

Dariusz Tłoczyński

Uniwersytet Gdański

e-mail: dariusz.tloczynski@ug.edu.pl

**OBSZARY KONKURENCJI
W SEGMENTCIE PORTÓW LOTNICZYCH.
PORTY LOTNICZE W POZNANIU I WE WROCŁAWIU
AREAS OF COMPETITION BETWEEN AIRPORTS
IN POZNAŃ AND WROCLAW**

DOI: 10.15611/pn.2017.487.28

JEL Classification: R49

Streszczenie: Głównym tematem pracy jest konkurencja pomiędzy portami lotniczymi. Jest ona istotna z punktu widzenia pasażera i przewoźnika. Porty lotnicze konkurują m.in. o pasażera, przewoźnika, o korzystne sloty lotnicze. Klasycznym przykładem rywalizacji są porty w Poznaniu i we Wrocławiu. Głównym celem artykułu jest ocena oddziaływania instrumentów konkurencji na analizowane porty. W tym celu dokonano analizy dostępnych danych mających wpływ na konkurencję pomiędzy portami. Główną metodą była analiza porównawcza literatury przedmiotu, analiza dokumentów źródłowych oraz analiza heurystyczna, ponadto dokonano segregacji i grupowania uzyskanych danych. Stwierdzono, że głównym instrumentem konkurencji jest oferta przewoźników, *catchment area* oraz *airports link*. Należy zauważyć, że konkurencja pomiędzy portami przyczynia się do rozwoju gospodarczego miast i regionów.

Słowa kluczowe: port lotniczy, Poznań, Wrocław, konkurencja, region.

Summary: The main topic of this paper is competition between airports. It is important from the point of view of passenger and aircarrier. Airports compete among others for passengers, aircarriers and slot time. A classic case of competition are airports in Poznań and Wrocław. The main aim of this article is to analyze the impact of the instruments of competition between airports in Poznań and Wrocław. The author performed market research in the analyzed airports and used secondary data. The main method used in the process of achieving the objective was to analyze comparative literature, analysis of source documents and heuristic analysis. Additionally segregation and grouping of data obtained was made. The main instrument of competition is an offer of carriers, the area of impact of airports and well functioning system of airports links. Competition between airports contributes to the economic development of cities and regions.

Keywords: airport, Poznań, Wrocław, competition, region.

1. Wstęp

Problematyka konkurencji w transporcie jest przedmiotem wielu analiz, głównie na płaszczyźnie międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej. W transporcie lotniczym podmioty prowadzą działania zmierzające do poprawy ich pozycji na rynku. W segmencie portów lotniczych obserwujemy wykorzystanie niekonwencjonalnych instrumentów konkurencji. Porty lotnicze konkurują ze sobą o przewoźnika, o dostęp do określonych slotów, rynków oraz nowych technologii. Infrastruktura lotnicza jako jeden z elementów konkurencji musi spełniać określone wymagania techniczne, posiadać certyfikaty niezbędne do wykonywania operacji lotniczych. Jest to warunek konieczny, aby konkurować m.in. siatką połączeń lotniczych.

Głównym celem opracowania jest zidentyfikowanie obszarów konkurencji w segmencie portów lotniczych. Jako przykład przedstawiono dwa porty: w Poznaniu i Wrocławiu, o zbliżonej liczbie obsługi pasażerów, zlokalizowane od siebie w odległości ok. 200 km, a więc w bezpośrednim zasięgu oddziaływania.

Na potrzeby pracy przeprowadzono badania wtórne. Wykorzystano powszechnie znane metody badawcze: analizę literatury przedmiotu i dokumentów źródłowych, analizę heurystyczną oraz segregację i grupowanie danych.

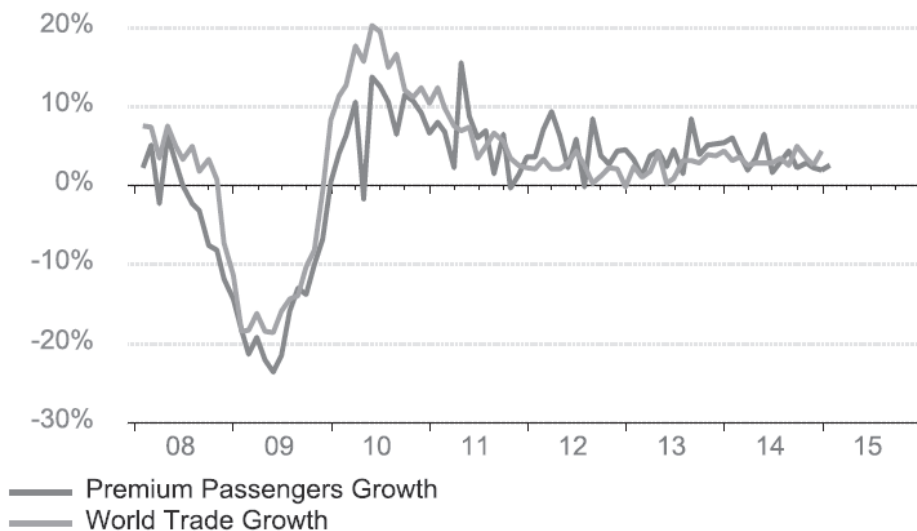
Wnioski z przeprowadzonej analizy mogą stanowić podstawę dla kierownictwa portów lotniczych w opracowaniu kompozycji instrumentów konkurencji.

