

**Joanna Hawlena**

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

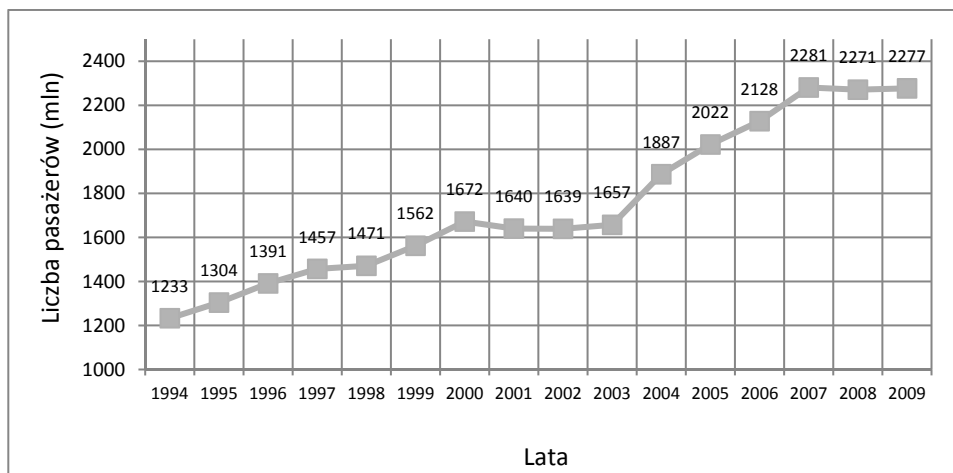
# **REGIONALNE PORTY LOTNICZE W WARUNKACH SPOWOLNIENIA GOSPODARCZEGO NA PRZYKŁADZIE MPL KATOWICE-PYRZOWICE**

## **Wprowadzenie**

W efektywnym funkcjonowaniu dużych aglomeracji ważną rolę odgrywa port lotniczy, który jest jednym z podstawowych elementów infrastruktury gospodarczej, przyczyniając się do wszechstronnego rozwoju regionu. Rozwój portu jest w znacznym stopniu zależny od potencjału ekonomicznego aglomeracji, stąd kryzysy gospodarcze powodujące recesję w przewozach dotyczą również lotniska. W warunkach dekoniunktury plany rozwojowe ulegają ograniczaniu, co przejawia się najczęściej w korygowaniu wielkości niezbędnych inwestycji, ponieważ brakuje wymaganych środków. Wychodzenie z sytuacji kryzysowej wymaga podjęcia trudnych i niezwykle kosztownych przedsięwzięć nie tylko przez zarząd portu, ale również władze aglomeracji, ponieważ takie podejście stanowi podstawowy wymóg zrównoważonego rozwoju transportu. Efektywnie i sprawnie funkcjonujące lotnisko umożliwia nie tylko ożywienie ruchu lotniczego, ale ma również istotny wpływ na wzrost potencjału oraz poziom efektywności gospodarczej regionu. Taka koncepcja została zawarta w kompleksowym programie rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice, wykazując ściśle powiązanie z przebudową najważniejszych elementów infrastruktury aglomeracji śląskiej.

## Skutki kryzysu gospodarczego w branży lotniczej

Światowy kryzys gospodarczy, którego konsekwencje ekonomiczne wystąpiły z największą ostrością w pierwszych miesiącach 2009 r. miał istotny wpływ na poziom efektywności branży lotniczej. Zdaniem analityków rynku, jego skutki okazały się znaczniejsze niż te, które zostały wywołane zamachem na WTC w 2001 r.<sup>1</sup> Równoległe z kryzysem gospodarczym następowały nieprzewidywalne zmiany kosztów paliwa, rosły nakłady na poprawę poziomu bezpieczeństwa i działania proekologiczne. Tym tendencjom towarzyszył silny spadek popytu na przewozy lotnicze. Szczególnie głębokie załamanie miało miejsce w pierwszym półroczu 2009 r., natomiast począwszy od drugiego półrocza wyniki były realnie lepsze, ale nie przełożyło się to na dynamikę wzrostu, a raczej na hamowanie trendu spadkowego<sup>2</sup>. Głęboki kryzys dotknął niemal wszystkie segmenty rynku. Znaczne straty wystąpiły m.in. w wysoce dochodowych podróżach biznesowych oraz popularnych przelotach niskokosztowych. W konsekwencji niekorzystne wyniki finansowe zanotowała przeważająca część linii lotniczych i portów, a w światowym lotnictwie po raz pierwszy od 2002 r. nastąpiło zmniejszenie liczby przewiezionych pasażerów (rys. 1) i frachtu (rys. 2).

