

III 2018



# RAPORT LOTNICZY 2018

## Poznań – Ławica

sporządzony dla

**Prezydenta Miasta Poznania Pana Jacka Jaśkowiaka**

**oraz Marszałka Województwa Wielkopolskiego Pana Marka Woźniaka**

z inicjatywy Radnego Miasta Poznania Pawła Sowy

przez zespół w składzie:

Rafał Jankowiak, Maciej Korzeniewski, Paweł Sowa, Andrzej Żołna

Grafiki i zdjęcia:

Arkadiusz Kluk, Piotr Kaczmarek, Grzegorz Pawlak

**Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania**

**Poznań, 19 lutego 2019 r.**

**Szanowny Panie Prezydencie,  
Szanowny Panie Marszałku,  
Szanowni Czytelnicy,**

celem Raportu jest pokazanie obecnej sytuacji poznańskiej ławicy – potencjału, możliwości rozwoju, zagrożeń. Poruszamy kilkanaście zagadnień, mających naszym zdaniem fundamentalne znaczenie dla gospodarki Poznania i Wielkopolski. Analizujemy sytuację roku 2018 na tle pozostałych największych polskich portów lotniczych oraz szerszego kontekstu całej branży. Bierzymy pod lupę wszystko to, co istotne.

Mamy nadzieję, że Raport przyczyni się do poprawy sytuacji poznańskiej ławicy, wskazując na kierunki działań. Jesteśmy w ostatnim momencie na wprowadzenie zmian. Wynik prawie 2,5 miliona pasażerów może cieszyć, jednak w perspektywie osiągnięć polskich portów lotniczych, sytuacji na rynku oraz potrzeb mieszkańców Poznania i Wielkopolski jest niezadowolający.

Pozostajemy do dyspozycji,  
z wyrazami szacunku,  
Zespół Redakcyjny

## **Wstęp**

„Jest oferta – są pasażerowie. Oferta się pogarsza – spada liczba pasażerów”. – to zdanie może być krótkim podsumowaniem minionego roku na poznańskim lotnisku. Z jednej strony byliśmy świadkami bicia rekordów, zarówno w dynamice przyrostu ruchu pasażerskiego jak i samej liczbie odprawionych pasażerów. Z drugiej strony jako pasażerowie otrzymaliśmy „cios w plecy” – lotnisko straciło bazę operacyjną linii Wizz Air, co już zdążyło się przełożyć na spadki w ruchu odnotowane w ostatnim miesiącu 2018 roku.

## 1. Realia globalizacji

Przystępując do jakiegokolwiek analizy ruchu pasażerskiego warto zdać sobie sprawę z realiów w jakich funkcjonujemy dzisiaj w zglobalizowanym świecie. Poznań jako miasto o wielu funkcjach, z dużym potencjałem w zakresie tzw. przemysłu spotkań i konferencji (Międzynarodowe Targi Poznańskie), a także – ciągle jeszcze niewykorzystanym potencjałem turystycznym, nadal jeszcze może stać się poważnym uczestnikiem gry o pieniądze turystów i inwestorów oraz poprawę warunków życia swoich mieszkańców.

O tym się mało mówi, ale dobra oferta transportu lotniczego to bezpośredni zysk (miejsca pracy w sektorze, profity z obecności przyjezdnych) oraz pośredni (nowe miejsca pracy w gospodarce, większy wybór różnorodnych ofert pracy). Na poprawę naszej pozycji mamy kilka lat. Jeśli szanse nie wykorzystamy, staniemy się miastem dalszego wyboru, a funkcjonowanie naszych ważnych gałęzi lokalnej gospodarki stanie pod znakiem zapytania – inne miasta przejmą nasze funkcje.

### 1.1. Znaczenie transportu lotniczego

W dzisiejszym świecie transport lotniczy jest najszybszą metodą na przemieszczanie się na dużych odległościach. Odpowiada w dużej mierze za intensyfikację międzynarodowych kontaktów, lokowanie nowych inwestycji, generowanie ruchu turystycznego. Wpływa na gospodarki miast, regionów, a niekiedy całych państw. Taki jest dzisiejszy świat, niczym kolej w XIX wieku, na początku XXI wieku lotnictwo gra pierwsze skrzypce w przepływie pieniądza na całym świecie.

### 1.2. Wpływ transportu lotniczego na gospodarkę

Wpływ transportu lotniczego na gospodarkę regionów był niejednokrotnie obszarem badań wielu naukowców. Udowodniono że przyczynia się do wytworzenia PKB w wysokości 0,9-2,4%, a bezpośredni wpływ transportu lotniczego stanowi średnio 1,1% PKB, dzięki efektom: bezpośrednim, pośrednim, indukowanym, i katalizowanym, które odpowiadają za:

- a) **bezpośrednie** – miejsca pracy i dochody przewoźników, zarządzających portami i instytucji zlokalizowanych w porcie lotniczym
- b) **pośrednie** – miejsca pracy i dochody dostawców produktów i usług dla jednostek funkcjonujących na terenie i w pobliżu portu lotniczego
- c) **indukowane** – zarobki są wydatkowane na produkty i usługi, co kreuje nowe miejsca pracy i dalszy wpływ ekonomiczny
- d) **katalizowane** – poprawa efektywności gospodarowania, lokalizacja produkcji, wydatki kreowane przez ruch turystyczny

Te ostatnie najczęściej mają wpływ na:

- inwestycje, decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw, transfer technologii, podaż pracy, zdolność do przyciągnięcia wysoko wykwalifikowanej siły roboczej,
- produktywność poprzez zwiększenie mobilności zasobów produkcji i efektywniejszą ich alokację,
- struktury rynku i na innowacje, zwiększenie potencjalnego rynku, wzrost konkurencji,
- ruch turystyczny, wydatki pasażerów nierezydentów w regionie lub kraju, w którym położony jest port lotniczy przyczyniają się do zmiany wartości dodanej,
- obrót towarami, zmiana wartości dodanej poprzez zmianę netto przepływu towarów.

### **1.3. Transport lotniczy – przełożenie w praktyce na życie mieszkańców**

#### **1.3.1. Turystyka przyjazdowa**

To najbardziej jaskrawy przykład korzyści z posiadania połączeń lotniczych. Mamy już w tym zakresie własne doświadczenia. Od czasu pojawienia się w Poznaniu linii nisko-kosztowych wzrosła liczba turystów z odleglejszych nam geograficznie krajów (jak np. Hiszpania). Turysta przybywający drogą lotniczą zwykle zostaje na dłużej i korzysta z oferty miasta: hotelowej, rozrywkowej, gastronomicznej i handlowej. Jego wydatki trafiają bezpośrednio (do kiesy właścicieli sklepów, punktów usługowych) lub pośrednio (poprzez utrzymanie miejsc pracy np. w hotelu) do mieszkańców miasta, powiatu i regionu.

#### **1.3.2. Kongresy i konferencje**

Poznań posiada najlepsze w kraju warunki do organizacji konferencji, wielkich wydarzeń i kongresów. To infrastruktura Międzynarodowych Targów Poznańskich, która nie ma sobie równych nawet w stolicy. To również doświadczenie w zakresie organizacji. Niestety bez dobrej dostępności transportu lotniczego ten potencjał może zostać na uboczu, a potencjał ludzki, nasze targowe know-how za pomocą miejsc pracy stworzonych gdzie indziej, po prostu nam odebrany. Stanie się tak szczególnie w momencie, w którym konkurencyjne ośrodki będą rozwijać własną infrastrukturę kongresową (robią tak Katowice, Kraków, przymierza się do tego Warszawa).

#### **1.3.3. Uczelnie wyższe**

W dobie kryzysu demograficznego zwiększenie liczby studentów zagranicznych na uczelniach wyższych będzie miało znaczenie fundamentalne. Ich obecność oznacza nie tylko pracę dla kadry naukowej, ale również dostęp do

międzynarodowych programów współpracy. Jednym z czynników ułatwiających pozyskanie nowych studentów zagranicznych będzie dobra dostępność transportowa danego ośrodka akademickiego. Warto nadmienić, iż liczba studentów w Wielkopolsce wg danych GUS na koniec 2017 stawiła ten rynek na trzecim miejscu ustępując wyłącznie województwu mazowieckiemu oraz małopolskiemu.

