

# Analiza konkurencji

## na rynku polskich portów lotniczych po Euro 2012

Wojciech Augustyniak

*Celem artykułu jest ukazanie wzajemnych oddziaływań pomiędzy polskimi portami lotniczymi po ich dynamicznej rozbudowie na Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012. Artykuł zawiera analizę geograficznych stref oddziaływania portów lotniczych przy użyciu izochron 60 i 120 minutowych. Jej celem jest wskazanie obszarów nakładania się potencjalnych stref oddziaływania konkurencyjnego oraz wskazanie rejonów kraju o niewystarczającym pokryciu usługami transportu lotniczego. Dodatkowo użyto czterowymiarowej analizy map grup strategicznych z wykorzystaniem informacji o rodzaju obsługiwanych kierunków oraz ilości i profilu ich pasażerów do zidentyfikowania faktycznej struktury konkurencji polskiego sektora portów lotniczych.*



dr  
Wojciech Augustyniak  
Uniwersytet Ekonomiczny  
w Poznaniu  
Katedra Mikroekonomii  
60-826 Poznań  
ul. Mikołaja Reja 2/8  
w.augustyniak@ue.poznan.pl

Ostatnia dekada była w kraju bezprecedensowa pod względem rozwoju rynku usług transportu lotniczego. Pierwszym i decydującym czynnikiem było wstąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz związane z tym uwolnienie rynku przewoźników lotniczych za pomocą multilateralnych umów „otwartego nieba”. Wkroczenie niskokosztowych linii głównie do polskich regionalnych portów lotniczych było bezpośrednim skutkiem tych zmian, a dynamiczny rozwój tych ostatnich kolejną konsekwencją. W wielu przypadkach dotychczasowa infrastruktura okazała się niewystarczająca, by obsłużyć lawinowo wzrastający ruch. Większość miast wojewódzkich skorzystała w mniejszym lub większym stopniu z dofinansowań z Funduszy Unijnych na rozbudowę potencjału swoich portów lotniczych oraz ich lepszego skomunikowania z centrum miasta i innymi środkami transportu.

„W dniu 18 kwietnia 2007 r. Komitet Wykonawczy Europejskiej Unii Piłkarskiej (UEFA) podjął decyzję o przyznaniu Polsce i Ukrainie praw do organizacji Mistrzostw Europy (ME) w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. Decyzji tej towarzyszyły w Polsce oczekiwania, że organizacja tak znaczącej międzynarodowej imprezy sportowej przyczyni się m.in. do przyspieszenia rozwoju gospodarczego Polski. Największe nadzieje wiązano z rozbudową i modernizacją istniejącej infrastruktury transportowej (dróg, kolei, lotnisk, transportu miejskiego) i wzrostem nakładów na infrastrukturę sportową, skierowanych głównie na budowę bądź rozbudowę stadionów

piłkarskich w miastach gospodarzach: Gdańsku, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu oraz w Chorzowie i Krakowie.” [2]

W wielu sytuacjach rozwój infrastruktury był możliwy jedynie dzięki przyjęciu serii tzw. specustaw. Umożliwiały one ominięcie czasochłonnych procedur związanych m.in. z wywłaszczeniem nieruchomości. Jedną z nich była „specustawa lotniskowa” o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. [12] Inwestycje pozwoliły skokowo zwiększyć maksymalną przepustowość lotnisk. Przykładem jest Poznań, gdzie rozbudowa PL pozwoliła podwoić ilość obsługiwanych pasażerów z 1,5 do 3 mln w skali roku. Niestety bezpośrednio po zakończeniu mistrzostw ruch zmalał poniżej poziomu sprzed roku 2012. Podobną sytuację można zauważyć w pozostałych miastach, które rozbudowywały porty lotnicze według wymagań UEFA. Spadek dynamiki rozwoju ruchu pasażerskiego oraz niewykorzystanie obecnego potencjału infrastruktury lotniskowej pozwala zatem przewidywać, że kolejne inwestycje będą znacznie odłożone w czasie.

W przypadku infrastruktury drogowej wielu inwestycji nie zdołano oddać do użytku na czas w roku 2012. Obecnie w roku 2014 nadal część z tych inwestycji jest w trakcie realizacji lub tylko częściowym oddaniem do użytkowania. Niemniej można zaryzykować stwierdzenie, że kluczowe inwestycje, których celem miało być skrócenie czasu podróży między największymi ośrodkami miejskimi w Polsce, zostały w całości lub przeważającej części ukończone. Są to m.in. autostrady A1, A2 i A4 oraz drogi ekspresowe S3 i S8. Należy zwrócić uwagę, że jest to sytuacja dynamiczna i dane prezentowane w dalszej części artykułu będą się dezaktualizować wraz z otwieraniem kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu np. S5, S8 i S17. [4]

