych. To właśnie te porty są bowiem z założenia bazą przewoźników niskokosztowych.

Dynamika rozwoju wybranych europejskich portów lotniczych oraz regionalnych portów lotniczych w Polsce

Europejski rynek lotniczy już w 1997 roku doczekał się liberalizacji i wprowadzenia polityki „otwartego nieba”. W związku z tym dużo wcześniej niż

w Polsce pojawili się na nich przewoźnicy niskokosztowi, którzy na swoje bazy wybierali głównie porty regionalne. W wielu państwach europejskich mamy do czynienia z sytuacją, w której w niewielkiej odległości od lotnisk centralnych rozwijają się lotniska regionalne, będące bazą największych przewoźników LCC. Na rysunku 5 przedstawiono dynamikę rozwoju takich par portów w wybranych miastach. Portami centralnymi są: Brussels Airport, El Prat, Charles de Gaulle i Heathrow, natomiast Charleroi, Girona, Beauvais i Luton to porty regionalne będące hubami dużych przewoźników niskokosztowych.

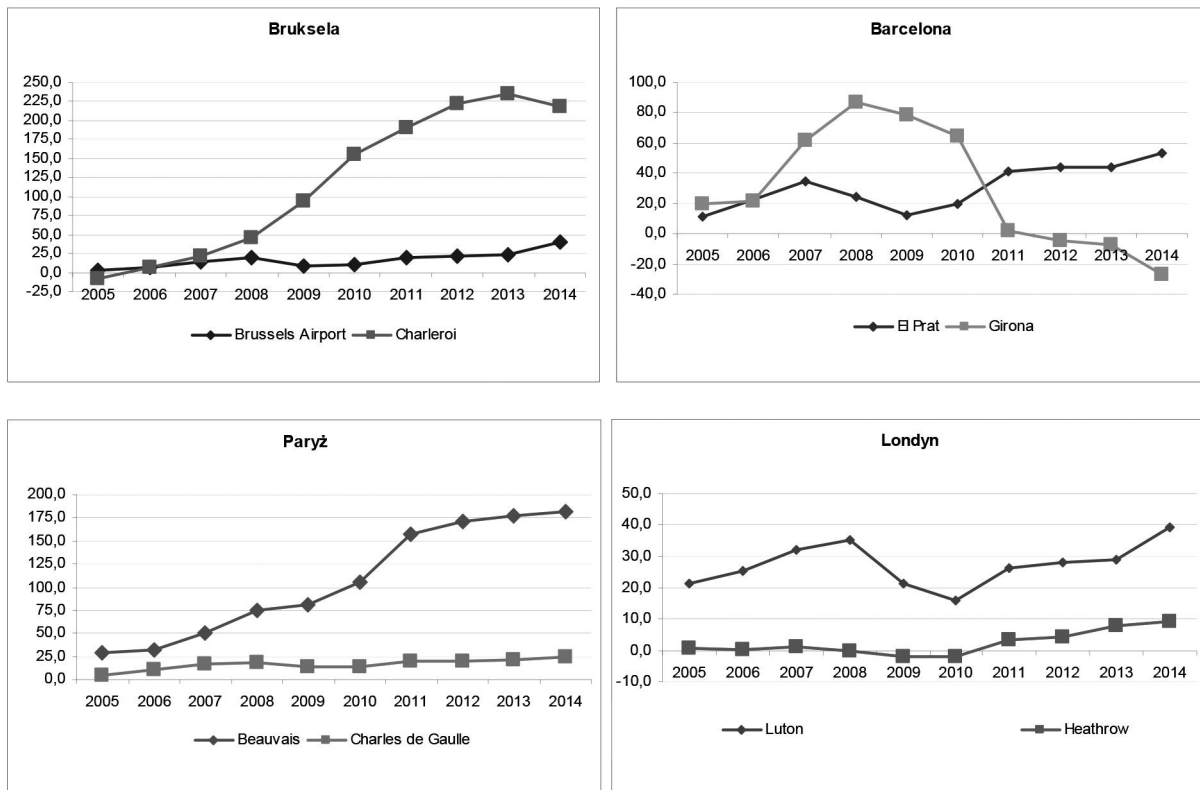
Wskaźnik dynamiki liczby pasażerów dla poszczególnych miast jest mocno zróżnicowany. Ciekawym przypadkiem jest port Girona, który od 2011 roku notuje ciągły spadek liczby obsłużonych pasażerów, osiągając przy tym ujemny poziom analizowanego wskaźnika. Taka sytuacja nie jest jednak w hiszpańskich portach regionalnych odosobniona, gdyż wiele z nich boryka się z takim samym problemem. Co jednak unikalne w skali Europy, najwięksi przewoźnicy niskokosztowi (m.in. Ryanair) chętniej wybierają lotnisko centralne, jakim jest El Prat, od lotniska regionalnego w Gironie, z powodu korzystnych warunków współpracy.