2. Przesłanki rozwoju regionalnego transportu lotniczego

W literaturze przedmiotu niejednokrotnie przytaczano korzyści oraz mierniki wpływu transportu lotniczego na otoczenie. Istnieje duża zależność pomiędzy rozwojem gospodarczym regionu, kraju czy świata. Wpływ transportu lotniczego na rozwój gospodarczy jest jednym z kryteriów oceny konkurencyjności danego państwa, regionu, aglomeracji lub miasta. Tempo wzrostu przewozów lotniczych jest z reguły o 3-4 punkty procentowe wyższe od tempa wzrostu gospodarczego. Dokonując analizy światowego rynku usług transportu lotniczego, należy wskazać na ścisłą korelację pomiędzy PKB a pasażerskim ruchem lotniczym. Zależność pomiędzy dynamiką handlu światowego a dynamiką przewozów w klasie premium oraz pracą przewozową przedstawiono na rysunku 1.

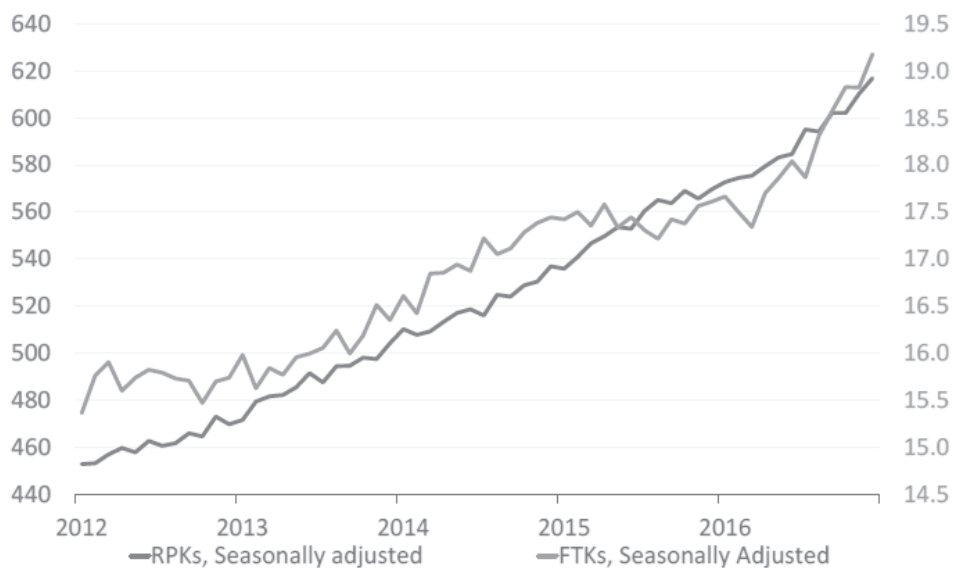
W ciągu kilkunastu lat wzrósł popyt na usługi wykonywane transportem lotniczym zarówno w segmencie przewozów pasażerskich, jak i cargo.

Mimo że na polskim rynku z roku na rok wzrasta liczba obsługiwanych pasażerów, to jednak udział Polski na arenie światowej jest marginalny. Polska zajmuje według klasyfikacji ICAO odległą pozycję w rankingu pracy przewozowej z udziałem na poziomie 0,12% w przewozach pasażerskich i 0,11% w przewozach cargo. Podobnie udział polskiego rynku przewozach lotniczych w Europie jest niewielki.