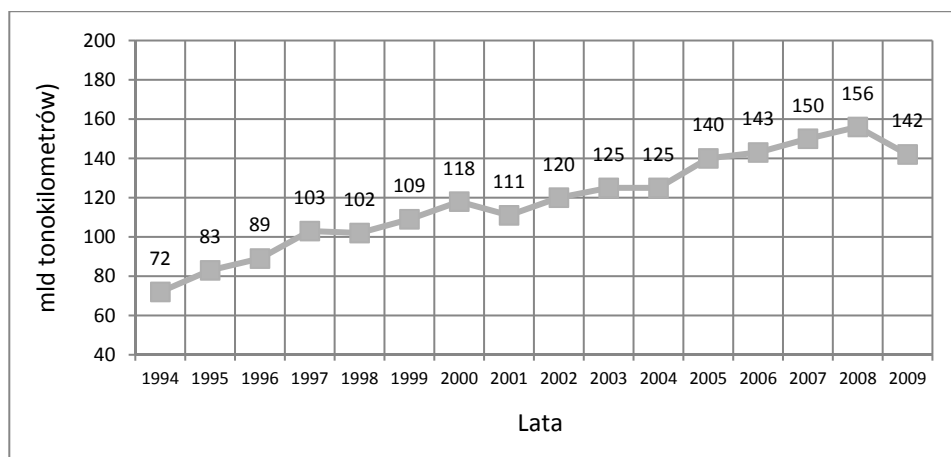


Rys. 1. Regularne przewozy pasażerskie na świecie w latach 1994-2009

Źródło: Annual Report of the Council Doc – ICAO 9916 – 2008. Tables Relating to the world of air transport. ICAO Air Transport Reporting Form A. Appendix 1, p. 1(105).

<sup>1</sup> ICAO Doc. 9921 Annual Report of the Council 2009: Tables Relating to the world of air transport in 2009. World total revenue traffic-international and domestic (scheduled services of airlines of ICAO Member States, 2000-2009), Appendix 1, p. 1(105).

<sup>2</sup> Rynek lotniczy 2010, red. T. Dziedzic, Instytut Turystyki w Warszawie, Wydawnictwo Eurosystem, Warszawa 2010, s. 8.



Rys. 2. Regularne przewozy cargo na świecie w latach 1994-2009

Źródło: Annual Report of the Council Doc – ICAO 9916 – 2008. Tables Relating to the world of air transport. ICAO Air Transport Reporting Form A. Appendix 1. p. 2(106); Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego nr 2, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, red. J. Liwiński, Rynek transportu lotniczego w Polsce i na świecie 2008, Warszawa 2009, s. 13.

Zgodnie z analizami zaprezentowanymi przez międzynarodową organizację ACI<sup>3</sup>, liczba obsłużonych pasażerów (w ruchu regularnym i nieregularnym) w portach lotniczych w 2009 r. w stosunku do poprzedniego roku zmalała o 2,7%, tonaż przewożonych ładunków (cargo, poczty i bagażu podróżnych) o 8,2%, natomiast ilość operacji lotniczych zmniejszyła się o 5,5%<sup>4</sup>.

Administratorzy lotnisk zaczęli weryfikować plany rozwojowe, a niejednokrotnie rezygnowali z ważnych inwestycji dotyczących infrastruktury portowej, co wynikało z braku środków niezbędnych do ich realizacji. Pogłębiające się symptomy recesji wykazywały w coraz większym stopniu cechy globalnej zapaści w tej branży. Powstałe uwarunkowania rynkowe zmusiły organizatorów ruchu lotniczego do podjęcia istotnych przedsięwzięć w zakresie poprawy efektywności ekonomicznej. Programy naprawcze okazały się skuteczne, o czym świadczą wyniki zanotowane w czwartym kwartale 2009 r., wskazujące na roz-

<sup>3</sup> Airports Council International – Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych utworzona w 1991 r. Głównym celem ACI jest promowanie regulacji prawnych i przepisów międzynarodowych oraz współpraca w zakresie wymiany informacji o zmianach w tych przepisach. Priorytetem działalności tego stowarzyszenia jest współpraca pomiędzy portami będącymi jego członkami a organizacjami rządowymi, przewoźnikami lotniczymi i producentami sprzętu lotniczego. Dostarcza informacji i prowadzi szkolenia w celu podniesienia standardów w lotnictwie na całym świecie.