#### 1.3.4. Sektor nowoczesnych usług dla biznesu

W ostatnich latach Polska staje się jednym z największych rynków sektora nowoczesnych usług dla biznesu. Mowa tu o różnych inwestycjach oferujących miejsca pracy w centrach badawczych, centrach księgowo-finansowych, centrach usługowych dla biznesu. Rośnie zatrudnienie, ośrodki, które oferują miejsca pracy w tym sektorze, zyskują nowych mieszkańców i podatników. Poznań ma do odrobienia lekcję w tej dziedzinie. Przez długie lata wskutek zaniedbań nie przyciągał tych inwestycji w takiej skali, która odpowiadałaby jego potencjałowi (120 tysięcy studentów). Wśród czynników decydujących o lokalizacji dużych inwestycji jest również dobra dostępność drogą lotniczą. Obecność międzynarodowych korporacji w mieście posiadającym port lotniczy, wpływa korzystnie na rozwój połączeń (casus Wrocławia i Krakowa tylko potwierdza tę tezę – obydwa miasta oferują więcej miejsc pracy w tym sektorze: Wrocław trzy razy, Kraków cztery razy więcej (15 tysięcy w Poznaniu, 45 tysięcy we Wrocławiu, 64 tysiące w Krakowie, ostatnie dostępne dane z Raportu ABSL 2018; te liczby się zmieniają na korzyść Poznania – obecnie jest to ok. 18 tysięcy osób zatrudnionych, jednak proporcje pozostają póki co podobne). Ich porty lotnicze obsługują większą liczbę połączeń przewoźników sieciowych – tych bowiem bierzemy pod uwagę gdy mowa o decyzjach międzynarodowych korporacji).

#### 1.3.5. Rynek pracy – emigracja i imigracja

Poznań posiadający niską stopę bezrobocia zmagają się z brakiem pracowników w pewnych sektorach gospodarki. Podobnie kształtuje się sytuacja w innych dużych ośrodkach miejskich. Dynamiczny rynek pracy w Europie oznacza obecność polskich pracowników w krajach tzw. zachodu, oraz coraz częstsza obecność pracowników zagranicznych w Polsce. Transport lotniczy umożliwia szybkie przemieszczanie się ludzi, co ułatwia codzienne funkcjonowanie, także gdy mowa o rynku pracy. Zyskują ośrodki posiadające dobrą ofertę przewozów. Oceniamy że niektóre połączenia uruchomione z Krakowa czy Wrocławia mają charakter imigracyjny (!). Jest to teza, którą stawiamy biorąc pod uwagę obecność międzynarodowych korporacji w obydwu miastach, a także skalę bezrobocia w południowej Europie. Do takich połączeń zaliczamy Sewillę z Krakowa (szczególnie biorąc pod uwagę fakt, że funkcjonuje także całoroczne połączenie do odległej o 200 km Malagi), a w przypadku Wrocławia – Palermo (sam ruch turystyczny na Sycylię nie uzasadnia funkcjonowania tego połączenia przez cały rok).

### 1.3.6. Hałas i kwestie środowiskowe

Należy obiektywnie zaznaczyć, że funkcjonowanie portu lotniczego oznacza także generowanie hałasu komunikacyjnego. Kwestia jest regulowana przez szereg przepisów, lotnisko płaci również odszkodowania mieszkańcom z tego tytułu. Jednocześnie warto zdać sobie sprawę z faktu, że w dużym mieście generatorów hałasu i uciążliwości jest wiele więcej, począwszy od samego ruchu samochodowego, który ma charakter masowy. Transport lotniczy jest unowocześniany, produkowane są nowe, cichsze, bardziej energooszczędne samoloty, wprowadza się nowe procedury mające ograniczać wpływ ruchu lotniczego na środowisko. Mimo tego nie sposób oczywiście, zostając obiektywnym nie zaznaczyć tej kwestii przy omawianiu przełożenia funkcjonowania transportu lotniczego na codzienne życie mieszkańców.

## 2. Poznań a Berlin i Warszawa

Bardzo często spotykanym twierdzeniem przy jakichkolwiek dyskusjach o rozwoju transportu lotniczego jest przywoływanie istnienia dwóch dużych portów lotniczych odległych od Poznania w zasięgu 250-280 km. To twierdzenie podnoszono w pewnym okresie niemal do rangi „bóstwa”, tłumaczącego dlaczego z Poznania „nie będzie można latać”. Ostatnie 15 lat – od czasu zmian na rynku lotniczym w Polsce, pokazuje nam jak bardzo to twierdzenie jest sprzeczne z rzeczywistością. Gdyby było prawdziwe, nie mieli byśmy o czym pisać, gdyż liczba pasażerów oscylująca wokół 2,5 mln rocznie była by niemożliwa do osiągnięcia.

Owszem: położenie między Berlinem a Warszawą oznacza pewne konsekwencje i może stanowić utrudnienie w rozwijaniu oferty. Należy jednak pamiętać, że Ławica nie ma być konkurentem Berlina czy Warszawy, ale portem pierwszego wyboru dla mieszkańców miasta i regionu, który obsługuje ich podstawowe potrzeby. Co więcej ma kierować ruch przyjazdowy do Poznania i Wielkopolski, czy to przez połączenia przesiadkowe (do hubów) czy też bezpośrednio.

Zrozumienie tej kwestii jest kluczowe dla rozwiązywania naszych problemów i sprostania wyzwaniom przed jakimi stoimy.

Przy czym warto wskazać, iż z perspektywy biznesowej odległość lotnisk warszawskich i berlińskich z perspektywy biznesowego funkcjonowania pozostaje w dużej mierze bez znaczenia – gdyż w dużej mierze lotniskiem pierwszego i jedyne wyboru jest lotnisko znajdujące się w rdzeniu aglomeracji.

Oczywistym jest iż wpływ tych lotnisk jest odczuwalny przy czym w głównej mierze dotyczy on ruchu incydentalnego oraz wakacyjnego (indywidualnego).

### 2.1. Fikcja Berlina (lotnisko-widmo)

Berlin, największe miasto i stolica Niemiec boryka się z ogromnym problemem. Jego dwa funkcjonujące lotniska już dawno osiągnęły swój limit przepustowości, a oddanie

do użytku nowego, centralnego portu stało się obiektem kpin. Opóźnienie w inwestycji wynosi już 7 lat i nadal nie wiadomo czy Flughafen Berlin Brandenburg otworzy swoje podwoje w 2020 roku... Nawet jeśli tak się stanie lotnisko szybko osiągnie swoją przepustowość. Co więcej, inaczej niż pierwotnie planowano, przynajmniej w pierwszym okresie funkcjonowania lotniska BER nie będzie wiązało się z zamknięciem zarówno TXL jak i SXF.

Berlin jako miasto nie jest sercem gospodarczym naszego zachodniego sąsiada. Najsilniejszy z gospodarczego punktu widzenia region Niemiec mieści się na południowy zachód w pasie Monachium – Stuttgart – Frankfurt – Kolonia – Dusseldorf. Trudno powiedzieć czy stanie się w najbliższej perspektywie ośrodkiem o wystarczającym potencjale gospodarczym, który zapewni stabilny rozwój dla linii hubowej (uwzględniając upadek linii airberlin). Być może będzie kontynuował swój charakter jako port lotniczy o różnorodnej strukturze, z dużą obecnością przewoźników nisko-kosztowych (easyJet, Ryanair).

## **2.2. Warszawa z zadyszką**

Stolica Polski posiada dwa porty lotnicze – ten w mieście (Okęcie) oraz w jej otoczeniu (Modlin), przy czym to drugie jest de facto portem obsługiwany tylko przez linię Ryanair. W ostatnim roku Okęcie rozwijało się niezwykle dynamicznie, głównie dzięki skokowemu wzrostowi oferowania LOTu, który systematycznie poszerza swoją ofertę i umacnia swój węzeł przesiadkowy (hub) w stolicy. Problemem staje się przepustowość Okęcia, co sprawiło że na wokandę powrócił projekt budowy Centralnego Portu Lotniczego. Realizacja tej inwestycji ma wiele aspektów, niezależnych od obecnej sceny politycznej w kraju. Jej horyzont czasowy to minimum 10 lat, a jeśli weźmiemy pod uwagę niestabilność tak istotną na tym rynku, jak również ogrom projektu, a co za tym idzie możliwe komplikacje, horyzont ten zapewne się wydłuży. Nie zmienia to faktu, że w najbliższych latach Warszawa może wyczerpać swoją przepustowość, podobna do tej, z którą zmaga się teraz Berlin.

## **2.3. Niepewność rynku**

Rynek lotniczy jest bardzo niestabilny. W trakcie pisania niniejszego raportu upadłość ogłosiły niemieckie linie Germania oraz angielskie linie BMI – znane są również ogromne problemy islandzkich linii WOW air, które drastycznie zmniejszają oferowanie w nadchodzącym sezonie. Z kolei jesienią 2017 roku głośno było o bankructwie linii airberlin, a kilka miesięcy temu – linii Primera Air. To bardzo dynamicznie rozwijająca się gałąź transportu, w ramach której wiele podmiotów (czyt. linii lotniczych) napotyka szereg wyzwań. Jeśli im sprostają – rozwijają się, jeśli nie podołają zadaniu, znikają. Co więcej: rynek lotniczy silnie uzależniony jest od światowej koniunktury – w chwili obecnej mamy dotychczas z okresem największego rozkwitu rynku lotniczego, który niestety nie będzie trwał wiecznie – należy przygotować się również na trudniejsze chwile.

Co z tego wynika dla Poznania?

Po pierwsze – grać na siebie, a nie patrzeć na Berlin czy Warszawę.