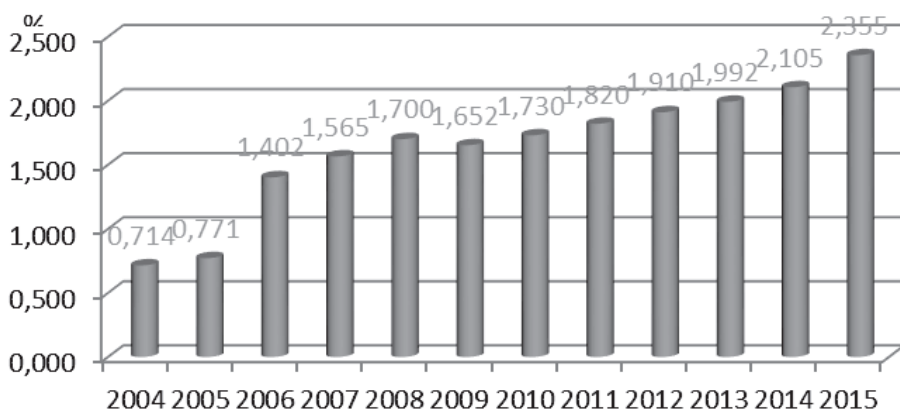
Rys. 1. Udział wybranych przewoźników w oferowanej liczbie połączeń lotniczych z polskich portów lotniczych w 2014 r.

Źródło: [IATA 2016].



Rys. 2. Popyt na usługi transportu lotniczego w segmencie przewozu pasażerów oraz cargo

Źródło: [IATA 2017].

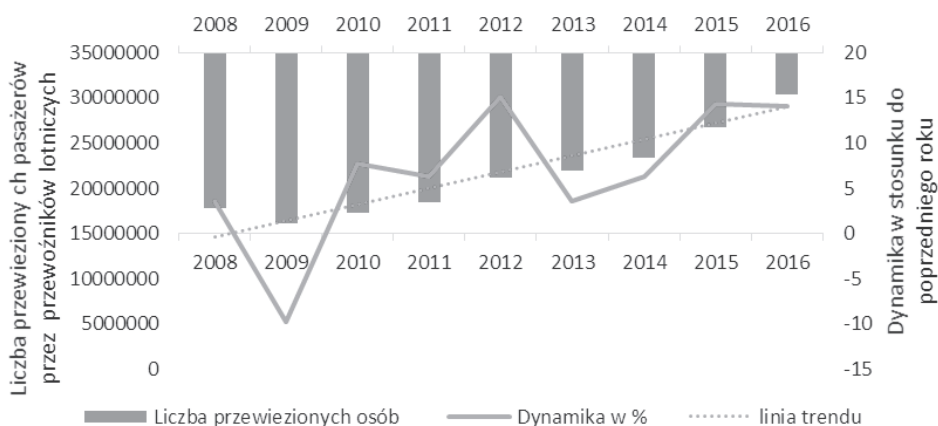


Rys. 3. Udział Polski w kształtowaniu rynku lotniczego w Unii Europejskiej

Źródło: Eurostat.

W 2004 r. udział Polski w strukturze europejskich przewozów lotniczych wyniósł 0,714% i w ciągu 10 lat wzrósł ponad 3-krotnie, osiągając 2,1058% udziału w rynku. W ostatnim roku nastąpił dalszy wzrost o 0,25 p.p. do 2,355%. Taka sytuacja jest spowodowana spadkiem cen paliwa lotniczego, a co za tym idzie – spadkiem cen biletów lotniczych. Ponadto należy wskazać na bardziej efektywne wykorzystanie taboru w przewozach pasażerskich.

Od kilku lat obserwujemy wzrost ruchu lotniczego w Polsce. Jego dynamikę przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Liczba przewiezionych pasażerów przez przewoźników lotniczych funkcjonujących w Polsce oraz dynamika ruchu lotniczego

Źródło: dane ULC.

W latach 2015-2016 dużą dynamikę wzrostu (14%) w zakresie obsługi pasażerów odnotował polski rynek usług transportu lotniczego. Do głównych czynników, które wpłynęły na taki wzrost, należy zaliczyć: spadek cen biletów będący skutkiem niskiej ceny paliwa lotniczego, wzrost mobilności polskiego społeczeństwa oraz aktywność gospodarczą regionów, co kreuje ruch biznesowy. Ponadto należy wskazać na inwestycje transportowe, w szczególności związane z transportem kolejowym i drogowym, które znacznie skróciły czas dotarcia do portów lotniczych, ale jednocześnie zwiększyły obszar oddziaływania portów lotniczych.

Wspomniane czynniki wpłynęły także na rozwój konkurencji, którą w transporcie lotniczym możemy analizować na płaszczyźnie międzygałęziowej oraz wewnątrzgałęziowej (między przewoźnikami, portami lotniczymi oraz innymi podmiotami funkcjonującymi w otoczeniu transportu lotniczego).