<sup>4</sup> J. Liwiński, Polskie porty lotnicze 2009, „Lotnictwo” 2009, nr 4, s. 22-25.

poczynający się proces wychodzenia z kryzysu. W tym okresie w światowym ruchu pasażerskim zanotowano wzrost o 5,3%, natomiast w ruchu towarowym nastąpiła nieznaczna poprawa. Te wyniki wyraźnie wykazały, że branża lotnicza zaczyna stopniowo przełamywać negatywne tendencje spowodowane kryzysem światowym. W tym okresie zarysował się wyraźniejszy układ prorozwojowy, w którym zaczęły ponownie funkcjonować podstawowe zależności powodujące powolny wzrost dynamiki usług lotniczych, tworząc także korzystniejsze warunki dla rozwoju gospodarczego. Trend ten potwierdzają szacunkowe wyniki za 2010 r.

Poprawa koniunktury w światowym transporcie lotniczym stawia przed organizatorami ruchu lotniczego nowe zadania. W tym procesie powinny aktywnie uczestniczyć wszystkie porty lotnicze i współpracujący z nimi partnerzy oraz władze regionalne tworząc kompleksowy program zrównoważonego rozwoju transportu.

## Porty lotnicze w Polsce

Polskie porty lotnicze muszą być przygotowane na narastającą konkurencję ze strony europejskich podmiotów rynku lotniczego, ponieważ liberalizacja stworzyła swobodny dostęp przewoźników do każdego portu lotniczego Wspólnoty. Rozważania dotyczące portów lotniczych wymagają bliższego określenia tego pojęcia. Zgodnie z prawem lotniczym, port lotniczy to [...] *lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych, tzn. lądowania, w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty przewożonych odplatnie*<sup>5</sup>. W ogólnym ujęciu port lotniczy składa się z [...] *pola wzlotów i zespołu budynków wraz z urządzeniami zapewniającymi bezpieczeństwo startów i lądowań, obsługę samolotów przy pomocy nawigacji na trasach przelotu oraz nad lotniskiem*<sup>6</sup>. Przedstawione definicje wykazują, że port lotniczy stanowi jeden z najważniejszych elementów procesu komunikacji lotniczej, bez którego transport lotniczy nie może się odbywać. Jest nie tylko obiektem komunikacyjnym, ale także podmiotem działalności gospodarczej w sferze lotniczej i pozalotniczej. Oprócz funkcji transportowych porty lotnicze pełnią również funkcje:

- ekonomiczne – głównie promocji, rozwoju regionu i generowania z tej działalności dochodów,

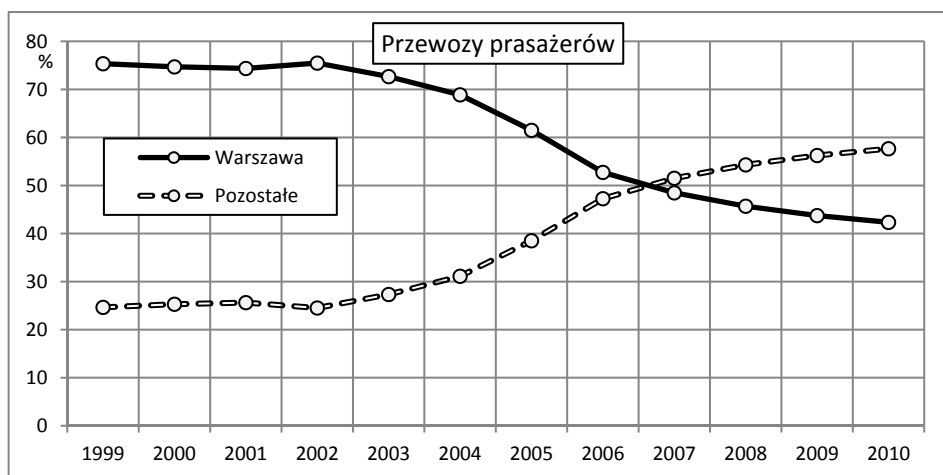
<sup>5</sup> Ustawa z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, art. 2, poz. 8 i 17.