Po drugie – wykorzystywać szanse, które pojawiają się na horyzoncie i ostro walczyć.

Po trzecie – nie opierać oferowania w dużej mierze o ruch wakacyjny, wyjazdowy, gdyż to on w pierwszym momencie w sytuacji pogorszenia sytuacji gospodarczej podlega ograniczeniu.

Jeszcze latach 2012-2017 Berlin wydawał się idealnym kandydatem na przyszły hub przesiadkowy. Istniały linie airberlin, który traktowały port Berlin Tegel jako swoje centrum przesiadek. Przez pewien czas funkcjonowały nawet połączenia z Gdańską i Krakowa, dowożące pasażerów do tego hubu. Obowiązywały przesiadki na tej samej zasadzie jak oferuje LOT w Warszawie: na łączonym bilecie. Dzisiaj Berlin tej funkcji przesiadkowej, pomimo swojej wielkości (ludność, potencjał gospodarczy i turystyczny) nadal nie pełni. Jest ośrodkiem przyciągającym wiele linii, jednak z dominującą pozycją linii nisko-kosztowych. Inaczej sytuacja ma się w Monachium i Frankfurtach, które są typowymi hubami dużej linii (Lufthansa).

Wracając do Berlina – potencjał nie wystarczył linii airberlin do utrzymania się na rynku. Oczywiście był szereg czynników, które stały się przyczyną „złożenia tej linii do grobu”. Specyfika tego miasta jednak na pewno linii nie pomogła. Czy słabość Berlina to brak dużego lotniska? Czy zbyt mały potencjał gospodarczy w stosunku do Frankfurtu i Monachium?

Można się pokusić o stwierdzenie, że rola hubu w Warszawie polepsza się. Jest tutaj konsekwentnie rozwijana oferta LOTu. Brzmi ciekawie, jednak parę lat temu LOT ledwo przeżył swój kryzys. Czy linii uda się utrzymać w ryzach swój własny rozwój, by nie paść ofiarą rosnących kosztów tej ekspansji?

Musimy grać na siebie, nie mamy innego wyjścia.

#### **2.4. Grać na siebie**

Pod tym stwierdzeniem kryje się bardzo prosta sprawa: musimy zadbać o nasze interesy:

- a) ławica lotniskiem pierwszego wyboru dla mieszkańców (podróże rodzinne, turystyczne)
- b) ławica lotniskiem pierwszego wyboru dla naszych firm i inwestorów
- c) ławica lotniskiem dostarczającym ruch przyjazdowy do Poznania i wielkopolski: biznesowy, konferencyjny i turystyczny

O ile mieszkańcy chcący udać się na wakacje pojedą do Berlina, Warszawy czy Gdańska, by stamtąd polecieć, bo oferowanie tych portów jest znacznie większe, o tyle przybywający do Polski turyści tego nie zrobią. Po prostu wybiorą inne miasto, które będzie bliżej ich lotniska przylotu. To samo zrobią organizatorzy konferencji –



dlaczego mają jeździć aż 250 km do miasta docelowego, skoro np. 40 km bliżej będzie dobra infrastruktura w innym mieście (z lepszą ofertą portu lotniczego)?

Dla biznesu podróże na lotniska 250-280 km oddalone od miejsca docelowego w dłuższej perspektywie nie są akceptowalne. Jest czymś, co się nie kalkuluje, co generuje dodatkowe koszty. Jak w ten sposób przyciągać dużych inwestorów? „Dojedziesz do nas w co najmniej trzy godziny” – „aha, w takim razie dziękujemy, wybieramy miejsce gdzie dobre lotnisko jest zaraz obok”.

Dobra oferta transportu to nasz fundament. Musimy to jak najszybciej zrozumieć!

### **3. Konsekwencje otwarcia bazy Ryanair**

Jakie były konsekwencje podpisania umowy o otwarciu bazy w Poznaniu tego największego przewoźnika nisko-kosztowego w Europie?

#### **3.1. Nowe połączenia i wzrost liczby pasażerów**

Zbazowanie przez linię Ryanair jednego samolotu na naszym lotnisku oznaczało uruchomienie 7 nowych połączeń lotniczych. Wzrosła liczba rejsów, poprawiła się oferta przewoźnika w naszym porcie. Oznaczało to zwiększenie liczby odprawionych pasażerów o mniej więcej 300 tysięcy rocznie! Od listopada 2017 roku przez 12 kolejnych miesięcy ławica odnotowywała wzrost liczby pasażerów, do czego wydatnie przyczyniła się właśnie linia Ryanair.

#### **3.2. Odpowiedź konkurencji – Wizz Air**

Baza operacyjna węgierskiego przewoźnika – niemal od samego początku konkurenta irlandzkiego Ryanaira, funkcjonowała w Poznaniu 10 lat (do czasu podjęcia decyzji o jej zamknięciu, która musiała zostać podjęta między lipcem a sierpniem 2018). Jeszcze przed uruchomieniem bazy Ryanaira, Węgrzy postanowili poprawić ofertę z Ławicy, ogłaszając jesienią 2017 roku uruchomienie w marcu 2018 połączeń do Dortmundu i Reykjavíku. Był to klasyczny przykład walki o klienta. O zamknięciu bazy Wizz Air piszemy w punkcie nr 6 niniejszego opracowania.

### **4. Podział na rodzaj ruchu – bardzo duży udział czarterów**

Poznań jest trzecim w Polsce rynkiem czarterowym, po Warszawie i Katowicach. W zeszłym roku ponad 800 tysięcy pasażerów z ogólnej liczby prawie 2,5 mln odprawionych stanowili klienci połączeń czarterowych. Ma to swoje pozytywne strony w postaci zapotrzebowania na usługi dla pasażerów tych połączeń i przełożenie na miejsca pracy oraz wpływy finansowe dla lotniska. Niestety czartery są związane tylko i wyłącznie z ruchem wyjazdowym. Nie przynoszą korzyści jakie niesie ze sobą ruch przyjazdowy. Można powiedzieć, że ich obecność

jest mile widziana, jednak generuje niewielkie wpływy dla lokalnej gospodarki. Rynek ten jest również bardzo wrażliwy na zawirowania w gospodarce i sytuacji geopolitycznej. Jeśli koniunktura spada jej ofiarą w pierwszym rządzie pada turystyka wyjazdowa. Jeśli występują kryzysy społeczne (np. zamachy w krajach docelowych, spowolnienie gospodarcze), następuje załamanie ruchu, co w przypadku dużego udziału takiego ruchu w danym porcie może przynieść katastrofalne skutki. W dłuższej perspektywie rozwoju czartery nie mogą stać się kołem zamachowym rozwoju lotniska. Ich obecność jest wskazana, natomiast należy szczególnie starać się o rozwój ruchu regularnego.

## **5. Sezonowość ruchu – problem z najemcami**

Duży udział czarterów na poznańskim rynku oznacza wzmocnienie zjawiska sezonowości. W pewnym sensie jest ono naturalne, rozkłady lotów dzielą się na okres zimowy, obejmujący 5 miesięcy roku o mniejszym popycie (jesień, zima) oraz okres letni, gdzie ten popyt zdecydowanie rośnie. Połączenia czarterowe będące w dużej mierze niczym innym jak transportem na miejsca spędzania wakacji, mają charakter wybitnie sezonowy. W praktyce oznacza to nasilenie zjawiska problemu „zatłoczenia” latem oraz „pustek” zimą. Wymaga to odpowiedniej organizacji pracy, może też jednak implikować kolejny problem, a mianowicie zapewnienie atrakcyjnej oferty wynajmu powierzchni lotniskowych na działalność komercyjną. Dla portu lotniczego to dodatkowe pieniądze, w przypadku problemów z najemcami, oznacza to spadek przychodów z tego tytułu.

## **6. Konsekwencje zamknięcia bazy Wizz Air**

To bez wątplenia największa porażka poznańskiego lotniska w 2018 roku. Po 10 latach funkcjonowania, jeden z czołowych nisko-kosztowych przewoźników w Europie, zamknął swoją bazę w Poznaniu. Konsekwencje tej decyzji już są odczuwalne i zagrażają rozwojowi portu lotniczego.

### **6.1. Likwidacja 6 połączeń lotniczych**

W związku z fizycznym przeniesieniem dwóch samolotów na inne lotniska, Poznań stracił 6 połączeń lotniczych obsługiwanych przez Wizz Air:

- Barcelona
- Birmingham
- Dortmund
- Malmö
- Reykjavik
- Sztokholm

## **6.2. Kiepskie godziny połączenia do Londynu**

Ponieważ żaden samolot przewoźnika nie „nocuje” w Poznaniu, godziny połączenia do Londynu Luton są złe i mogą wpływać na obniżenie atrakcyjności oferty dla pasażerów.