Podmioty rynkowe, konkurując na rynku lotniczym, dążą do uzyskania wielu korzyści, m.in. finansowych, ekonomicznych, społecznych. Jednak stosują tradycyjne instrumenty konkurencji (cenowe i pozacenowe). Natomiast oddziaływanie za pomocą instrumentów na rynek jest bardzo zróżnicowane [Rosa 2013].

3. Funkcjonowanie portów lotniczych w Poznaniu i we Wrocławiu w konkurencyjnym otoczeniu

Rywalizacja pomiędzy portami lotniczymi jest jednym z elementów konkurencji wewnątrzgałęziowej, a jej efekty są szczególnie istotne dla pasażera wybierającego transport lotniczy. Głównymi instrumentami konkurencji portów lotniczych są m.in.: posiadana infrastruktura lotnicza i pozalotnicza, system opłat za usługi lotnicze i pozalotnicze, system dowozowo-odwozowy pasażerów, polityka informacyjna [Tłoczyński 2016]. Wdrażanie tych elementów jest uzależnione od realizowanej strategii.

3.1. Port Lotniczy Poznań

Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego (kod IATA: POZ, kod ICAO: EPPO) – międzynarodowy port lotniczy, jedno z najstarszych lotnisk w Polsce, położone 7 km na zachód od centrum Poznania, pomiędzy trasami na Berlin i Buk. Port lotniczy jest zlokalizowany w odległości 5 km od centrum miasta. Pod względem liczby odprawianych pasażerów, jak też pod względem liczby operacji lotniczych był na siódmym miejscu w 2016 r.

Lotniskiem w Poznaniu zarządza spółka Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o. Głównymi udziałowcami są Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (39%), Miasto Poznań (37%) i Województwo Wielkopolskie (24%). Obsługę ruchu lotniczego w latach 2004-2016 przedstawiono w tabeli 1. Terminal pasażerski o powierzchni 23 tys. m² został rozbudowany i zmodernizowany w okresie przygotowań do turnieju EURO 2012. Do istniejącej części od strony zachodniej została dobudowana hala

odpraw biletowo-bagażowych (check-in), przylotów, sortownia bagażu oraz część biurowa. Po stronie wschodniej rozbudowana została powierzchnia dla pasażerów VIP. Po stronie południowej rozbudowywana jest powierzchnia terminalu o część komercyjną. Po zakończeniu rozbudowy w pełni zintegrowane zostały wszystkie funkcje terminalu z częścią odlotową i przylotową, która dysponuje między innymi: 22 stanowiskami check-in, stanowiskiem bagażu ponadnormatywnego, 11 bramami wyjść (gate). Terminal posiada przepustowość ok. 3 milionów pasażerów rocznie [www.airport.poznan.pl].

W ostatnich dziesięciu latach poznański port zwiększył obsługę pasażerów z 637 tys. do 1,7 mln, oznacza to prawie trzykrotny wzrost. Wzrosła także liczba operacji lotniczych z 10 tys. do 25 tys., jednak dynamika była mniejsza w porównaniu z ruchem pasażerskim, świadczy to o efektywności rozwiązań stosowanych przez przewoźników w odniesieniu do floty samolotów. Wraz ze wzrostem ruchu lotniczego w Poznaniu obserwujemy także wzrost liczby bezpośrednich połączeń lotniczych oraz zaangażowanie przewoźników (por. tabele 2 i 3).

3.2. Port Lotniczy Wrocław

Port Lotniczy Wrocław im. Mikołaja Kopernika (kod IATA: WRO, kod ICAO: EPWR) jest położony na terenie miasta Wrocławia, w odległości ok. 10 km na zachód od jego centrum, w pobliżu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Dojazd do/z głównych miast regionu jest możliwy: autostradą A4, AOW (A8), S8, i S5.

Pod względem liczby odprawianych pasażerów jest to obecnie szósty polski port lotniczy, natomiast pod względem ilości operacji lotniczych znajduje się na piątym miejscu (tabela 1).

Lotnisko posiada jedną asfaltową drogę startową na kierunku 11/29 o wymiarach 2503 m × 45 m, progi wykonane z betonu, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada system ILS drugiej kategorii.

11 marca 2012 r. oddano do użytku nowy terminal pasażerski. Jednocześnie proces inwestycyjny obejmował także budowę infrastruktury po stronie airside. W terminalu o kubaturze 330 429,81 m³ oraz 60 000 m² powierzchni utwardzonej na 4 poziomach znajdują się: 8 stanowisk kontroli bezpieczeństwa, 22 stanowiska odprawy biletowo-bagażowej, sale konferencyjne, kaplica, system monitoringu, składający się z 400 kamer i 3 stanowiska kontroli wyposażone w 24 monitory.