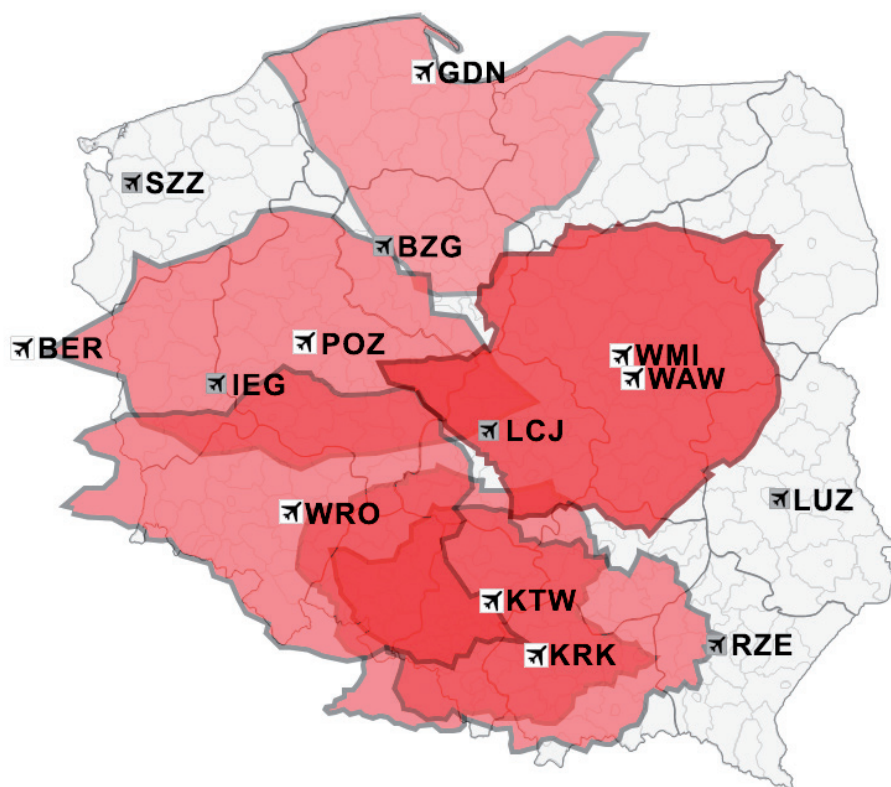
Z drugiej strony koniec obowiązywania specustawy „EURO 2012” może ten proces

znacznie spowolnić, ponieważ budowa nowej infrastruktury transportowej ponownie będzie spowalniana przez standardowy tryb inwestycyjny przewidziany w polskim prawie. Innym czynnikiem spowalniającym rozwój inwestycji lotniskowych jest mniejsza niż zakładano w prognozach opartych na danych historycznych dynamika rozwoju ruchu pasażerskiego w polskich lotniskach. [8] W pierwszym półroczu 2014 roku tylko w 4 portach lotniczych z 11 zanotowano wzrost ruchu w porównaniu do roku 2012. [11] W związku z powyższymi zjawiskami można się spodziewać, że wielkość obsługiwanego ruchu lotniczego oraz geograficzne strefy oddziaływania polskich portów lotniczych osiągnęły stan, który przez najbliższe lata będzie się utrzymywać bez większych zmian. Rok 2014 wydaje się zatem ciekawym punktem wyjścia w przypadku analizy konkurencji polskich portów lotniczych oraz infrastruktury drogowej, która umożliwia dojazd do tych portów.

### Analiza stref oddziaływania

Termin „strefa oddziaływania lotniska” (ang. catchment area) nie doczekał się do dzisiaj ścisłej definicji naukowej. Operatorzy portów lotniczych także nie stosują się do jednej ścisłej metodologii określania swoich stref oddziaływania. W analizach wewnętrznych oraz na stronach internetowych portów lotniczych publikowane są, w zależności od uznania, metody oparte na izochronach, teoretycznych lub empirycznych odległościach do portu oraz metody hybrydowe, które dodatkowo wykorzystują informacje ankietowe lub modele ekonomiczne.

Jako ogólną definicję strefy oddziaływania przyjęło się stosować stwierdzenie, że jest to obszar geograficzny leżący wokół portu lotniczego, z którego pochodzi większość obsługiwanego ruchu pasażerskiego i frachtu. [9] Czasami ta definicja jest rozszerzana również o obszar, do którego zmierza większość wspomnianego ruchu. [3]



**1. Izochrony 2h dla portów lotniczych obsługujących min. 15 destynacji lub 2mln PAX**  
 Źródło: Augustyniak W., Olipra Ł. [1]

Jedną z interpretacji powyższej definicji jest założenie, że wokół lotniska istnieje strefa w kształcie koła o promieniu np. 100 lub 200 km, z którego pochodzi większość pasażerów i towarów. Przykładem stosowania takiej interpretacji jest analiza strefy oddziaływania na stronie internetowej portu lotniczego Katowice-Pyrzowice. [6] Innym podejściem jest zastosowanie izochron w kształcie koła uwzględniających czas podróży w godzinach. Często taka informacja jest uzupełniona o ilość mieszkańców mieszkających we wspomnianych teoretycznych obszarach wytyczonych przez okrągłe izochrony. Przykładem zastosowania takiej interpretacji jest lotnisko w Hamburgu. [5] Obie metody posługujące się obszarami w kształcie okręgów są obarczone błędem istnienia empirycznych różnic w dostępności do szybkich połączeń drogowych i kolejowych. Rzeczywiste izochrony nigdy nie mają kształtu okręgów, ponieważ zawsze istnieją pewne przeszkody geograficzne, które ten kształt zaburzają. Ponadto rzeczywiste izochrony rozciągają się wzdłuż dróg szybkiego ruchu oraz szybkich linii kolejowych.