## **6.3. Brak elastyczności**

Istnienie bazy umożliwia linii szybkie reagowanie na zmiany zachodzące na rynku przewozów. Można zmienić godziny lotów na korzystniejsze, uruchomić nowe kierunki, odpowiadać na potrzeby pasażerów, testować pewne trasy. Obecnie takiej elastyczności w przypadku linii Wizz Air w Poznaniu nie ma. Wszystkie loty obsługiwane są samolotami z innych baz. Wszelkie zmiany w nich zachodzące mogą się odbić niekorzystnie na poznańskich połączeniach.

## **6.4. Utrata bezpośrednich miejsc pracy i podatków**

Baza Wizz Air zatrudniała w Poznaniu 78 pracowników. Wraz z jej zamknięciem ci ludzie zostali zmuszeni do przeniesienia się do innych miast. To strata mieszkańców, którzy osiągają relatywnie wysokie zarobki, a swoje pieniądze wydawali w naszych sklepach, punktach usługowych, wreszcie płacili podatki w naszym mieście. To utrata kilkuset osób (część z pracowników miała tu swoje rodziny), będących ważnym dostawcą pieniądza dla poznańskiej gospodarki.

## **6.5. Utrata pośrednich miejsc pracy**

Zgodnie z obliczeniami naukowców każde milion pasażerów oznacza wzrost liczby miejsc pracy w sektorach współpracujących z lotniskiem o około 100 osób. Baza Wizz Air dostarczyła w 2018 roku około 700 tysięcy pasażerów. Jej zamknięcie oznacza zmniejszenie woluminu ruchu o około 300-350 tysięcy. Konsekwencją będzie zmniejszenie liczby miejsc pracy.

## **6.6. Groźba monopolu jednego przewoźnika**

Istnienie bazy Wizz Air – linii konkurującej z Ryanair'em o udział w rynku przewozów nisko-kosztowych w Polsce było zdrową sytuacją dla poznańskiego lotniska. Konkurencja sprawia, że zyskują pasażerowie. Sytuacja ta mobilizuje wszystkich graczy na danym rynku, pobudza do zwiększania oferty jako odpowiedzi na działania konkurenta. Ułatwia władzom portu lotniczego prowadzenie negocjacji i zdobywanie nowych połączeń. Brak konkurencji grozi uzależnieniem się od jednego przewoźnika. Poznań już cierpi na tę przypadłość w sektorze linii „legacy”. Teraz istnieje groźba, że stanie się zależny od jednej linii nisko-kosztowej.

## **6.7. Groźba stagnacji**

Istnieją różne spekulacje na temat przyczyn zamknięcia bazy Wizz Air. Jedna mówi o zmianie strategii firmy polegającej na koncentrowaniu się w największych lotniskach – bazach przewoźnika. Zamykane miały być bazy z jednym, dwoma samolotami. Brzmi ona logicznie, jednak nie wytrzymuje próby czasu. Jesteśmy

bogatsi już o kilka miesięcy obserwacji zachowania linii. Przypomnijmy że w poznańskiej bazie stacjonowały dwa samoloty. Kolejnym krokiem do jej rozwoju było by dodanie trzeciej maszyny. Zamiast tego postanowiono ją zamknąć. Od tej decyzji (wrzesień 2018) linia uruchomiła lub rozbudowała następujące „małe” bazy:

- w Krakowie, gdzie nie obsługiwała żadnych połączeń, będzie tam baza z dwoma samolotami
- w Timiszoarze (Rumunia), gdzie dodała trzeci samolot do bazy (pojawi się tam we wrześniu 2019)
- w Warnie (Bułgaria), gdzie dodała drugi samolot do bazy (pojawi się tam 1 lipca 2019)

Dodajmy że we Wrocławiu wiosną 2018 roku z bazy z jednym samolotem, linia dodała drugi i stan ten nie zmienił się do dzisiaj. Zgodnie z tą polityką powinna zostać zamknięta, a nie rozwijana.

Musimy zadać sobie pytanie co zrobiliśmy i czego nie zrobiliśmy, by bazę zatrzymać?

Gdzie został popełniony błąd?

Czy potrafimy już teraz określić ten błąd, czy możemy naprawić tę sytuację?

Czy ktokolwiek odczytał sygnał alarmowy, jakim było zamknięcie połączenia do Barcelony w lipcu 2018?

## **7. Peleton nam ucieka – największy w Polsce ciągle do przodu**

Jako piąte co do liczby ludności miasto kraju, drugi (według danych o PKB) ośrodek gospodarczy zaraz po Warszawie, porównujemy się z największymi, czyli Krakowem, Wrocławiem, Gdańskiem i Katowicami. Z rywalizacji wypadła już dawno Łódź, ze względu na wiele czynników, przede wszystkim zbyt dużą bliskość Warszawy (czego też w pewnym momencie nie wykorzystano do zwabienia przewoźników niskokosztowych, a w realizacji tej polityki przeszkodziło też powstanie portu w Modlinie).

Tabela nr 1 przedstawia jak kształtował się ruch w zeszłym roku we wszystkich 14 portach lotniczych w Polsce, oferujących regularne połączenia lotnicze. Widać różnice pomiędzy „milionerami” i resztą. Za Poznaniem będącym na siódmym miejscu jest potem Rzeszów. Ten port może w przypadku kontynuowania wzrostów w ciągu 2-3 lat dołączyć do „milionerów”.

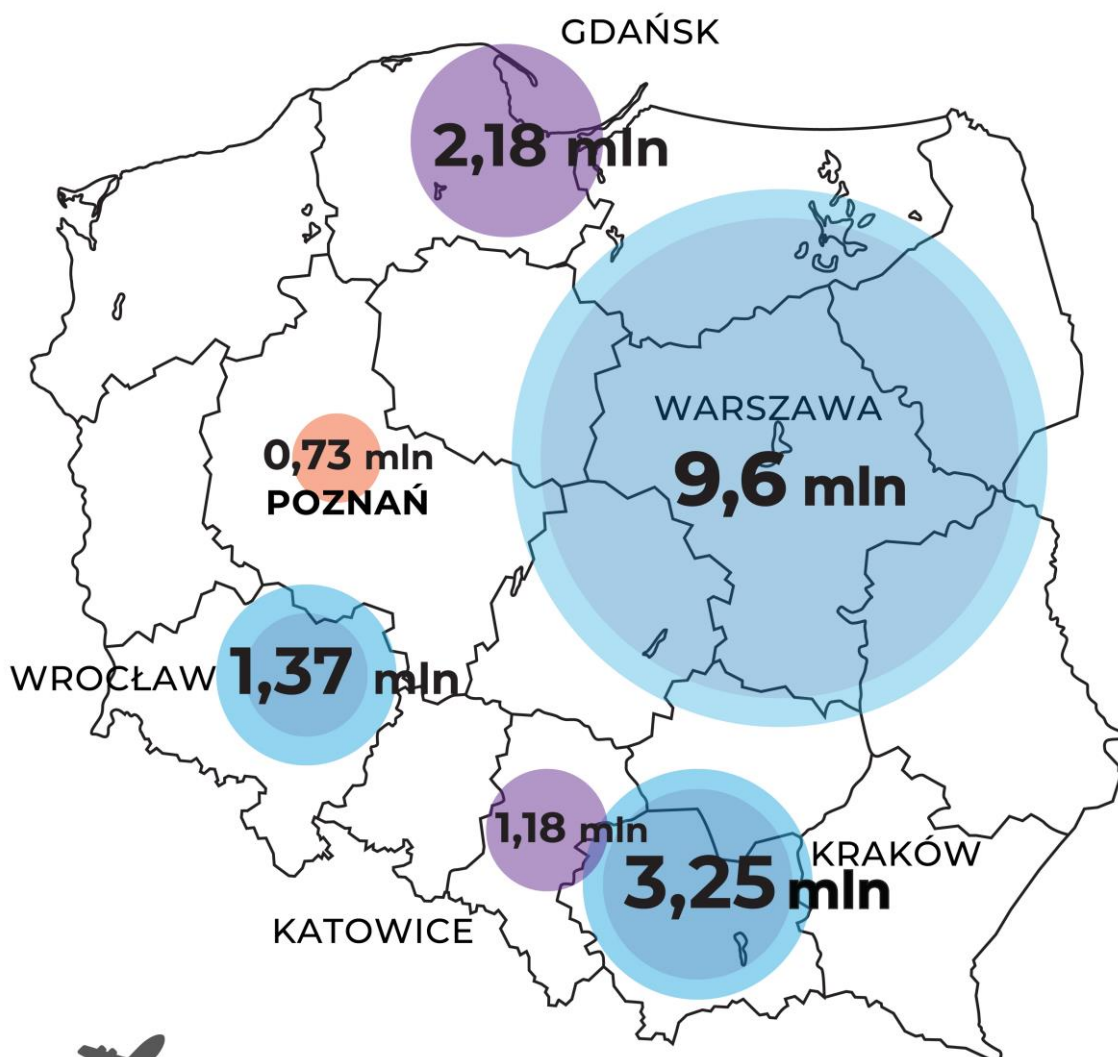
Z kolei grafika przedstawia wyraźne różnice między Poznaniem a pozostałymi „milionerami” w zakresie tzw. oferowania foteli lotniczych w rozkładzie zimowym 2018/19.