Port lotniczy we Wrocławiu jest także spółką prawa handlowego. Kapitał zakładowy wynosi 206,83 mln zł, a akcjonariuszami są: Gmina Wrocław (49%), Region (31%) i PPL (20%). Działalność operacyjną opiera na współpracy z trzema segmentami rynku:

- przewoźnikami sieciowymi oferującymi podróże do największych portów przesiadkowych w Europie,

Tabela 1. Obsługa pasażerów w portach lotniczych w Poznaniu i Wrocławiu w latach 2004-2016

Port Lotniczy	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	pas.												
Poznań	351 036	399 255	637 021	863 018	1 256 064	1 253 942	1 383 656	1 425 865	1 560 334	1 329 331	1 423 019	1 477 318	1 689 200
Wrocław	355 431	454 047	857 931	1 267 570	1 477 901	1 324 483	1 598 533	1 606 222	1 942 000	1 873 245	2 034 515	2 269 216	2 371 621
RAZEM	8835 368	11 502 104	15 362 286	19 116 342	20 628 851	18 944 259	20 466 876	21 711 135	24 435 557	24 982 623	27 052 316	30 391 992	33 986 960
Udział PL Poznań w ruchu lotniczym %	3,973	3,471	4,147	4,515	6,089	6,619	6,760	6,567	6,386	5,321	5,260	4,861	4,970
Udział PL Wrocław w ruchu lotniczym %	4,023	3,948	5,585	6,631	7,164	6,991	7,810	7,398	7,947	7,498	7,521	7,466	6,978
Dynamika ruchu (2004) w stosunku do 2003 r.													
Udział portu w obsłudze przewoźników niskokosztowych w 2007 r.													
Udział przewoźów niskokosztowych w obsłudze portu w 2007 r.													
Udział portu w obsłudze przewoźów krajowych w 2008 r.													
Udział portu w obsłudze przewoźów czarterowych w 2007 r.													
Udział portu w obsłudze przewoźników niskokosztowych w 2015 r.													
Udział przewoźów niskokosztowych w obsłudze portu w 2015 r.													
Udział portu w obsłudze ruchu krajowego w 2015 r.													
Udział przewoźów krajowych w obsłudze portu w 2015 r.													
Udział portu w obsłudze ruchu czarterowego w 2015 r.													
Udział przewoźów czarterowych w obsłudze portu w 2016 r.													
Dynamika ruchu (2016) w stosunku do 2004 r.													
Dynamika ruchu (2016) w stosunku do 2015 r.													
	w %												
Poznań	33,2	4,69	46,56	5,81	12,10	4,86	53,43	2,95	6,27	10,47	26,19	320,85	14,30
Wrocław	25,0	8,98	60,72	10,75	7,83	9,10	65,14	13,86	19,19	7,32	11,91	538,44	4,50
RAZEM	24,1	100,00	45,59	100,00	100,00	100,00	53,43	100,00	10,34	100,00	12,15	284,67	11,80

Źródło: dane uzyskane z Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2017 r.

- przewoźnikami niskokosztowymi, bazy operacyjne posiadają Ryanair i Wizz Air, którzy obsługują kilkadziesiąt połączeń do najbardziej atrakcyjnych miast w Europie,
- touroperatorami oferującymi szeroką ofertę podróży turystycznych do najbardziej znanych i lubianych kurortów.

W porcie lotniczym we Wrocławiu, podobnie jak w poznańskim porcie, nastąpiło w latach 2006-2017 zwiększenie ruchu lotniczego prawie trzykrotnie z 858 tys. w 2006 r. do 2,42 mln pasażerów w 2016 r. W 2014 r. przewoźnicy funkcjonujący na polskim rynku oferowali 409 tys. połączeń lotniczych, tj. prawie 500 mln miejsc [www.airport.wroclaw.pl].

Zarówno w Poznaniu, jak i we Wrocławiu nastąpił wzrost liczby bezpośrednich połączeń lotniczych, efektem tego jest dynamiczny rozwój siatki połączeń, jednak zainteresowanie przewoźników jest zróżnicowane w analizowanych portach.

Tabela 2. Liczba bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych z portów lotniczych w Poznaniu i we Wrocławiu w latach 2003-2017

Port Lotniczy	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Poznań	5	6	11	13	17	24	19	22	27	24	25	27	27	29	30
Wrocław	3	4	5	10	19	24	21	30	31	33	36	38	39	34	43

Źródło: dane uzyskane z Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2017 r.