<sup>6</sup> Z. Mika, Geografia transportu, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967, s. 137.

- społeczne – zapewniają miejsca pracy, szkolenie kadr, usługi dotyczące ratownictwa lotniczego, służb pożarniczych i porządkowych,
- militarne<sup>7</sup>.

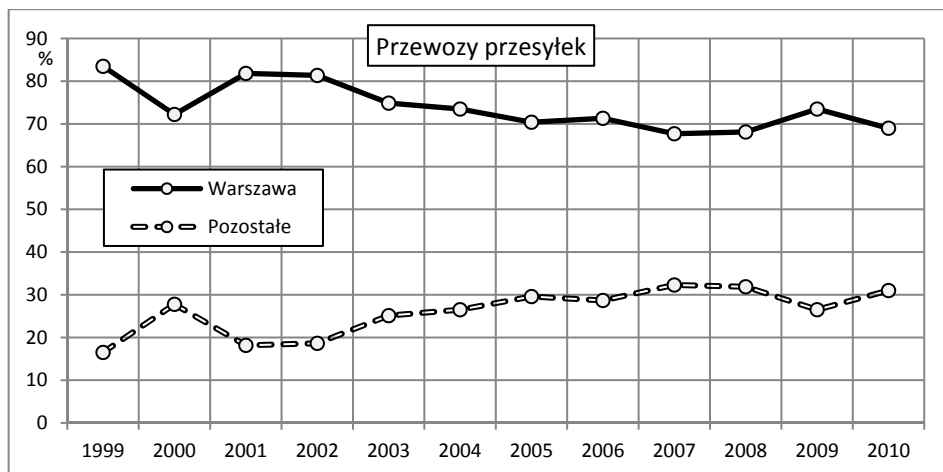
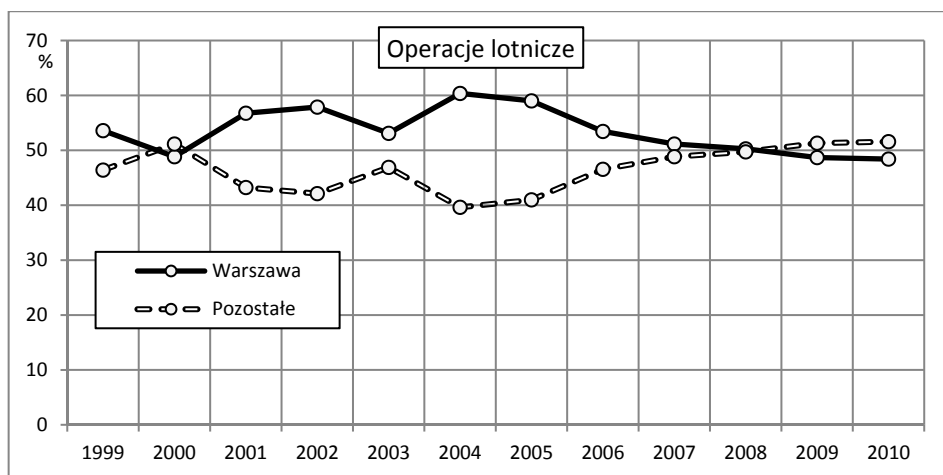
Wraz z procesem rozwoju komunikacji lotniczej, zakres funkcjonowania, a tym samym określenie portu lotniczego ulegało ewolucji. Po zakończeniu drugiej wojny światowej w nomenklaturze pojęć dotyczących transportu lotniczego pojawił się termin „międzynarodowego portu lotniczego”, czyli obszaru wyznaczonego [...] dla lądowań i startów w międzynarodowym ruchu powietrznym, z tym że w obrębie tego portu dokonuje się czynności wynikających z przepisów celnych, imigracyjnych, ochrony zdrowia publicznego, kwarantanny oraz innych formalności tego typu<sup>8</sup>. Zmiany dokonały się również w klasyfikacji portów lotniczych. Jedną z nich oparto na standardach wyznaczonych przez Unię Europejską, zgodnie z którymi nastąpił ich podział na: centralne, główne regionalne i regionalne. Mianem regionalnych portów lotniczych określa się ich sieć, która w początkowym znaczeniu miała odgrywać pomocniczą rolę w stosunku do portu centralnego.