W pozostałych analizowanych miastach zdecydowanie większą dynamikę liczby obsłużonych pasażerów wykazują lotniska regionalne. Rekordzistą jest tu lotnisko Charleroi, dla którego wskaźnik dynamiki wyniósł ponad 220%. Liczba pasażerów obsłużonych na lotniskach centralnych wzrastała natomiast znacznie wolniej.

Przegląd rozwoju europejskich portów lotniczych rozszerzono o analizy rozwoju polskiego ryn-

Rysunek 5

Dynamika liczby pasażerów obsłużonych w wybranych europejskich portach lotniczych (rok 2004=rok bazowy)



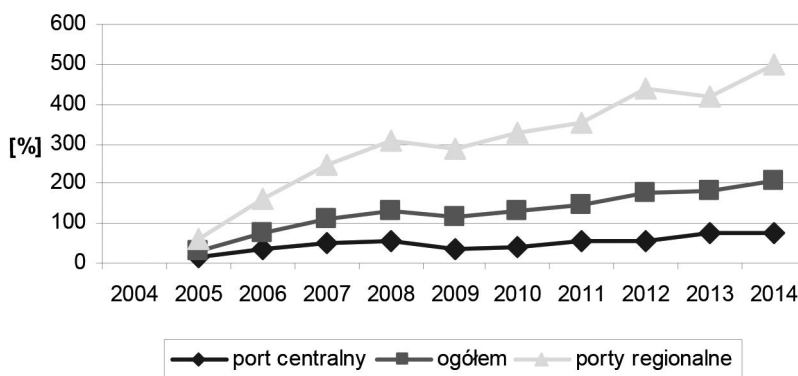
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

ku transportu lotniczego. W pierwszej kolejności porównano dynamikę rozwoju portów regionalnych i portu centralnego na tle średniej dynamiki rozwoju rynku lotniczego w Polsce, co przedstawione zostało na rysunku 6. Za rok bazowy uznany został rok 2004.

Dużo większą dynamikę liczby pasażerów odnotowały porty regionalne niż port centralny. Podczas gdy w portach regionalnych wskaźnik ten w ciągu 10 lat osiągnął wartość prawie 500%, w porcie centralnym liczba obsłużonych pasażerów zwiększyła się o niecałe 100%. To oznacza, że porty regional-

Rysunek 6

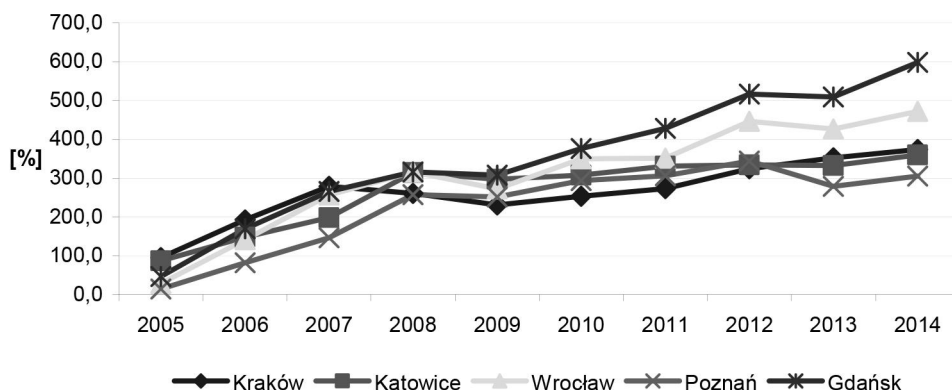
Dynamika liczby pasażerów obsłużonych w ruchu lotniczym w Polsce w latach 2005–2014 (rok 2004=rok bazowy)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

Rysunek 7

Dynamika liczby pasażerów obsłużonych w wybranych regionalnych portach lotniczych w Polsce w latach 2005–2014 (rok 2004=rok bazowy)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

ne rozwijają się ponad 5-krotnie szybciej niż port centralny.

Analizę ogólnej dynamiki portów regionalnych uzupełnia badanie dynamiki dla wybranych regionalnych portów lotniczych. Aktywność ta ukazana została na rysunku 7. Podobnie jak we wcześniejszym przypadku, rok 2004 został rokiem bazowym.