Tabela nr 1. Ruch pasażerski na polskich lotniskach w 2018 r.




Lp.	Port lotniczy		Liczba pasażerów	Zmiana ruchu r/r
1	Warszawa Okęcie	WAW	17 755 542	12,7%
2	Kraków Balice	KRK	6 769 369	16,0%
3	Gdańsk Rębiechowo	GDN	4 980 647	8,0%
4	Katowice Pyrzowice	KTW	4 838 149	24,3%
5	Wrocław Strachowice	WRO	3 347 550	17,2%
6	Warszawa Modlin	WMI	3 081 966	5,1%
<b>7</b>	<b>Poznań Ławica</b>	<b>POZ</b>	<b>2 476 304</b>	<b>33,7%</b>
8	Rzeszów Jasionka	RZE	771 287	11,2%
9	Szczecin Goleniów	SZZ	614 520	6,2%
10	Lublin Świdnik	LUZ	455 188	5,8%
11	Bydgoszcz Szwedersko	BZG	413 245	24,7%
12	Łódź Lublinek	LCJ	217 014	4,6%
13	Olsztyn Szymany	SZY	121 305	15,7%
14	Zielona Góra Babimost	IEG	21 934	23,9%

## OFEROWANIE LINII LOTNICZYCH

LICZBA FOTELI W SAMOLOTACH NA TRASACH Z I  
DO LOTNISK W SEZONIE ZIMA 2018/2019.  
PORÓWNANIE DO SEZONU ZIMA 2017/2018.



Wzrost liczby oferowanych miejsc w samolotach między sezonem zimowym 2017/2018 oraz 2018/2019.

-  Wzrost [ponad +5%]
-  Stabilność [od -5% do +5%]
-  Spadki [poniżej -5%]

**4,4mln**

Liczba oferowanych miejsc w sezonie zima 2018/2019.

Źródło: hwww.prtl.pl

## **7.1. Królowa Warszawa**

Jako macierzyste lotnisko PLL LOT, jest największym beneficjentem jego strategii rozwoju. W 2018 r. Okęcie obsłużyło ok. 17 755,5 tys., z czego wzrost wyniósł 13,3%. Na LOT przypadło 60% ruchu rozkładowego. Warszawa jako stolica kraju jest w sposób uprzywilejowany powiązana biznesowo z innymi podobnymi ośrodkami w Europie i na świecie, i w sposób szczególny nie musi zabiegać o nowych przewoźników lotniczych. Do Warszawy operuje wielu przewoźników nieobecnych na innych lotniskach w Polsce, dla których głównym powodem uruchomienia połączeń jest obsługa szeroko rozumianego ruchu biznesowego. Dzięki temu na szczeblu krajowym nie ma możliwości porównania z jakimkolwiek innym portem lotniczym, a za punkt odniesienia coraz częściej robią lotniska w Wiedniu, Helsinkach, czy Kopenhadze. Lotniska w Pradze czy Budapeszcie notują mniejszą liczbę obsłużonych pasażerów niż w Warszawie.

W niniejszym Raporcie warszawskie Okęcie uwzględniono celem pokazania dysproporcji pomiędzy „głównym” lotniskiem kraju, a portami regionalnymi. Przekłada się to również na dysproporcje w zyskach Portu, które za 2017 r. dla Okęcia wyniosły około 272,3 mln PLN przy obsłużonych 15 730,3 tys. pasażerów. Należy dodać, że Warszawę obsługuje także lotnisko dla tanich linii lotniczych w Modlinie. W 2018 r. obsłużyło ponad 3 mln pasażerów. Cała aglomeracja warszawska obsłużyła zatem prawie 21 milionów pasażerów.

## **7.2. Księżę Kraków**

Kraków od wielu lat znany jest z mnóstwa atrakcji, w szczególności historycznych. Od momentu wejścia do UE zdecydowanie dołączyła do tego turystyka rozrywkowa, m.in. tzw. city break'i, gdzie turyści przybywają przede wszystkim się pobawić. Do tego doliczyć należy bardzo silny ośrodek nowoczesnych usług biznesowych oraz IT (np. BPO/SSC), zatrudniający ok. 65 tys. osób, tj. ponad 4 razy więcej niż w Poznaniu<sup>1</sup>. Tak rozwinięty rynek nowoczesnych usług biznesowych przekłada się na największą po Warszawie ofertę linii tradycyjnych, i największą w Polsce ofertę przewoźników niskokosztowych.

W 2018 Port Lotniczy w Krakowie zanotował wzrost rzędu 16%, co przełożyło się na łączną liczbę odprawionych pasażerów 6 769,4 tys. W Krakowie obecne są najważniejsze europejskie linie lotnicze, zarówno tradycyjne jak i niskokosztowe. Jako największy port regionalny w Polsce, nie ma żadnej realnej konkurencji która mogłaby mu zagrozić, czyli osłabić jego atrakcyjność.

Kraków rokrocznie oddala się od kolejnego portu w tym zestawieniu, notując przy tym dwucyfrowe wzrosty obsługi pasażerów, co wpływa również na przychody portu. W 2017 r. obsługując 5 839,2 tys. pasażerów, Port zarobił około 57,9 mln PLN.

---

<sup>1</sup> [https://absl.pl/wp-content/uploads/2018/06/raport\\_absl\\_2018\\_PL\\_180527\\_epub-1.pdf](https://absl.pl/wp-content/uploads/2018/06/raport_absl_2018_PL_180527_epub-1.pdf)

### **7.3. Tygrys Północy – Gdańsk**

Położone na północy gdańskie lotnisko korzysta ze statusu monopolisty dla tego obszaru kraju, co się przekłada na osiągnięte wyniki. W 2018 r. port lotniczy obsłużył 4 980,6 tys. pasażerów, co stanowi wzrost o ok. 8,0% rdr. Główną siłą portu są połączenia do Skandynawii (w tym Islandia), z najlepiej rozbudowaną w kraju, i dominującą na tym lotnisku ofertą Wizzair (15 kierunków), który na tym lotnisku bazuje 6 samolotów kodu C (czyli np. Airbus A320, A321), a od marca dojdzie maszyna nr 7. Na lotnisku swoją bazę posiada również irlandzki Ryanair, który bazuje 2 Boeingi 737.

Bardzo dobrze swoją ofertę rozwijają też linie tradycyjne. Skandynawskie linie lotnicze SAS oferują 4 loty dziennie do Kopenhagi (jedyne port regionalny obsługiwany z taką częstotliwością w Polsce). Holenderski KLM rozpoczął loty z Amsterdamu z jednym lotem dziennie w połowie maja 2017 r., a od maja 2019 r. uruchamia już trzecią rotację dziennie na tym kierunku. W marcu loty zainauguruje kolejny przewoźnik tradycyjny, szwajcarski Swiss, z czterema lotami tygodniowo. Port jest bardzo dobrze zarządzany, co przekłada się na stały rozwój oferty (w tym obu największych tanich przewoźników lotniczych). Wzrasta liczba obsługiwanych pasażerów, i zyski portu, co przy obsługiwanych w 2017 r. 4 611,7 tys. pasażerów, przyniosło zysk na poziomie około 28,75 mln PLN.

### **7.4. Gwiazda Południa – Wrocław**

Rekordowy wynik w 2018 r. osiągnął Port Lotniczy we Wrocławiu, obsługując 3 347,6 tys. pasażerów (wzrost o 17,2% rdr). Wrocław umiejętnie rozwija ofertę w każdym segmencie rynku. Wzrastają przewozy regularne przewoźników tradycyjnych, tanich linii oraz chartery. Te pierwsze w dużej mierze dzięki rozbudowanemu rynkowi usług BPO, gdzie sytuację wykorzystują linie lotnicze z Lufthansa Group (Lufthansa, SWISS, Eurowings) oferując nawet 9 lotów dziennie do swoich hubów.

Wrocław jest także jedynym portem regionalnym w Polsce, do którego lata Air France (codziennie), a od maja 2019 r. również codziennie swoje loty zaoferuje holenderski KLM. Wrocław był pierwszą w Polsce bazą lotniczą tanich linii lotniczych Ryanair, które w marcu 2012 r. zbazowały tam oficjalnie jeden ze swoich samolotów (Boeing 737) i to pomimo tego, że w marcu 2010 r. swoją bazę otworzył tam węgierski Wizz Air.

Baza Wizz Air została rozbudowana w marcu 2018 r. o drugiego Airbusa A320. Ryanair na przestrzeni lat rozbudował swoją bazę do 3 Boeingów, w międzyczasie uruchamiając w 2017 r. centrum serwisowe samolotów, co przełożyło się na kilkadziesiąt dobrze płatnych stanowisk pracy. Również wyniki finansowe za 2017 r. są dla portu korzystne. Obsłużono 2 805,9 tys. pasażerów, i zanotowano zysk w wysokości około 9,74 mln PLN.