Nawet gdy izochrony pokrywają rzeczywisty czas dojazdu do portu lotniczego, wytyczony obszar nadal należy rozważać za czysto teoretyczny, ponieważ wytyczony obszar geograficzny może okazać się częściowo niezamieszany albo istnieje na nim tak duża konkurencja między portami lotniczymi, że faktyczne strumienie podróżnych pochodzą z zupełnie innego miejsca. W celu uniknięcia

tych błędów stosuje się narzędzia oparte na badaniach ankietowych. Najprostszą metodą stosowaną w literaturze jest równoległe zestawianie map ukazujących teoretyczny obszar geograficzny wraz z empirycznymi danymi uzyskanymi od pasażerów o ich miejscu zamieszkania i celu podróży, np. na poziomie powiatu lub gminy. Przykładem takiego zestawienia jest ponownie serwis internetowy lotniska w Hamburgu. [5]

Najdokładniejszym sposobem ukazania strumieni podróżnych z i do portu lotniczego są badania ankietowe uwzględniające pasażerów zmierzających do lub z konkretnej destynacji. Mapy powstałe na podstawie takich danych mogą uwzględniać procent pasażerów pochodzących lub zmierzających do konkretnej gminy położonej w okolicy portu lotniczego. Dokładność tego typu map jest zarazem ich ograniczeniem. Dzieje się tak, ponieważ dla każdej możliwej destynacji potrzebny jest osobny system ankiet, a w rezultacie osobny wykres lub mapa.

Przykładem powyższego schematu jest praca Lieshout'a [9]. Autor na podstawie badań ankietowych wyznaczył 3 grupy czynników, mających największe znaczenie dla podróżnych przy wyborze miejsca odlotu i celu podróży. Są to: cena, częstotliwość lotów oraz odległość lotniska od startu lub celu podróży. Lieshout zauważył m.in., że zasięg oddziaływania portów lotniczych jest stosunkowo niewielki w przypadku bardzo popularnych celów podróży. W takiej sytuacji pasażerowie mają większy wybór trasy,

przewoźnika, godzin odlotu, ceny i standardu obsługi. Może się zatem okazać, że osoby mieszkające nieopodal lotniska „A” wolą odlecieć z bardziej oddalonego lotniska „B” np. z powodu niższej ceny lub dogodniejszego rozkładu lotów. Analogicznie destynacje mało popularne (zazwyczaj te międzykontynentalne) charakteryzują się większą strefą oddziaływania. Lotnisko staje się wówczas w większym stopniu geograficznym monopolistą dla tego konkretnego połączenia. Inaczej mówiąc pasażerowie nawet jeśli mieszkają stosunkowo daleko od danego portu lotniczego, nie mają innej alternatywy, chyba że rozważają również połączenia przesiadkowe.

Okazuje się, że strefa oddziaływania lotniska zależy również od typu pasażera. Zakłada się, że pasażerowie biznesowi mają mniejszą tolerancję dla czasu podróży do i z lotniska od podróżujących w celach turystycznych. W raportach CAA [3] zakłada się, że pasażerowie biznesowi są skłonni poświęcić maksymalnie 1 godzinę na transport do i z portu lotniczego. Dla porównania pasażerowie turyści są wg. CAA skłonni poświęcić na tę czynność aż dwa razy więcej czasu.