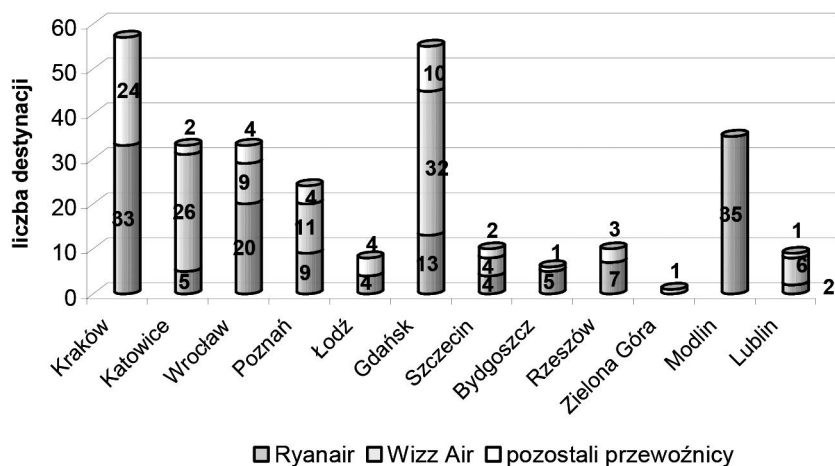
Analizowane porty lotnicze charakteryzują się wysoką dynamiką liczby obsłużonych pasażerów. W ciągu 10 lat wszystkie porty lotnicze odnotowały znaczny wzrost liczby obsłużonych pasażerów: od około 3-krotnego wzrostu tej liczby w przypadku portu poznańskiego, do ok. 6-krotnego wzrostu w porcie gdańskim. W latach 2009 i 2013 w przypadku prawie wszystkich analizowanych lotnisk miały miejsce nieznaczne spadki liczby obsłużonych pasażerów w po-

równaniu do roku ubiegłego, jednak trend ten był każdorazowo krótkotrwały. Generalnie można przyjąć, że we wszystkich omawianych portach lotniczych dynamika kształtowała się w podobny sposób.

Jak już wspomniano, jednym z głównych motorów napędowych rozwoju regionalnych portów lotniczych jest obecność na nich przewoźników niskokosztowych. W tym kontekście interesujące wydaje się porównanie liczby destynacji dostępnych z danych portów lotniczych oferowanych przez poszczególnych przewoźników. Do analizy wybrano dwóch największych przewoźników LCC na polskim rynku: Ryanair i Wizz Air. Liczbę kierunków lotu oferowanych na poszczególnych lotniskach z podziałem na przewoźników zaprezentowano na rysunku 8.

Rysunek 8

Liczba kierunków lotu oferowana przez przewoźników w poszczególnych portach lotniczych w październiku 2015 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ryanair, Wizz Air oraz portów lotniczych.

Przedstawione na rysunku 8 dane dobitnie pokazują, że rozwój regionalnych portów lotniczych jest ściśle związany z obecnością przewoźników niskokosztowych. Wśród wszystkich polskich lotnisk regionalnych jedynie w Krakowie pozostali przewoźnicy mają stosunkowo duży udział w liczbie destynacji. W pozostałych przypadkach Ryanair i Wizz Air obsługują zdecydowaną większość lotów. Interesującym przypadkiem po raz kolejny jest port lotniczy w Modlinie, który oferuje ponad 30 kierunków lotu, będąc wyłącznie hubem przewoźnika Ryanair. W porcie tym operuje tylko jeden przewoźnik, a mimo to Modlin miał w 2014 roku ponad 6-procentowy udział w rynku lotniczym (mierzony liczbą obsłużonych pasażerów w ruchu regionalnym).

Zielona Góra jest jedynym portem lotniczym w Polsce, na którym nie operuje Ryanair. Z portu tego nie korzysta również Wizz Air. Brak dwóch największych przewoźników LCC sprawia, że port w Zielonej Górze ma w Polsce znaczenie marginalne. Wizz Air postanowił nie korzystać również z takich portów lotniczych, jak: Łódź, Kraków, Rzeszów, Bydgoszcz i Modlin. W przeciwieństwie do linii Ryanair, Wizz Air korzysta jednak z portu centralnego w Warszawie.