## **7.5. Wakacyjne Katowice**

Siłą Katowic są chartery i Wizz Air, tak w skrócie można określić ten port lotniczy. To brama mieszkańców południowej Polski do spędzenia urlopu nie tylko w Europie. Widać to doskonale po statystykach za 2018r., kiedy to obsłużono łącznie 4 838,1 tys. pasażerów (wzrost o 24,3% rdr). W przewozach charterowych wzrost był jeszcze większy, gdyż osiągnięty wynik 1 974,2 tys. obsłużonych pasażerów oznacza wzrost o 35,3% rdr). Pod tym względem obsługuje więcej pasażerów niż warszawskie Okęcie.

Katowice były pierwszą w historii bazą węgierskiego Wizz Aira, skąd odbył się pierwszy komercyjny lot tej linii. Znajduje się tam również centrum serwisowe dla tych samolotów oraz rozbudowana baza, która latem 2019 r. będzie liczyła 8 samolotów. Ten port lotniczy to także coraz większy port cargo, obsługiwany samolotami największych firm logistycznych na świecie. Porównując dane za 2017 r., tj. liczbę 3 887,2 tys. obsłużonych pasażerów, Port osiągnął zysk na poziomie około 12,56 mln PLN.

## **7.6. Poznań – kopcuszek wśród milionerów**

Poznańska ławica rok 2018 może zaliczyć do bardzo udanych, gdyż obsłużyła rekordową liczbę 2 476,3 tys. pasażerów, co stanowiło wzrost o 34% rdr. Jest to niestety wyjątek od reguły, gdyż w Poznaniu można zaobserwować brak stabilności w rozwoju oferty przewozów regularnych, i duże wahania przewozów czarterowych. Efektem tego jest stale zwiększający się dystans do portów lotniczych obsługujących większą od ławicy ilość obsłużonych pasażerów, do których to port swoimi wynikami powinien się zbliżyć.

Na niekorzyść portu działa fakt, że ostatnim nowym (i operującym do dziś) przewoźnikiem lotniczym, który jest obecny do dnia dzisiejszego na ławicy, jest Ryanair. Przewoźnik ten rozpoczął swoje loty we wrześniu 2005 r. Żaden z ww. portów lotniczych nie ma tak długiej przerwy w pozyskaniu nowych przewoźników, a wielu z nich pozyskało od tego czasu po kilku operatorów. Spośród opisywanych portów lotniczych, Poznań posiada także najuboższą siatkę połączeń regularnych (31 połączeń, a wkrótce 30, gdyż LOT likwiduje połączenie do Tel Awiwu). Patrząc na wyniki finansowe portu za 2017 r., zaskakujący jest fakt, że zanotowano stratę na poziomie 11 952 tys. PLN, przy obsłużonych 1 842,7 tys. pasażerów (wzrost o 9% rdr). Rok wcześniej (2016) port zanotował zysk w wysokości 2 577,5 tys. PLN obsługując 1 689,2 tys. pasażerów.

## **7.7. Podsumowanie – największy na rynku w Polsce**

Opisane powyżej porty lotnicze stanowią grupę „milionerów”, czyli lotnisk obsługujących minimum jeden milion pasażerów rocznie (do nich zaleca się też Modlin, jako „tanie” lotnisko dla Warszawy, którego tutaj dokładnej analizie nie poddajemy). Dzięki takiej liczbie obsłużonych pasażerów, każde z nich powinno być dochodowe.

Analizując dostępne dane można stwierdzić że jest to regułą w przypadku wszystkich portów lotniczych oprócz Ławicy. O ile w 2016 r. port wypracował zysk w wysokości ok. 1,53 zł na pasażera, to już w 2017 r. do każdego obsłużonego pasażera dopłacono blisko 6,50 zł. Tylko Wrocław zanotował w 2017 r. lekki spadek zysku w przeliczeniu na pasażera, ale mimo tego zwiększył swój roczny zysk o ponad 434 tys. PLN.

Pozostałe porty lotnicze zwiększyły swój średni zysk na jednego pasażera, co przedstawiono w tabeli nr 2.

Tabela nr 2. Zysk/strata na jednego obsłużonego pasażera

Port Lotniczy	Rok 2017		Rok 2016	
	ilość obsłużonych pasażerów	Zysk/strata w zł na pasażera	ilość obsłużonych pasażerów	Zysk/strata w zł na pasażera
Warszawa	15 730 330	17,31 zł	12 795 356	16,08 zł
Kraków	5 839 190	9,91 zł	4 974 676	9,47 zł
Gdańsk	4 601 982	6,25 zł	3 986 410	6,07 zł
Katowice	3 887 235	3,23 zł	3 201 654	3,07 zł
Wrocław	2 805 888	3,47 zł	2 371 621	3,54 zł
Poznań	1 842 660	-6,49 zł	1 689 200	1,53 zł

Powyższe dane także wskazują na dużą niestabilność oferty poznańskiego lotniska. W kwietniu poznamy dane finansowe za 2018 r., więc będzie można zweryfikować jak olbrzymi wzrost obsłużonych pasażerów przełożył się na wyniki finansowe Portu.

#### 7.8. Prognoza ruchu na 2019 rok dla największych lotnisk w Polsce

Mając na uwadze wszystkie dostępne dane co do oferowania tras i miejsc w samolotach z polskich portów lotniczych na rok 2019, możemy pokusić się o sporządzenie prognozy wyników ruchu pasażerskiego. Jedno wydaje się pewne: peleton największych (z wyjątkiem Modlina) ponownie odskoczy nam około 10-15% do przodu, podczas kiedy my w tym roku zanotujemy gorszy wynik o około 10%. Pozostaje duża niepewność w kwestii konsekwencji Brexitu oraz jak zawsze duże zmiany mogą nastąpić na rynku czarterów.

Jeśli te przewidywania się sprawdzą, wyniki za 2019 rok będą wyglądać następująco:

- Warszawa (Okęcie) WAW między 19,5 a 20 mln
- Kraków KRK między 7,5 a 8 mln
- Gdańsk GDN między 5,5 a 5,7 mln
- Katowice KTW między 5,4 a 5,6 mln
- Wrocław WRO między 3,6 a 3,8 mln
- Modlin WMI między 2,8 a 2,9 mln (tu będzie spadek)
- Poznań POZ między 2,1 a 2,3 mln (u nas również spadek!)

## **8. Problem przewoźników sieciowych („legacy”)**

Największym problemem Poznania jest – paradoksalnie, brak dobrej oferty przewoźników sieciowych. Paradoksalnie, gdyż jesteśmy dużym ośrodkiem gospodarczym, dostarczającym ruch biznesowy. Od lat jesteśmy rynkiem tylko jednego sojuszu lotniczego – Star Alliance, co skutecznie blokuje poprawę atrakcyjności cenowej dla mieszkańców.

Mamy obecnie tylko trzech przewoźników sieciowych: Polskie Linie Lotnicze LOT, niemiecką Lufthansę oraz skandynawskiego SAS-a. Wszyscy trzej przewoźnicy współpracują ze sobą w ramach jednego sojuszu, co oznacza że bardziej się uzupełniają, niż ze sobą konkurują.

Rzeczą do zrobienia od zaraz jest przyciągnięcie do Poznania linii spoza sojuszu Star Alliance, której obecność wymusi obniżkę cen biletów, poprawi dostępność połączeń przesiadkowych w świat i ściągnie naszych pasażerów biznesowych z regionu na Ławicę! Inaczej mówiąc sprawi, że zaczną częściej korzystać z naszego lotniska.

Warto wskazać, iż oferowane ceny w POZ przez LH są znacznie wyższe niż z innych portów regionalnych na co niewątpliwie wpływ ma niska konkurencja.

## **9. Problem obsługi pasażerów w terminalu**

Informacje oraz zdjęcia pokazujące horrendalne kolejki pasażerów do kontroli bezpieczeństwa towarzyszyły nam praktycznie przez cały 2018 rok. Obnażyły one jednocześnie chaos jaki panuje w zarządzaniu przestrzenią terminala. To niebywałe by kolejki utrudniały obsługę przy stanowiskach check-inów. Trudno zrozumieć, że nikt nie panował nad kierowaniem ruchu w odpowiednie przestrzenie. Na zdjęciu na kolejnej stronie autorstwa Piotra Kaczmarka widać, że kolejka do kontroli bezpieczeństwa sięga strefy odprawy. (!)

Poznańskie lotnisko ma niezbyt pochlebną opinię gdy mowa o obsłudze pasażera, w tym kontroli bezpieczeństwa i długich kolejkach do tej kontroli. Wystarczy poczytać komentarze w internecie czy też skalę ocen na portalu facebookowym lotniska. Nawet jeśli weźmiemy pod uwagę, że komentarze zamieszczają głównie ludzie niezadowoleni, musimy zaniepokoić się skalą tego procederu. W porównaniu do większych lotnisk sytuacja wygląda niepokojąco.