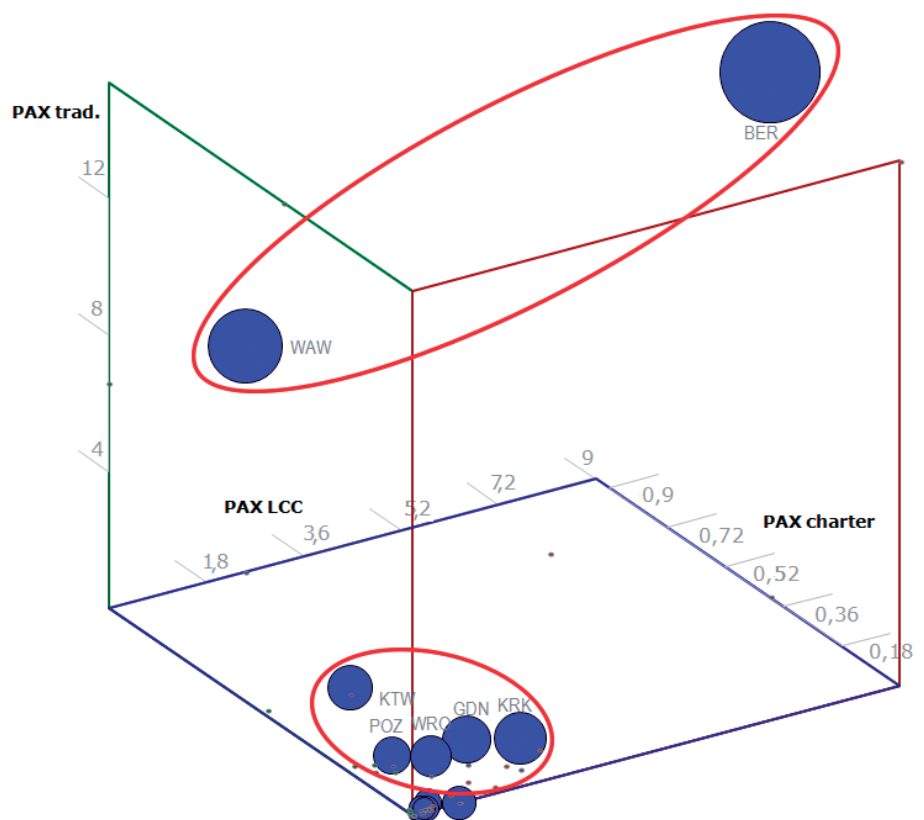
Biorąc pod uwagę wady i zalety wspomnianych metod, w niniejszym artykule zastosowano uogólnioną definicję strefy oddziaływania w rozumieniu maksymalnego czasu dojazdu do i z lotniska transportem drogowym. Strefy wytyczono dla izochron dwugodzinnych za pomocą serwisu map Google [7] dla interwału 10 kilometrów. Na potrzeby analizy założono, że porty lotnicze muszą obsługiwać pewną minimalną ilość kierunków oraz pewien minimalny ruch pasażerski, aby można było rozważać je w kategoriach konkurencyjnych z punktu widzenia podróżnych. Na przykład lotnisko w Zielonej Górze obsługuje jedno regularne połączenie (do Warszawy) i generuje ruch na poziomie kilku tysięcy pasażerów rocznie. Dla mieszkańców regionu nie jest ono postrzegane jako konkurencyjne dla leżącego nieopodal portu lotniczego Poznań-Ławica, które obsługuje kilkanaście regularnych połączeń oraz 1,5 mln pasażerów. Jako minimum przyjęto poziom co najmniej 15 regularnych destynacji lub 2 mln obsłużonych podróżnych (dane z rozkładu zimowego 2013/2014). Izochrony dla powyższych portów lotniczych zaznaczono białymi ikonami na ilustracji 1. Pozostałe zaznaczono ikonami w odcieniu szarym.

Jak widać najlepsza oferta usług transportu lotniczego pokrywa się z obszarami największej gęstości zaludnienia w Polsce. Jest to przede wszystkim teren rozciągający się między Wrocławiem, a Krakowem wzdłuż autostrady A4, która jako główny kanał

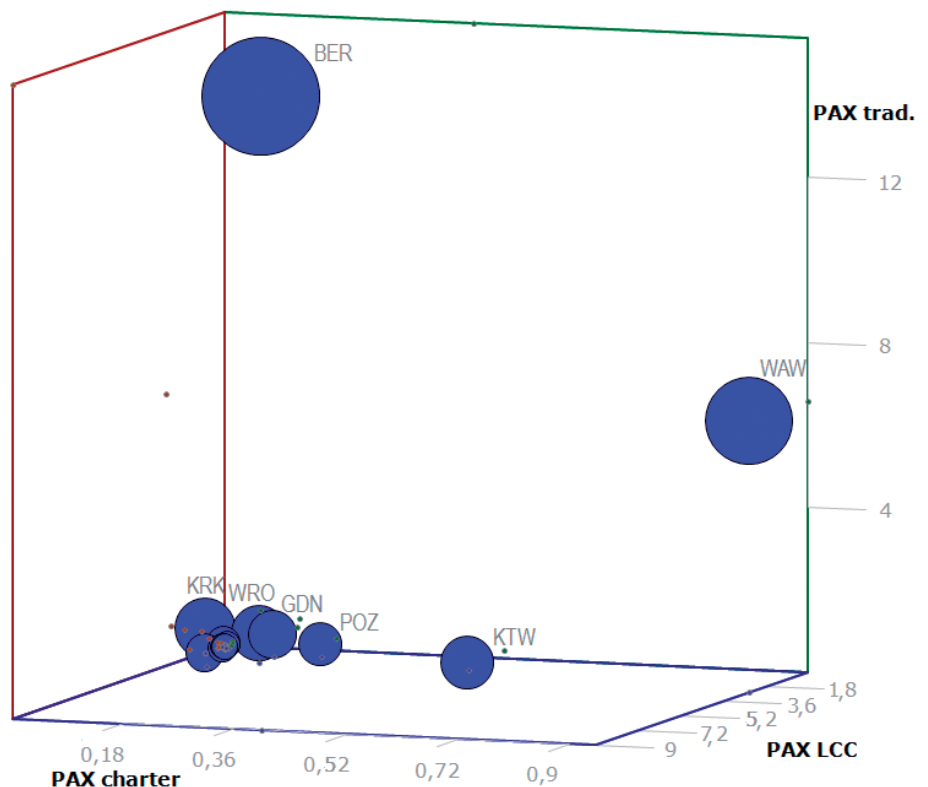
transportu kołowego w regionie rozciąga strefy oddziaływania lotnisk we Wrocławiu, Katowicach i Krakowie. W rezultacie mieszkańcy Górnego Śląska, Opolszczyzny i zachodniej Małopolski mają do wyboru aż 3 międzynarodowe porty lotnicze w zasięgu maksymalnie 2 godzin jazdy samochodem. Drugim obszarem zwiększonej potencjalnej konkurencji jest centrum kraju, a w szczególności południowa Wielkopolska, większość województwa Łódzkiego oraz w całości Województwo Mazowieckie, gdzie pasażerowie mają do wyboru co najmniej dwa duże porty lotnicze. Biorąc pod uwagę, że w Warszawie funkcjonują dwa duże lotniska, mieszkańcy centralnej części kraju w zasadzie zawsze mają do wyboru co najmniej 3 porty lotnicze w zasięgu 2h jazdy samochodem. W tym przypadku naturalną arterią komunikacyjną jest autostrada A2, która rozciąga strefy oddziaływania równoleżnikowo.