Tabela 3. Zaangażowanie przewoźników regularnych w portach lotniczych w Poznaniu i we Wrocławiu w latach 2003-2017

Port Lotniczy	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Poznań	3	10	7	7	5	4	8	8	3	7	6	5	5	5
Wrocław	3	7	8	7	7	3	7	6	3	7	8	6	7	6

Źródło: dane uzyskane z Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2017 r. oraz dane IATA.

Wzrost liczby połączeń oraz zaangażowania przewoźników jest bezpośrednim skutkiem aktywności gospodarczej regionu. Należy jednak wskazać na czynniki demograficzne i ekonomiczne, które są istotnymi elementami analizy rynku, ponieważ pokazują pewne ogólne tendencje w zakresie rozwoju rynku transportu lotniczego. W tabeli 4 pokazano dane charakteryzujące woj. wielkopolskie i dolnośląskie.

Tabela 4. Wybrane dane statystyczne charakteryzujące województwa wielkopolskie i dolnośląskie na tle Polski w 2015 r.

Województwo	Ludność (w tys.)	Dochody ogółem budżetu województwa na 1 mieszkańca (w zł)	Stopa bezrobocia (w %)	Saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych na pobyt stały na 1000 mieszkańców	Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON	Przeciętne wynagrodzenie brutto (w zł)	PKB na 1 mieszkańca w (zł*)	Wartość dodana brutto na 1 pracującego (w zł)
Wielkopolskie	3 475,3	321	6,1	-0,03	1 448,4	409 865	3543,24	47 992	106 762
Dolnośląskie	2 904,2	436	8,5	0,30	1 073,0	357 102	3960,48	50 031	125 384
Polska	38 437,2	445	9,7	-0,41	14 504,3	4 184 409	3907,85	44 686	109 899

Źródło: [GUS 2016].

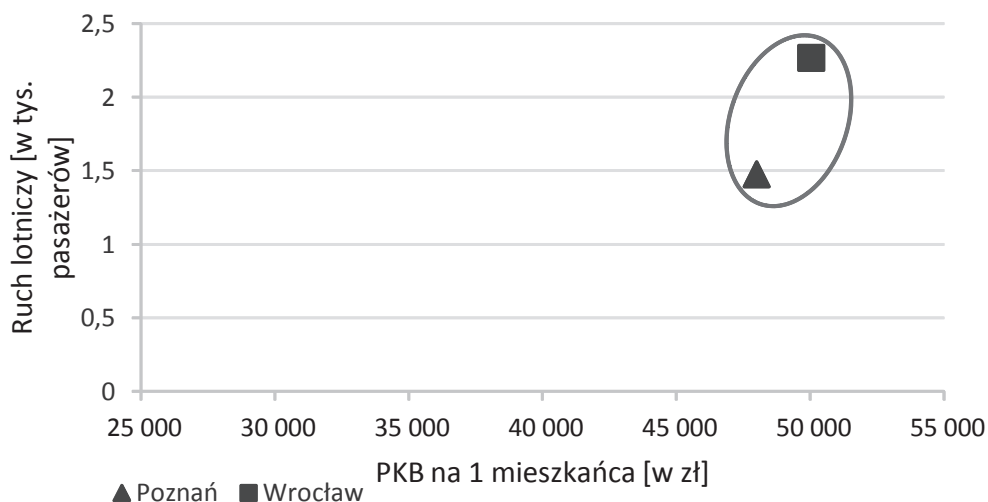
Strategia rozwoju woj. wielkopolskiego do roku 2020 zakłada realizację celu w zakresie wzrostu spójności komunikacyjnej oraz powiązań z otoczeniem. Ten cel ma zostać zrealizowany poprzez rozwój infrastruktury komunikacji lotniczej, nie tylko w aglomeracji poznańskiej, ale także w innych miejscach. Transport lotniczy jest istotnym elementem łączącym województwo z otoczeniem. Rozbudowy wymaga lotnisko Poznań-Ławica. W perspektywie 15-20 lat władze powinny zagwarantować warunki do jego nowej lokalizacji. Ważne dla rozwoju są także lotniska subregionalne, które mogą w przyszłości znaleźć swe miejsce poprzez rozwój usług specjalistycznych [*Strategia rozwoju woj. wielkopolskiego 2005*].