Po liberalizacji rynku lotniczego w 2004 r. wiele portów rozwinęło własne połączenia zagraniczne, głównie w oparciu o przewoźników niskokosztowych. To spowodowało m.in., że pozycja polskiego portu centralnego w Warszawie jako lotniska przesiadkowego z roku na rok słabnie. Tak kształtującą się tendencję wykazują dane przedstawione na rys. 3.



<sup>7</sup> Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, red. A. Ruciński, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2006, s. 138.

<sup>8</sup> M. Grzegorzczak, Międzynarodowe porty lotnicze, Zeszyty Naukowe UJ, Kraków 1967, s. 18.



Rys. 3. Udział portu centralnego i krajowych portów regionalnych w przewozach pasażerów, ładunków i komunikacyjnych operacji lotniczych w Polsce w latach 1999-2010

Źródło: Wpływ liberalizacji rynku połączeń lotniczych na konkurencję na tym rynku (wersja jawna), Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Departament Analizy Rynku, Warszawa, luty 2010, s. 13; Biuletyn Informacyjny nr 2 ULC 2008, s. 13; J. Liwiński, Polskie porty lotnicze 2009, „Lotnictwo” 2010, nr 4, s. 22-25; Idem, Krajowe porty lotnicze 2010, „Lotnictwo” 2011, nr 5, s. 18-21.

Należy zakładać, że w najbliższym okresie wzrośnie aktywność portów regionalnych, ponieważ zwiększona dostępność do usług lotniczych stanowi istotne źródło poprawy efektywności przewozów w warunkach dekonjunkury. Można również wskazać na istniejące w tym zakresie rezerwy wynikające z faktu, że cztery polskie województwa: podlaskie opolskie, lubelskie i świętokrzyskie nie mają portu lotniczego.

W Polsce istnieje około 110 lotnisk i portów lotniczych, jednak zgodnie z klasyfikacją Ministerstwa Infrastruktury tylko 11 z nich prowadzi obsługę międzynarodowego ruchu lotniczego. Ich lokalizację przedstawiono na rys. 4.



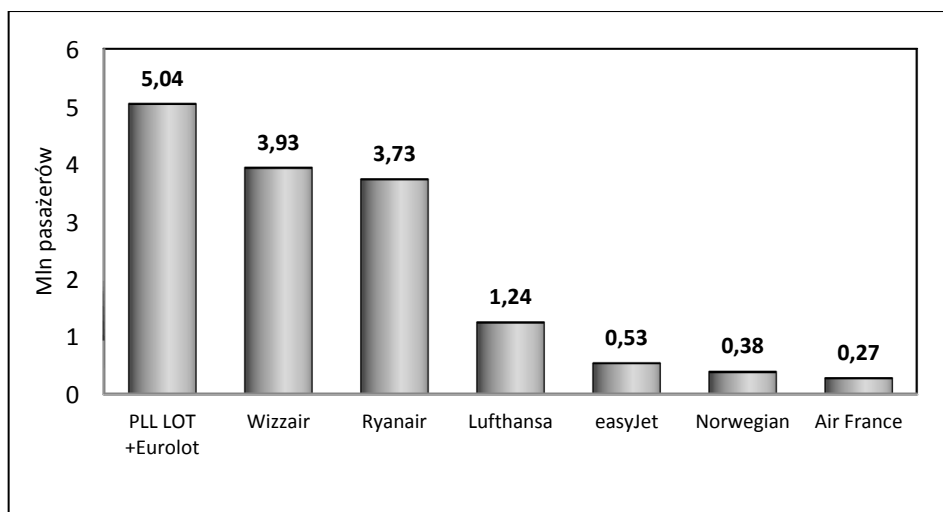
Rys. 4. Istniejące i planowane porty lotnicze w Polsce

Zarządzaniem portami lotniczymi zajmuje się Państwowe Przedsiębiorstwo Porty lotnicze (PPL) posiadające 100% udziału właścicielskiego w obsłudze portu F. Chopina w Warszawie oraz Zielona Góra-Babimost. W pozostałych portach, przekształconych w latach 90. ubiegłego wieku w spółki prawa handlowego, PPL posiada zróżnicowane udziały. Podstawowym zakresem działalności tego przedsiębiorstwa jest naziemna obsługa pasażerów i ładunków oraz zabezpieczenie materiałowo-techniczne i nawigacyjne statków powietrznych wykonujących operacje startu i lądowania<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Ministerstwo Infrastruktury. Departament Lotnictwa. Analiza obecnego stanu rynku transportu lotniczego w Polsce na tle rynku europejskiego i światowego, Umowa nr 268/2009, Warszawa, 31 stycznia 2010.