Dane wskazują, że polskie porty regionalne są uzależnione od dwóch przewoźników LCC: Ryanair i Wizz Air. Jest to zjawisko niebezpieczne, gdyż przewoźnicy, zdając sobie sprawę ze swojej dominującej pozycji, mogą naciskać na porty lotnicze w celu uzyskania lepszych warunków. W skrajnych przypadkach mogą posunąć się nawet do szantażu ekonomicznego, na który polskie lotniska częstokroć przystaną wiedząc, że bez przewoźników LCC mogą stać się nierentowne i stracić na znaczeniu.

Na koniec dodać trzeba, że do tego, by regionalne porty lotnicze mogły się sprawnie rozwijać i nabierać coraz większego znaczenia, również w skali europejskiej, niezbędna jest odpowiednia infrastruktura. Chodzi tu głównie o infrastrukturę drogową i kolejową, zapewniającą łatwą komunikację z regionem. W polskich realiach warunek ten niestety nadal nie jest spełniony. Co prawda w kwestii tej jest lepiej niż jeszcze kilka lat temu, jednak nadal większość portów lotniczych jest słabo powiązana infrastrukturą multimodalną. Najlepszą dostępność komunikacyjną odnotować można w przypadku następujących portów lotniczych: w Katowicach (posiadającego połączenie z drogą ekspresową S1), w Gdańsku (połączonego z drogą ekspresową S6), w Krakowie (posiadającego zjazd z autostrady A4 oraz połączenie kolejowe z centrum miasta), Wrocławiu (znajdującego się nieopodal Autostradowej Obwodnicy Wrocławia) oraz Modlinie (posiadającego połączenie kolejowe z centrum Warszawy oraz portem centralnym). Nieprzypadkowo są to dokładnie te same regionalne porty lotnicze, które obsługują największą liczbę pasażerów i posiadają najszerzą ofertę kierunków lotu.

Widoczna jest zatem zależność między dostępnością komunikacyjną portu lotniczego a jego popularnością mierzoną liczbą obsługiwanych pasażerów oraz zakresem dostępnych kierunków podróży.

Podsumowanie

Liberalizacja rynku lotniczego w Polsce, skutkująca dopuszczeniem do obrotu przewoźników niskokosztowych, była pierwszym krokiem ku rozwojowi regionalnych portów lotniczych. To właśnie przewoźnicy LCC stanowią bodziec stymulujący regionalne porty lotnicze do rozwoju i poprawy skuteczności działania. Większość polskich portów dobrze wykorzystało ten bodziec, w ciągu 10 lat notując nawet kilkukrotny wzrost liczby pasażerów. Dzięki temu regionalne porty lotnicze przejęły od portu centralnego główną rolę w kształtowaniu rynku lotniczego w Polsce i zapewnianiu mu stałego wzrostu. Utrzymanie obecnej dynamiki rozwoju pozwoli największym polskim portom lotniczym konkurować z regionalnymi portami lotniczymi innych państw europejskich. Rozwój portów lotniczych stanowi również dużą szansę dla regionów, w których te porty są usytuowane, zwiększając ich atrakcyjność i dostępność turystyczną, generując nowe miejsca pracy i wpływając na ogólną sytuację ekonomiczno-społeczną.

Polski „wolny rynek lotniczy” jest jeszcze stosunkowo młody i dość chłonny, dlatego to właśnie teraz lotniska regionalne powinny zintensyfikować swoje wysiłki w celu przyciągnięcia i zatrzymania jak największej liczby nie tylko pasażerów, ale przede wszystkim przewoźników. Obecnie panuje bowiem zbyt duże uzależnienie regionalnych portów lotniczych od dwóch zagranicznych operatorów LCC, którymi są Ryanair i Wizz Air. Przewoźnicy ci w 2014 roku mieli w swoich rękach ponad 45% całego rynku lotniczego w Polsce, będąc jednocześnie głównym partnerem dla większości lotnisk regionalnych. Tak dominująca pozycja, a także konkurencja między portami, pozwalają przewoźnikom na dyktowanie warunków współpracy, co w skrajnych przypadkach skończyć się może dla portu lotniczego stratami finansowymi. Podjęcie współpracy z większą liczbą przewoźników może zapewnić lotniskom wzrost niezależności, prowadzący jednocześnie do dalszego rozwoju. Czerpać tu należy z doświadczeń regionalnych portów lotniczych z innych państw Europy, które niejednokrotnie musiały godzić się na niekorzystne dla siebie warunki współpracy, by nie stracić umów z przewoźnikami niskokosztowymi i nie narażać się na upadek.