Otrzymaliśmy również od wielu pasażerów informacje o pretensjonalnym podejściu moderatorów profilu Portu na facebooku. To delikatna kwestia, będąca częścią całego marketingu i komunikacji z pasażerami. Trudno ich ganić za to, że są niezadowoleni z oferty lub obsługi. Jaki cel ma udowadnianie im, że się „mylą”? Czy jest to właściwe podejście do promocji oferty Ławicy? Naszym zdaniem nie.



Kolejnym problemem ławicy jest sposób realizacji rozbudowy terminala. W chwili obecnej nie jest możliwe przeprowadzenie kompleksowej rozbudowy budynku. Warto nadmienić iż z tym wyzwaniem dużo lepiej poradziły sobie porty w Gdańsku i Wrocławiu – inwestując w budynki modułowe, ułatwiające rozbudowę, oraz bardziej funkcjonalne z rozdzielonym ruchem przylotowym i wylotowym na dwóch poziomach.

Płaska parterowa struktura poznańskiego terminala uniemożliwia prostą rozbudowę, co w konsekwencji może wiązać się w przyszłości z koniecznością budowy zupełnie nowego obiektu.

W tym miejscu należy zadać kluczowe pytania jaką długofalową wizję w tym zakresie mają władze Portu? Czy planowane są już jakieś konkretne działania?

## **10. Niedostatek informacyjny (rzadko aktualizowana strona internetowa)**

To niewątpliwie pięta Achillesowa poznańskiej ławicy. Listę zarzutów otwiera niekompletna tablica odlotów i przylotów on-line. Większość polskich lotnisk podaje spis rejsów obejmujący cały dany dzień, a nawet rejsy poranne następnego dnia. Ławica pokazuje tylko kilkanaście rejsów chronologicznie od danej godziny, w której wchodzimy na stronę internetową. Sytuacja jest kuriozalna, gdyż nieprzyjazna dla użytkowników strona

internetowa oznacza tylko dodatkową pracę dla osób z informacji lotniskowej – dodajmy niepotrzebną. Zamiast odbierać telefony od pasażerów, osoby te mogłyby skupić się na pracy z pasażerami przebywającymi już na lotnisku.

Brak aktualnych informacji, w tym także o dostępnych połączeniach lotniczych to gra do bramki konkurentów – innych polskich portów lotniczych. Skoro nie informujemy o tym, dokąd można polecieć, to jak mamy zachęcać ludzi do korzystania z lotniska! Tak niestety było z informacjami o połączeniach do Rzymu Ciampino, Cork i Sztokholmu Skavsta (pojawiły się dopiero po około 3 miesiącach od ich ogłoszenia) oraz połączeniu do Zadaru (po ok. 5 tygodniach)...

Ponadto nie będziemy komentować angielskiej wersji językowej witryny gdyż jej aktualność jest skandaliczna. Wystarczy powiedzieć, że baner angielskiej wersji językowej witryny informuje o „nowościach” w postaci utworzenia połączeń na Maltę i do Korfu co miało miejsce w 2016 r. (!) Kolejnym newsem jest wskazanie 20-lecia obecności linii SAS na Ławicy – miało to miejsce w 2015 r. (!!)

jak również oferta w postaci 14 połączeń tygodniowo do Frankfurtu co od kilku lotniczych sezonów również jest nieprawdziwe.

## **11. ILS CAT II – czy wszystko jest już gotowe?**

Bardzo ważną sprawą dla lotniska jest oprzyrządowanie nawigacyjne. Tylko w dniu 15 lutego br. z powodu trudnych warunków atmosferycznych nie było możliwości startu ani lądowania statków powietrznych. Około 800 pasażerów zostało zmuszonych do zmiany swoich planów.

Chodzi konkretnie o ILS kategorii drugiej (ILS CAT II) i procedury LVP. ILS CAT II pozwala na lądowanie samolotów w warunkach obniżonej widzialności (300 metrów widzialność i 30 m podstawa chmur). Wdrożenie tego systemu trwa już niemal dwa lata. Obecnie tym systemem pochwalić się może Wrocław, Lublin, Modlin, Rzeszów, Gdańsk i Katowice. Te dwa ostatnie lotniska są na etapie pracy nad jeszcze lepszym systemem ILS CAT III, który na razie dostępny jest tylko na warszawskim Okęciu.

Za wdrożenie systemu odpowiada dany Port Lotniczy wraz z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Czy poznański system jest już całkowicie wdrożony? Czy działał w dniu 15 lutego 2019?

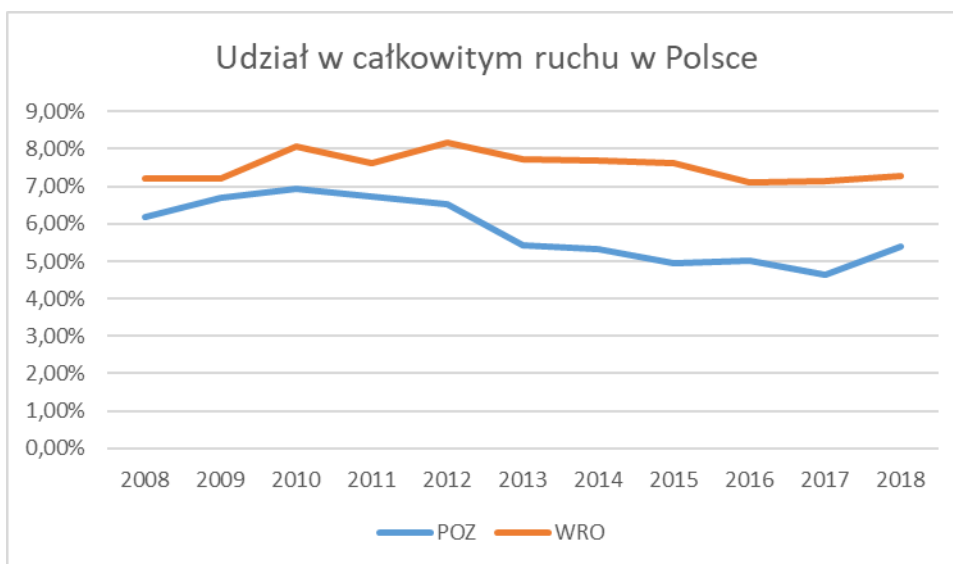
Powszechnie wiadome jest, że szczególnie liniom lotniczym zależy na funkcjonowaniu systemu ILS CAT II oraz procedur LVP, gdyż niweluje on do minimum ryzyko niemożliwości startu lub przekierowania rejsu. Każde przekierowanie to koszt ponoszony przez operatora.

Problem jest poważny. Wiele linii nie otwiera połączeń na lotniska, na których nie ma ILS CAT II i LVP, gdyż boją się przekierowań i z tym związanych kosztów. Wszystkie ważne porty lotnicze w Polsce poza Krakowem ten problem rozwiązały.

## 12. Porównanie wyników lotnisk w Poznaniu i Wrocławiu

Najtrafniejszym portem do porównań na terenie Polski dla poznańskiego lotniska wydaje się być port lotniczy we Wrocławiu. Oba porty mieszczą się w podobnym otoczeniu geograficznym umiejscowionym w ośrodkach gospodarczych o podobnym potencjale ludnościowym gospodarczym oraz ekonomicznym. Możemy przyjąć że Wrocław ma trochę łatwiej ze względu na większą o kilkadziesiąt kilometrów odległość do Berlina czy Warszawy, jednak wpada również w obszar oddziaływania Pragi. Zatem ta jego przewaga geograficzna jest niewielka. Przy czym wyniki realizowane przez wrocławskie lotnisko wydają się w przeciwieństwie do sytuacji w Poznaniu napawać znacznie większym optymizmem.

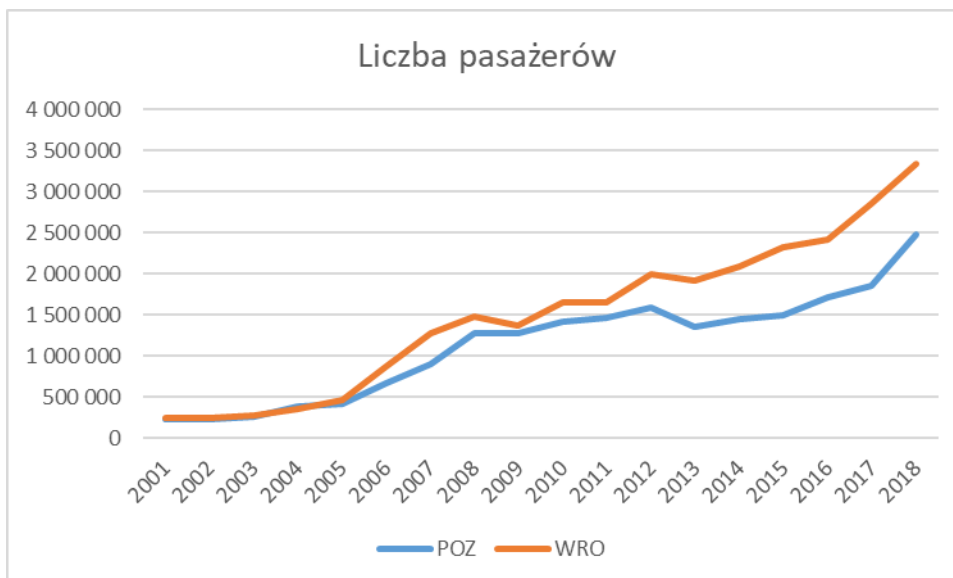
Spójrzmy na udział w całkowitym ruchu lotniczym POZ oraz WRO (odpowiedni wykres poniżej):



Dane przedstawiane powyżej niestety nie pokazują najlepszej sytuacji na poznańskim lotnisku. Dystans dzielący oba lotniska co prawda się zmniejszył jednak nadal jest znaczny i wynosi 1,9 pp.