W 2010 r. w krajowych portach lotniczych obsłużono 20 700,9 tys. pasażerów, 82,1 tys. ton ładunków (cargo i poczta) i odbyło się 285,9 tys. operacji startów i lądowania. Blisko połowa pasażerów (42%) i dwie trzecie ładunków (69,5%) odprawiono na lotnisku w Warszawie (obsłużono 8712,4 tys. podróżnych i 57,1 tys. ton ładunków). Porty regionalne odprawiły 11 988,5 tys. pasażerów i ładunki o masie 25,0 tys. ton (spośród nich najlepsze wyniki w ruchu pasażerskim osiągnęły porty Kraków-Balice i Katowice-Pyrzowice, natomiast w zakresie obsługi ładunków Katowice-Pyrzowice i Gdańsk-Rembiechowo). Jedynym portem, który odprawił mniej pasażerów i osiągnął ujemną dynamikę wzrostu był port lotniczy Szczecin-Goleniów. W ruchu rozkładowym w lotach do/z Polski obsłużono ponad 17,4 mln pasażerów, tj. o 7,8% więcej niż w poprzednim roku<sup>10</sup>.

Najwięcej pasażerów przewiozły linie należące do Grupy PLL LOT, wśród przewoźników niskokosztowych Wizzair, Ryanair, Norwegian i easyJet, natomiast z grupy przewoźników tradycyjnych Lufthansa i Air France (rys. 5). Siedmiu przewoźników zaprezentowanych na rys. 5 obsłużyło 87% pasażerów podróżujących w ruchu rozkładowym<sup>11</sup>.



Rys. 5. Linie lotnicze obsługujące największą liczbę pasażerów w lotach rozkładowych do/z Polski w 2010 r.

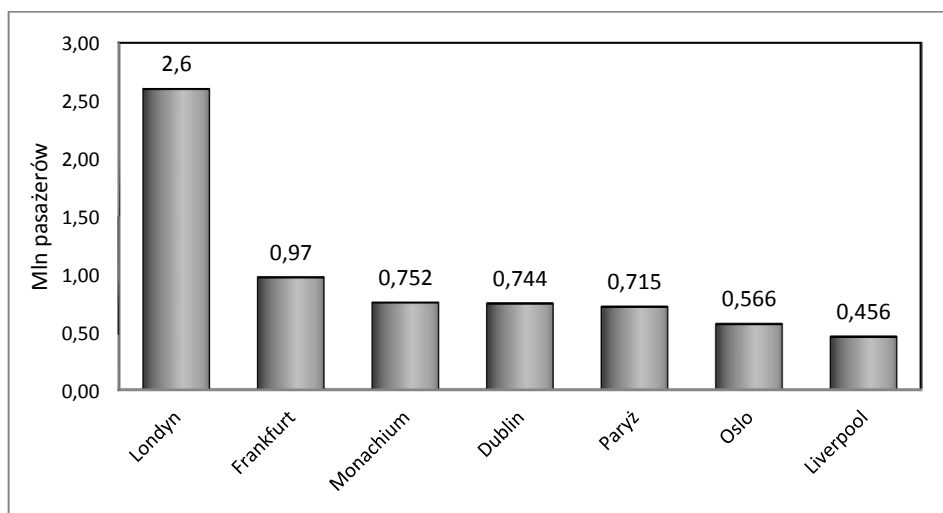
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2010, ULC, Warszawa, styczeń 2011.

<sup>10</sup> J. Liwiński, Polskie porty lotnicze 2010, „Lotnictwo” 2011, nr 5, s. 18.

<sup>11</sup> Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2010, ULC, Warszawa, styczeń 2011.



Najbardziej popularne kierunki podróży przedstawiono na rys. 6. W znacznym stopniu są one związane z emigracją zarobkową (Londyn, Dublin) i ruchem tranzytowym (Frankfurt, Monachium)<sup>12</sup>.



Rys. 6. Najbardziej uczęszczane kierunki do/z Polski w 2010 r.

Źródło: Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych, według kierunków, w ruchu oznaczonym jako regularny w latach 2008-2010. Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, maj 2011.