W woj. dolnośląskim celem określonym w strategii rozwoju transportu jest:

- Poprawa jakości i standardów obsługi pasażerów. W tym celu w 2012 r. oddano do użytkowania nowy terminal pasażerski w porcie lotniczym we Wrocławiu, inwestycje dotyczyły także infrastruktury po stronie *airside* i *landside*.
- Wzrost udziału transportu lotniczego i integracja Portu Lotniczego Wrocław z systemem kolejowej komunikacji regionalnej. W 2015 r. udział w rynku Portu Lotniczego Wrocław wynosił 7%, a dynamika w zakresie wzrostu obsługi pasażerów – 14%. W roku 2016 port lotniczy nie był włączony do kolejowej sieci infrastrukturalnej.
- Poprawa dostępności transportowej. Z portu lotniczego operatorzy komunikacji publicznej oferują połączenia autobusowe do centrum miasta. Ponadto co roku zwiększa się siatka połączeń lotniczych, co w konsekwencji prowadzi do rozwoju dostępności regionu [Tłoczyński 2016; *Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2012*].

4. Uwarunkowania rozwoju konkurencji w portach w Poznaniu i we Wrocławiu

Porty lotnicze, funkcjonując w warunkach konkurencji, dążą do osiągnięcia zakładanych celów. Uczestnicząc w procesach konkurencyjnych z innymi portami lotniczymi, pragną przyciągnąć nowych przewoźników, uzyskać odpowiednie sloty, posiadać bazy dla operatorów lotniczych. Pozycja konkurencyjna portów lotniczych w głównej mierze zależy od potencjału ekonomicznego regionu. Zależność pomiędzy ruchem lotniczym a wielkością PKB dla danego regionu przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Zależność ruchu lotniczego od rozwoju regionu w Polsce w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego i [GUS 2016].

Na podstawie danych z tabeli 4 oraz rysunku 5 należy stwierdzić, iż porty w Poznaniu i we Wrocławiu cechują się bardzo podobnymi uwarunkowaniami w zakresie rozwoju. W obsłudze potrzeb międzynarodowego rynku porty wobec siebie są wysoce konkurencyjne [Kaliński 1998, s. 64]. Konkurencję pomiędzy portami należy analizować na dwóch płaszczyznach.

W tabeli 6 przedstawiono liczbę ludności zamieszkującej w promieniu 20, 50 i 100 km od portów lotniczych. W odległości 20 km od lotniska liczba mieszkańców jest porównywalna. Lecz obszar do 100 km jest bardziej zaludniony wokół wrocławskiego lotniska.

Tabela 5. Sposoby analizy konkurencji między portami lotniczymi

Z punktu widzenia przewoźników lotniczych	Z punktu widzenia pasażerów
<ul style="list-style-type: none"> • obszar oddziaływania, potencjalny popyt, • sloty – przedziały czasowe na wykonywanie operacji lotniczych, • zróżnicowana siatka połączeń lotniczych, • konkurencja pomiędzy agentami funkcjonującymi w porcie, • opłaty portowe, • jakość obsługi handlingowej (pasażerskiej i płytowej), • możliwość otrzymania pomocy publicznej, dotacji, • bazowanie samolotów przewoźników, • obecność głównych konkurentów lotniczych i ich siatki połączeń, • gwarantowany czas obsługi przewoźników lotniczych, • posiadana infrastruktura lotnicza i pozalotnicza oraz dostęp do niej, • możliwość dalszego rozwoju portu. 	<ul style="list-style-type: none"> • porty docelowe, • częstotliwość i dogodność oferowanych połączeń, • możliwość transferu do innych portów lotniczych, • sprawność powiązań naziemnych z miastem i regionem, • oferta handlowo-usługowa, • koszty dojazdu do portu i koszt parkingu • funkcjonalność terminalu.

Źródło: [Kaliński 1998, s. 42; Vogel 2001, s. 7].

Tabela 6. Liczba ludności zamieszkującej obszar wokół portu lotniczego w Poznaniu i we Wrocławiu w 2014 r.

Port lotniczy	Lokalizacja	Liczba ludności (w tys.) w promieniu		
		20 km	50 km	100 km
Poznań	Poznań-Ławica	757	1353	3165
Wrocław	Wrocław-Strachowice	731	1472	3856

Źródło: [www.wbdata.pl (20.01.2015)].

W oparciu o analizę rozmieszczenia ludności w Polsce należy zauważyć, iż potencjalny pasażer mieszka w rejonie oddziaływania co najmniej dwóch, a nawet kilku lotnisk. Taka sytuacja powoduje rozwój działań konkurencyjnych, polegających na tworzeniu dostępnej oferty usług dowozowych do portów lotniczych. Dla pasażera taka sytuacja jest korzystna, może on dokonywać wyboru przewoźnika i miejsc docelowych, kierując się gradacją postulatów przewozowych.