By jednak móc pozyskać nowych kontrahentów, regionalne porty lotnicze muszą uporać się z istotnym problemem, jakim jest słaba dostępność komu-

nikacyjna. Lotniska, które nie mają odpowiednich połączeń drogowych i kolejowych z pobliskimi ośrodkami miejskimi, nie są w stanie przyciągnąć pasażerów, a co za tym idzie — nowych przewoźników. Dlatego też jednym z głównych wyzwań, przed którymi stają obecnie regionalne porty lotnicze, jest do-

prowadzenie do poprawy ich dostępności komunikacyjnej, by nie odstawać od europejskich standardów. Poprawa tej dostępności w dużej mierze uzależniona jest jednak od decyzji centralnych władz państwa, dlatego też porty lotnicze mają na to ograniczony wpływ.

Bibliografia

- Augustyniak, W.M. (2012). Efektywność polskich regionalnych portów lotniczych (rozprawa doktorska). Pozyskano z http://www.wbc.poznan.pl/Content/.../Augustyniak_Wojciech_Efektywnosc.pdf.
- Ballart X., Güell C. (2015). Airport ownership and regulation in Spain: Explaining the resistance to change. *Journal of Air Transport Management*, (47), 112–118.
- Barbot, C. (2006). Low-cost airlines, secondary airports, and state aid: An economic assessment of the Ryanair-Charleroi Airport agreement. *Journal of Air Transport Management*, (12), 197–203.
- Barros, C.P., Liang, Q.B., Peypoch N. (2013). The efficiency of French regional airports: An inverse B-convex analysis. *International Journal of Production Economics*, (141), 668–674.
- Brzeziński, S., Karcz, J., Kot, S. (2013). Costs Optimization of Courier Deliveries. Recent Researches in Applied Economics and Management. Economic Aspects of Environment, Development, Tourism and Cultural Heritage. Vol. 1. Eds. Pedro Lorca, Catalin Popescu. WSEAS Press 2013, 61–65
- Carballo-Cruz, F. (2014). Success factors of regional airports: The case of Oporto airport. *Tourism & Management Studies*, 10(1), 37–45.
- Czecharowski, S. (2002). Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach. *Przegląd Komunikacyjny*, (7–8), 22–28.
- Gomez Comendador, F., Arnaldo Valde, R.M., Perez Sanz, L. (2012). Liberalisation of AirTraffic Services in Spain. *Transport Policy*, (19), 47–56.
- Graham, B., Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, (39), 1439–1451.
- Halpern, N., Pagliari, R. (2007). Governance structures and the market orientation of airports in Europe's peripheral areas. *Journal of Air Transport Management*, (13), 376–382.
- Humphreys, I., Francis, G. (2002). Policy issues and planning of UK regional airports. *Journal of Transport Geography*, (10), 249–258.
- Ison, S., Francis, G., Humphreys, I., Page R. (2011). UK regional airport commercialisation and privatisation: 25 years on. *Journal of Transport Geography*, (19), 1341–1349.
- Litwiński, J. (2009). *Działalność portów lotniczych w 2009 roku*. Warszawa: Urząd Lotnictwa Cywilnego.
- Marek, M., Liszewski, D. (2015). Development of Polish regional airports in the context of tourism needs. *Polish Journal of Management Studies*, 11(1), 90–99
- Núñez-Sánchez, R. (2015). Regional public support to airlines and airports: An unsolved Puzzle. *Transportation Research Part E*, (76), 93–107.
- Postorino, M.N. (2010). Development of regional airports in EU. W: M.N. Postorino (red.), *Development of Regional Airports. Theoretical Analyses and Case Studies* (27–52). Southampton: WIT Press.
- Rekowski, M. (2011). *Regionalne porty lotnicze w Polsce. Charakterystyka i tendencje rozwojowe*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
- Suañez-Sánchez, P., Burghouwt, G. (2011). The geography of the Spanish airport system: spatial concentration and deconcentration patterns in seat capacity distribution, 2001–2008. *Journal of Transport Geography*, (19), 244–254.
- Szymonik, A. (2013). *Ekonomika transportu dla potrzeb logistyki*. Warszawa: Diffin.
- Tapiador, F.J., Mateos, A., Marti-Henneberg, J. (2008). The geographical efficiency of Spain's regional airports: A quantitative analysis. *Journal of Air Transport Management*, (14), 205–212.

Księgarnia internetowa Polskiego Wydawnictwa Ekonomicznego
zaprasza na zakupy **z rabatem 15%**

www.pwe.com.pl