Brak dużych portów lotniczych w północno-wschodniej części kraju jest ekonomicznie zrozumiałe z powodu niskiej gęstości zaludnienia, braku większych aglomeracji, a zarazem znaczących ośrodków nowoczesnego przemysłu lub usług hi-tech. Pasażerowie z tych regionów są zmuszeni pokonywać nawet czterogodzinne podróże do Warszawy lub Gdańska. Położenie geograficzne tego ostatniego lotniska wydaje się być bardzo sprzyjające. Na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło, że potencjalny obszar oddziaływania portu GDN jest tutaj o połowę mniejszy niż w przypadku innych portów lotniczych, ponieważ połowa teoretycznego obszaru pokrywa Morze Bałtyckie. Paradoksalnie obecność przeszkody geograficznej w postaci morza faworyzuje lotnisko, ponieważ transport lotniczy w kierunkach północnych nie ma bliskich substytutów w postaci autostrad lub szybkich połączeń kolejowych. Podróżni zmierzający do Skandynawii mają do wyboru transport morski, który jest znacznie wolniejszy oraz często nieco droższy od lotniczego. Kolejnym korzystnym czynnikiem jest brak realnej konkurencji dla PL Gdańsk-Rębiechowo zarówno we wschodniej jak i zachodniej części kraju. Oprócz Mazur i Podlasia PL Gdańsk-Rębiechowo ma duży potencjał przyciągania podróżnych z województwa zachodniopomorskiego, którzy z powodu słabej oferty szczyńskiego lotniska są zmuszeni rozważać inne miejsce odlotu (Gdańsk, Poznań lub Berlin).

Ostatnim regionem wartym omówienia jest południowo-wschodnia część kraju, gdzie dwa regionalne lotniska w Rzeszowie i Lublinie oferują praktycznie identyczną siatkę połączeń składającą się z około 10 destynacji. Oba lotniska obsługują na tyle małą