Kolejnym obszarem konkurencji pomiędzy portami lotniczymi w Poznaniu i we Wrocławiu jest rywalizacja pomiędzy agentami handlingowymi i paliwowymi oraz w mniejszym stopniu podmiotami funkcjonującymi w otoczeniu portów lotniczych (przedsiębiorstwa spedycyjne, firmy kurierskie, sklepy oraz podmioty oferujące usługi na terenie portów lotniczych).

Oprócz zaangażowania władz regionalnych głównymi elementami konkurencji, stosowanymi przez porty lotnicze, są: produkt – szeroko pojmowana usługa transportu lotniczego (oferta przewoźników z danego portu lotniczego, czynniki fizyczne charakteryzujące infrastrukturę); ceny usług w portach lotniczych; dostępność

(dostęp do slotów, *air transport links, connectivity* oraz *accessibility*) i polityka komunikacyjna (reklama portów, public relations i publicity, sprzedaż osobista). Porty lotnicze wdrażają instrumenty cenowe i pozacenowe oraz instrumenty jakościowe. Zastosowanie zintegrowanych instrumentów konkurencji przyczynia się do uzyskania przewagi konkurencyjnej nie tylko na rynku wewnątrzgałęziowym, ale też międzygałęziowym.

5. Zakończenie

W wyniku przeprowadzonej analizy konkurencji pomiędzy portami w Poznaniu i we Wrocławiu stwierdzono, że występują typowe instrumenty oddziaływania na rynek (cenowe i pozacenowe). Głównym instrumentem konkurencji analizowanych portów jest oferowana siatka połączeń lotniczych. Przy współpracy z władzami samorządowymi porty lotnicze prowadzą działania mające na celu zwiększenie obszaru *catchment area*, uruchamiając system dowozowo-odwozowy.

Należy zauważyć, że obszary oddziaływania analizowanych portów lotniczych wychodzą poza obszar województw wielkopolskiego i dolnośląskiego. Powoduje to istnienie wspólnego obszaru ciężenia. W takim przypadku najważniejszymi instrumentami konkurencji jest siatka połączeń lotniczych oraz system dowozowo-odwozowy.

Mimo że porty w Poznaniu i we Wrocławiu są zlokalizowane w odległości ok. 200 km, oferują ten sam produkt. Jest on jednak dostosowany do takich samych segmentów rynku. Zarówno w poznańskim porcie, jak i wrocławskim operują ci sami przewoźnicy: Wizz Air, Ryanair, PLL LOT i Lufthansa. Także oferowana siatka połączeń z tych portów jest bardzo podobna.

Możliwości techniczne i operacyjne, posiadana infrastruktura są pochodną ruchu lotniczego oraz atrakcyjności regionu. Porty w Poznaniu i we Wrocławiu posiadają łącznie 12% udziału w rynku. Udział w oferowanej podaży jest na niższym poziomie niż największych polskich portów regionalnych.

Rozwój tych portów lotniczych jest przede wszystkim uzależniony od dalszej współpracy z regionem, od zaangażowania regionów w działalność inwestycyjną. Perspektywy dotyczące wzrostu PKB w przeliczeniu na 1 mieszkańca są podstawą dalszego wzrostu obsługi pasażerów w portach w Poznaniu i we Wrocławiu.

Literatura

- Brdulak H. (red.), 1998, *Konkurencyjność transportu – wybrane zagadnienia*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- GUS, 2016, *Rocznik statystyczny GUS 2015*, Warszawa.
- IATA, 2016, *Premium Traffic Monitor*, styczeń.

- IATA, 2017, *Airlines Financial Monitor*, styczeń.
- Kaliński D., 1998, *Długookresowe analizy finansowe i ich wpływ na strategię działania przedsiębiorstwa transportowego*, [w:] Liberadzki B. (red.), *Strategie działania przedsiębiorstw transportowych w warunkach rynkowych*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa.
- Rosa G., 2013, *Konkurencja na rynku usług transportowych*, Wyd. C.H. Beck, Warszawa.
- Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2020 roku*, 2005, Urząd Marszałkowski w Poznaniu, Poznań.
- Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 roku*, 2012, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Tłoczyński D., 2016, *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*, Wyd. UG, Gdańsk.
- Vogel H.A., 2001, *Airport Competition and Marketing*, Airport Economic and Finance Symposium, University of Westminster, 4 February.
- www.airport.wroclaw.pl (1.06.2017).
- www.airport-poznan.com.pl (1.06.2017).
- www.wbdata.pl (1.06.2017).