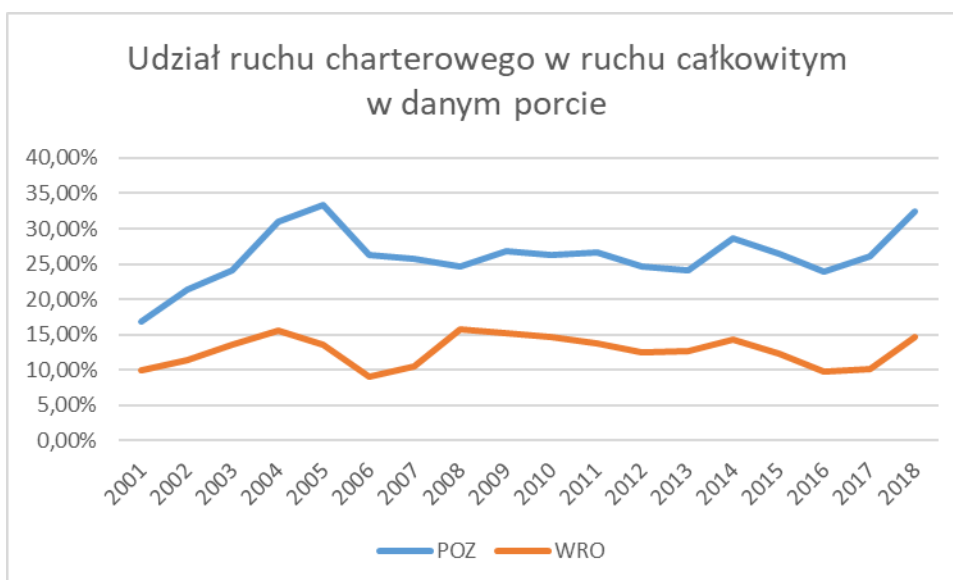
Co bardziej niepokojące POZ w 2018 r. nie był w stanie utrzymać poziomu rynkowego reprezentowanego przez to lotnisko w 2008 r. natomiast WRO zwiększył swój udział. POZ spadek z 6,18% na 5,39% natomiast WRO wzrost z 7,21% na 7,29%.

Powyższe dane pozwalają na twierdzenie, iż luka pomiędzy odprawianymi pasażerami we WRO oraz POZ jest znacząca (odpowiednie porównanie danych zostało przedstawione poniżej).



Szczególne zaniedbania w zakresie działań dążących do odprawienia jak największej liczby pracowników nastąpiły w roku 2006 kiedy to liczba pasażerów odprawianych we WRO uległa znaczącemu zwiększeniu. Dystans ten (pomijając silne zbliżenie wyników w 2009 r.) niestety uległ znaczącemu zwiększeniu – obecnie różnica odprawianych pasażerów to ponad 870 tys.

Zjawiskiem znacznie bardziej niepokojącym jest struktura ruchu pasażerskiego w POZ. Rozumie się przez to ogromny udział ruchu czarterowego w ruchu ogółem.

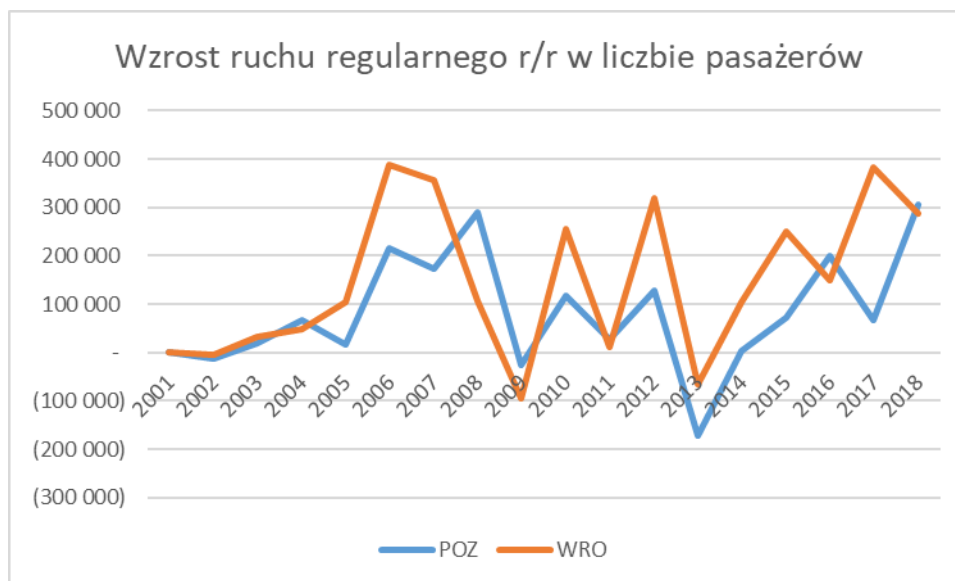


W 2018 r. udział ruchu czarterowego w ruchu ogółem w sytuacji poznańskiego lotniska wyniósł 32,45% natomiast porównywalny wskaźnik dla wrocławskiego lotniska wynosi 14,67%.

Co bardzo istotne zarówno z perspektywy portu, miasta jak i regionu największy nacisk powinien być każdorazowo kładziony na w pierwszej kolejności na rozwój ruchu regularnego, a szczególnie: linii sieciowych.

Ruch czarterowy charakteryzuje się dużą elastycznością popytu – w sytuacji pogorszenia sytuacji ekonomicznej wydatki urlopowe stanowią tą kategorię która ulega redukcji w pierwszej kolejności. W konsekwencji ewentualne pogorszenie gospodarcze może skutkować znaczącym zmniejszeniem liczby odprawianych pasażerów w tej kategorii ruchu, co ze względu na znaczący udział tego sektora w ruchu całkowitym może być dotkliwe dla portu.

Innym niepokojącym zjawiskiem jest niski w porównaniu do wrocławskiego lotniska, nominalny wzrost liczby pasażerów odprawianych w ruchu regularnym. Porównanie sytuacji dwóch portów przedstawiono poniżej.



### 13. Pytania końcowe

Wobec powyższych zagadnień przytoczonych w Raporcie warto, by każda osoba mająca wpływ na losy Portu Lotniczego Poznań-Ławica zadała sobie i współpracownikom pytania.

Odpowiedzi na nie pozwolą na znalezienie rozwiązania – drogi wyjścia z impasu, w którym ciągle gdzieś tkwimy. To nie jest „polowanie na czarownice” – to polowanie na wszystko, co nas hamuje w rozwoju. Mamy tylko kilka lat na wyjście na ścieżkę rozwoju. Potem będzie za późno. Na szali jest nasza gospodarka, tradycje targowo-wystawiennicze, przyszłość kolejnych pokoleń. To ostatni sygnał, by przyjrzeć się sytuacji i ją naprawić.

Czy przanalizowano błędy i sytuacje, które przyczyniły się do utraty bazy Wizz Air?

Czy dokonano krytycznej oceny 2018 roku pod kątem poprawy funkcjonowania lotniska i podniesienia standardów obsługi pasażerów?

Jaki jest plan rozwiązania bieżących problemów (np. organizacja pracy terminala)?

Czy ILS CAT II jest w pełni funkcjonalny?

Jaki jest plan pozyskania nowych przewoźników i połączeń lotniczych?



Jak Zarząd lotniska oraz Udziałowcy widzą Ławicę za 5, 10 i 20 lat – plany rozbudowy i jak widzą funkcjonowanie poznańskiego lotniska?

**Osobną do analizy kwestią zostaje transport towarów – cargo.** To również nie jest mocną stroną Ławicy, a mogło by być ze względu na rozbudowany sektor logistyki w całej aglomeracji poznańskiej. Kładziemy pod rozwagę również ten rodzaj transportu lotniczego, także istotny dla gospodarki miasta i regionu. Są z tym związane duże pieniądze, o które należy po prostu zabiegać.

**Wobec powyższego dodatkowym pytaniem, które sobie trzeba zadać jest to jak widzimy ruch cargo na Ławicy?**

Dziękujemy za uwagę  
Zespół Redakcyjny