2. Mapy strategiczne według rodzaju obsługiwanego ruchu. Źródło: opracowanie własne

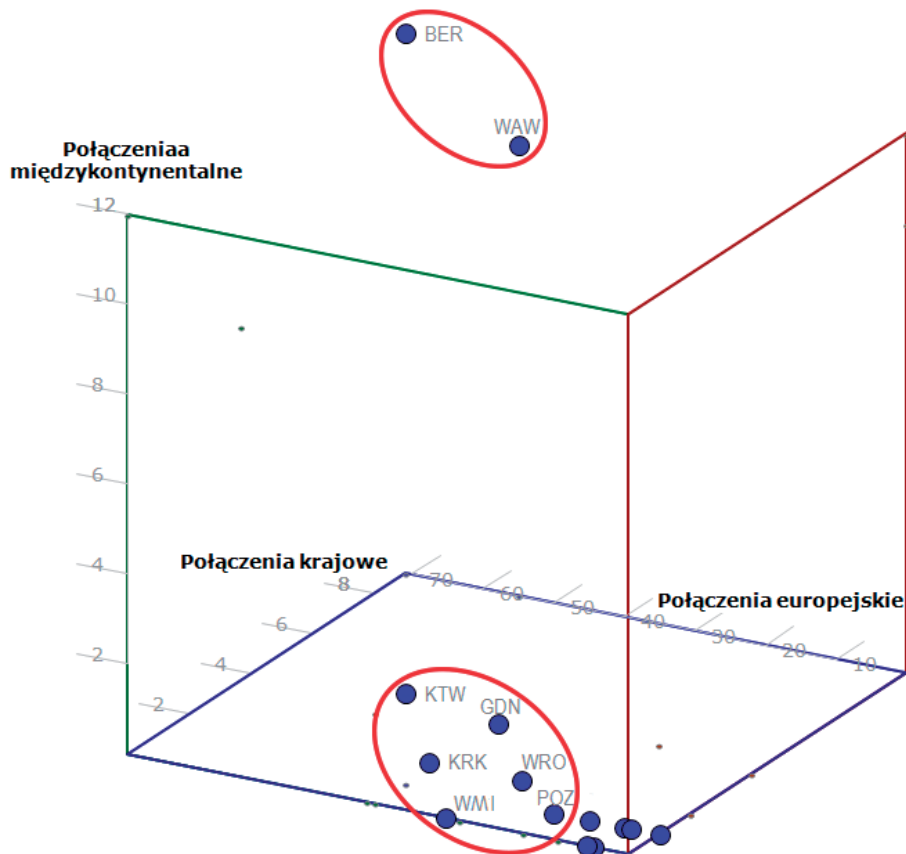


3. Mapy strategiczne według rodzaju obsługiwanego ruchu. Źródło: opracowanie własne

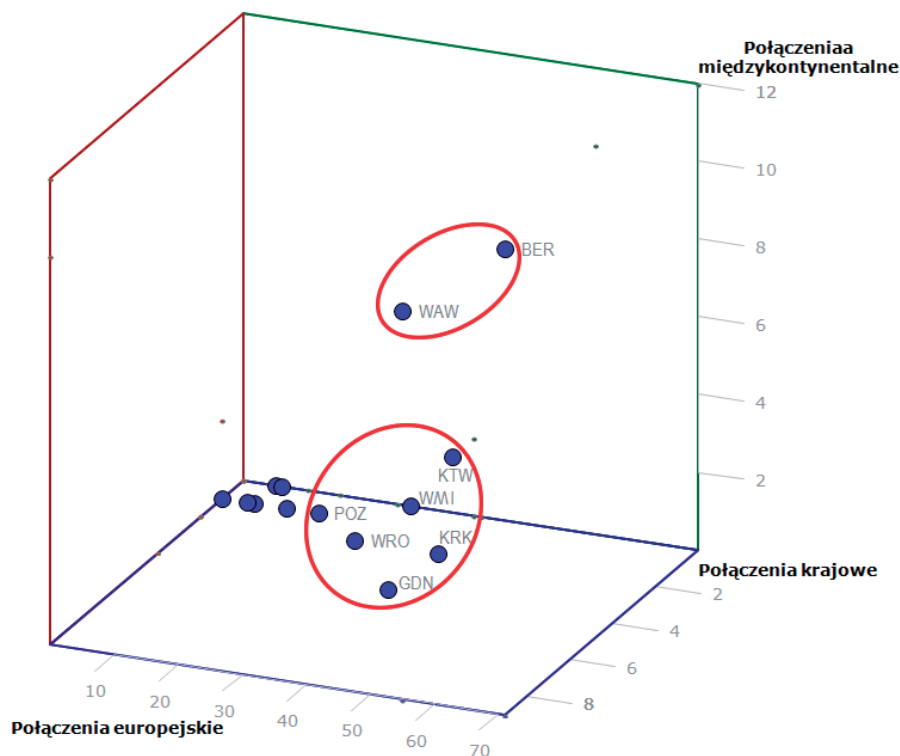
liczbę podróżnych, że ich wyniki finansowe oscylują blisko progu rentowności. Są zatem polem dla agresywnej polityki negocjacyjnej przewoźników niskokosztowych w obszarze opłat lotniskowych i systemu dopłat do lotów w wykonaniu władz regionalnych. W tym kontekście tym bardziej zastanawia-

jący jest plan otwarcia portu lotniczego w pobliskim Radomiu. Podobne pytanie o zasadność ekonomiczną utrzymywania nierentownych portów lotniczych w Łodzi, Szczecinie i Bydgoszczy, rekomenduję jako obszar dla kolejnych analiz. Szczególnie interesujące wydaje się być zestawienie wydat-





4. Mapy strategiczne według rodzaju obsługiwanych połączeń. Źródło: opracowanie własne



5. Mapy strategiczne według rodzaju obsługiwanych połączeń. Źródło: opracowanie własne

ków na bieżące utrzymanie ww. lotnisk oraz ich amortyzacji w porównaniu do nakładów potrzebnych na remont lub rozbudowę istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej, która na co dzień nie tylko rozszerzałaby strefę oddziaływania większych portów lotniczych, ale również służyłaby innym celom logistycznym.

## Analiza map strategicznych

Na potrzeby ilustracji 1 zastosowano podział portów lotniczych stosując kryterium różnicujące za pomocą ilości połączeń regularnych i wielkości obsługiwanego ruchu pasażerskiego. Istnieje obawa, iż powyższe założenie wprowadzone w celu zwiększa-

nia czytelności mapy stref oddziaływania być może jest zbyt subiektywne. W związku z powyższym w dalszej części artykułu przeprowadzono analizę konkurencji sektora bazując na koncepcji grupy strategicznej według Gierszewskiej i Romanowskiej. [5] Wspomniane grupy obejmują przedsiębiorstwa oferujące produkty porównywalne pod względem jakości i poziomu technicznego, używają podobnych kanałów dystrybucji, są w podobnym stopniu zintegrowane pionowo oraz nastawione na zaspokojenie potrzeb tych samych grup klientów. Podmioty wewnątrz grupy w podobny sposób prowadzą kampanie reklamowe oraz oferują produkty po zbliżonych cenach.

Powyższa koncepcja została przystosowana na potrzeby sektora usług portów lotniczych przez Sajdak [11], która stosując analizę dwuwymiarową, porównywała na polskim rynku usług lotniczych porty według następujących par czynników:

- struktura przewoźników niskokosztowych vs. liczba obsługiwanych kierunków,
- liczba obsługiwanych pasażerów vs. struktura przewoźników tradycyjnych,
- struktura przewoźników tradycyjnych vs. liczba obsługiwanych kierunków,
- liczba obsługiwanych pasażerów vs. struktura przewoźników niskokosztowych,
- struktura przewoźników tradycyjnych vs. liczba przewoźników zagranicznych.

Na potrzeby niniejszego artykułu powyższy schemat poddano modyfikacji. Biorąc pod uwagę ograniczenie wykresów dwuwymiarowych, polegające na możliwości prezentacji bardzo cząstkowego wycinka rzeczywistości za pomocą dwóch zmiennych, podjęto próbę zastosowania tzw. wykresu 4D. Za pomocą dodatku do MS Excel o nazwie „Excel 3D Scatter Plot” połączono wykres punktowy w układzie trzech współrzędnych z wykresem bąbelkowym. Taki zabieg umożliwił prezentację aż czterech zmiennych na pojedynczym wykresie. W przypadku wykresów na ilustracjach 2 i 3 są to dane za rok 2013 dla obsługiwanych w porcie pasażerów:

- przewoźników tradycyjnych (PAX trad.),
- przewoźników czarterowych (PAX czarter),
- przewoźników niskokosztowych (PAX LCC),
- sumarycznie wszystkich obsługiwanych pasażerów (wielkość bąbla).

W przypadku ilustracji 4 i 5 są to dane z zimowego rozkładu lotów w sezonie 2013/2014 dla ilości obsługiwanych przez port lotniczy połączeń:

- krajowych,
- międzynarodowych wewnątrz-europejskich,
- międzykontynentalnych.

Punkty na ilustracji 2, 4 i 5 zostały pogrupowane według kryterium podobieństwa. Ponieważ lotnisko im. Chopina w Warszawie mocno odstawało od pozostałych, dla porównania przedstawiono również dane berlińskiego portu Schönefeld. Wspomniane dwa porty lotnicze na wszystkich wykresach wyraźnie odstają od portów regionalnych. Ilość obsługiwanych pasażerów w obu hubach (zwłaszcza w przypadku linii tradycyjnych) jest kilku, a czasami kilkunastokrotnie wyższa niż w pozostałych lotniskach. W przypadku Berlina uwagę zwraca duży udział pasażerów niskokosztowych w obsługiwanym ruchu. Na Okęciu taki ruch został całkowicie zlikwidowany na rzecz pobliskiego Modlina. Tę różnicę widać wyraźnie na wykresie obróconym pod innym kątem (Il. 3). Część przewoźników niskokosztowych operujących w Berlinie w rzeczywistości oferuje produkt hybrydowy „low-cost premium” w standardzie i w cenie na granicy przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych (np. Air Berlin). Biorąc pod uwagę ten fakt oraz duże podobieństwo w strukturze oferowanych połączeń (Il.4 i 5) BER zaliczono do jednej grupy z WAW.

Pozostałe podmioty pogrupowano na porty regionalne „większe” (KTW, GDN, KRK, WRO, POZ i WMI) oraz pozostałe. Warto zauważyć, że grupa „pozostałe” zawiera dokładnie te same podmioty, które zostały odrzucone na ilustracji 1, co potwierdza słuszność przyjętego kryterium dla wyznaczonych konkurencyjnych stref oddziaływania. Wykresy ukazują również, że nie tylko WMI i WAW specjalizują się w wybranych typach klientów (WMI niskokosztowi, WAW tradycyjni) oraz typach połączeń. Drugim rynkiem, gdzie powoli można zauważyć podobne działania jest ząbający się rejon między Krakowem i Katowicami. KTW specjalizuje się w coraz większym stopniu w podróżach czarterowych (w tym międzykontynentalnych) oraz (czego nie widać na poniższych wykresach) w przewozach cargo. Udział procentowy pasażerów niskokosztowych jest taki sam w obu lotniskach i wynosi 70% jednakże w wartościach nominalnych Kraków obsługuje ich blisko dwukrotnie więcej.

W odróżnieniu od opisywanej wcześniej sytuacji niezdrowej konkurencji Lublina i Rzeszowa, w Krakowie bazę dla swoich samolotów posiada Ryanair, a w Katowicach WizzAir. Taka sytuacja jest zdrowsza, ponieważ dany przewoźnik jest bardziej związany z miejscem, w którym „nocuje” swoje samoloty. Dzięki temu zacięta walka konkurencyjna między przewoźnikami przekłada się na wspólną konkurencję portu i przewoźnika o pasażera, w miejsce konkurencji między portami o przewoźnika. Kraków i Katowice przypominają w tym względzie Luton (baza WizzAir) i Stan-

sted (baza Ryanair), które w podobny sposób podzieliły dojrzały londyński rynek LCC.

Stworzenie bazy samolotów na danym lotnisku jest opłacalne dla przewoźników dopiero przy pewnym minimalnym popycie generowanym w regionie. Stąd nadzieja, że w miarę rozwoju popularności podróży lotniczych we wschodniej Polsce, również i w tych dwóch portach lotniczych możliwe będzie zaistnienie większej specjalizacji portów lotniczych. W pierwszej kolejności takiej sytuacji możemy się spodziewać w relacji PL Poznań-Ławica i Wrocław-Strachowice. Obecnie wielkość i rodzaj obsługiwanego ruchu jest w obu lotniskach bardzo podobny, przy czym w tym wypadku do Wrocław jest raczej lokalnym liderem, a Poznań powinien poszukać swojej niszy. Rozwój konkurencji w tym regionie na pewno przyspieszy otwarcie budowanej drogi ekspresowej S5, która w najbliższych latach ma znacząco skrócić podróż między tymi portami, a zarazem sprawi, że ich strefy oddziaływania będą się jeszcze bardziej pokrywać.

Analiza map grup strategicznych potwierdziła bardzo dogodną pozycję PL Gdańsk-Rębiechów jako regionalnego monopolisty. Jest to jedyny rozwinięty regionalny port lotniczy w północnej Polsce. Równocześnie jest to lotnisko pierwszego wyboru dla środkowego wybrzeża. Dalsze badania powinny potwierdzić, czy jest to również port pierwszego, czy może drugiego wyboru dla mieszkańców zachodniopomorskiego, Warmii i Mazur oraz Podlasia.

## Podsumowanie

W artykule przedstawiono zasięg stref oddziaływania poszczególnych portów lotniczych w Polsce oraz wyznaczono obszary ząbienia się wspomnianych stref. W celu sprawdzenia faktycznych obszarów konkurencji za pomocą map grup strategicznych podzielono polski rynek lotniczy na 3 grupy: huby (tylko WAW), regionalne większe (GDN, POZ, WRO, KTW, KRK, WMI) oraz pozostałe. Dokładna analiza ruchu w polskich portach lotniczych pozwoliła zaobserwować pierwsze przypadki segmentacji rynku i poszukiwania niszy przez porty lotnicze. Specjalizacja WMI, KTW i KRK oraz ich strategia konkurencyjna oparta na długoterminowej współpracy z przewoźnikiem są dobrym sygnałem dla mniejszych portów lotniczych, które obecnie nie wykorzystują potencjału swojej infrastruktury i konkurują ze sobą o przewoźników oraz o nowe trasy m.in. za pomocą systemu dopłat i promocji. W miarę rozwoju ruchu lotniczego w Polsce można oczekiwać, że otwieranie nowych baz będzie możliwe również w tych mniejszych portach. Jednocześnie dynamiczny rozwój szybkich połączeń drogowych i kolejowych jeszcze bardziej zacie-

śni konkurencję między portami lotniczymi oraz w pomyślnym scenariuszu przyspieszy wspomniane zmiany. W artykule nie zawarto analizy efektywności pozyskiwania pasażerów z poszczególnych portów lotniczych, co jest rekomendowane jako dalszy obszar badań. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Augustyniak W., Olipra Ł., The potential catchment area of Polish regional airports, *Journal Of International Studies* Vol. 7, No 2, 2014
- [2] Borowski J., Wpływ organizacji Miistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012 na polską gospodarkę – podsumowanie wyników badań zleconych przez spółkę celową Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o <http://bip.msit.gov.pl/download/2/2403/Zalacznik2-Raportimpact-podsumowanie.pdf>, dostęp 10.10.2014
- [3] Civil Aviation Authority, Airport market power assessments, Catchment area analysis Working Paper, 2011
- [4] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Mapa stanu budowy dróg, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1077/mapa-stanu-budowy-drog>, dostęp 10.10.2014
- [5] Gierszewska, G., Romanowska, M., Analiza strategiczna przedsiębiorstwa, PWE, 2003
- [6] <http://www.haminfo-terminal.com/catchment.php>, dostęp 11.10.2014
- [7] <http://www.katowice-airport.com/pl/biznes/catchment-area>, dostęp 11.10.2014
- [8] <https://maps.google.com>, dostęp 11.10.2014
- [9] Jankiewicz J., Analiza i prognozowanie popytu pasażerskiego na usługi wybranych portów lotniczych w Polsce”, *Przeгляд komunikacyjny*, 2/2012
- [10] Lieshout R., Measuring the size of an airport's catchment area, *Journal of Transport Geography*, Volume 25, 2012, 27–34
- [11] Sajdak M., Pozycja konkurencyjna regionalnych portów lotniczych w Polsce, w: Rekowski M. (red.), *Regionalne porty lotnicze - charakterystyka i tendencje rozwojowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, 2011, 330-354
- [12] Urząd Lotnictwa Cywilnego, Liczba obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w pierwszym półroczu lat 2012 - 2014, [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/regulacja\\_ryнку/statystyki/q2\\_2014/wg\\_port\\_lotn\\_fakt\\_2\\_kw\\_2014.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/q2_2014/wg_port_lotn_fakt_2_kw_2014.pdf), dostęp: 10.10.2014
- [13] Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego; Dz.U. 2009 nr 42 poz. 340