W 2010 r. w ruchu czarterowym obsłużono 3,3 mln pasażerów, tj. o 9,9% więcej niż rok wcześniej. W tym segmencie przewozów coraz bardziej aktywni są polscy przewoźnicy, a ich udział w rynku zwiększył się analogicznie z 21% do 29% (liczba obsłużonych przez nich pasażerów wzrosła z 630 do 940 tys. osób)<sup>13</sup>.

## Czynniki warunkujące rozwój międzynarodowego portu lotniczego Katowice-Pyrzowice

Port lotniczy jako ważny element infrastruktury gospodarczej obsługiwanej aglomeracji przyczynia się do dynamicznego rozwoju regionu, zwiększając śro-

<sup>12</sup> Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych, według kierunków, w ruchu oznaczonym jako regularny w latach 2008-2010. Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, maj 2011.

<sup>13</sup> J. Liwiński, Polskie porty lotnicze 2010, op. cit., s. 19.

dowiskowy potencjał gospodarczy, dochody firm i ludności przy równoczesnym obniżaniu poziomu bezrobocia. Te elementy wskazują, że między rozwojem portu lotniczego a wzrostem gospodarczym regionu istnieje ścisła zależność, której efektywna koordynacja i sposób wykorzystania decydują o rozmiarach korzyści zarówno dla portu, jak i podmiotów gospodarczych<sup>14</sup>.

W warunkach powtarzających się ogólnoswiatowych kryzysów gospodarczych zaostrenie wymogów w zakresie efektywnej koordynacji programu rozwoju portu lotniczego i gospodarki regionu staje się niezbędną koniecznością i determinantą postępu. Regionem, w którym te zasady są realizowane z dobrym skutkiem jest Górny Śląsk, w ramach którego funkcjonuje Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice<sup>15</sup>. Konurbację śląską zalicza się do jednego z pięciu największych zwartych organizmów miejskich w Europie. W jego otoczeniu w promieniu do 100 km mieszka około 11 mln osób. Jest to region o istotnym znaczeniu gospodarczym, generujący około 14% PKB Polski. Na Śląsku są zlokalizowane liczne przedsiębiorstwa wydobywcze, przemysłu maszynowego, motoryzacyjnego, chemicznego i przetwórczego, które bez funkcjonowania sprawnego portu lotniczego umożliwiające szybkie połączenia z najważniejszymi centrami i ośrodkami przemysłowymi w Europie i na świecie miałyby znacznie utrudnione warunki rozwoju.

Oceniając z tej perspektywy zakres dotychczas wykonanych inwestycji i zmian organizacyjnych oraz plany rozwojowe na najbliższe lata można zauważyć, że Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice jest ważnym elementem infrastruktury. Jego pozycja w systemie transportowym regionu systematycznie umacnia się, wykazując daleko idącą kompatybilność z aktywizacją gospodarczą i rozwojem turystyki na obszarze aglomeracji śląskiej.

Lotnisko jest najwyżej położonym cywilnym portem lotniczym w Polsce i charakteryzuje się dobrymi warunkami atmosferycznymi, to znaczy mniejszą niż na innych lotniskach liczbą dni uniemożliwiających lądowanie. Jest wyposażony w dwa terminale pasażerskie 21 300 m<sup>2</sup> o przepustowości ponad 3,6 mln pasażerów rocznie (przepustowość godzinowa 1170 pasażerów). Otwarcie części ogólnodostępnej i strefy przylotów terminalu B odbyło się 9 lipca 2007 r., a strefy odlotów 30 lipca 2007 r. W planach zarządcy lotniska jest także budowa trzeciego terminala. Port lotniczy posiada jeden terminal cargo o powierzchni 5378 m<sup>2</sup>, a głównymi użytkownikami składów są m.in. DHL, Izba Celna w Katowicach, TNT Express i UPS.

<sup>14</sup> Por. J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008, s. 208-216.

<sup>15</sup> Lotnisko z przyszłością, „Silesia Airport” 2008, nr 2, s. 4.

Oceniając funkcjonowanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice w warunkach kryzysu należy stwierdzić, że negatywne skutki okazały się zróżnicowane. Większy spadek zanotowano w zakresie przewozu ładunków, będący skutkiem stopniowego wyhamowywania tempa rozwoju gospodarczego, spadającego poziomu obrotów międzynarodowych oraz zmniejszenia się krajowej aktywności inwestycyjnej, natomiast spadek poziomu przewozów pasażerskich okazał się mniej dotkliwy.

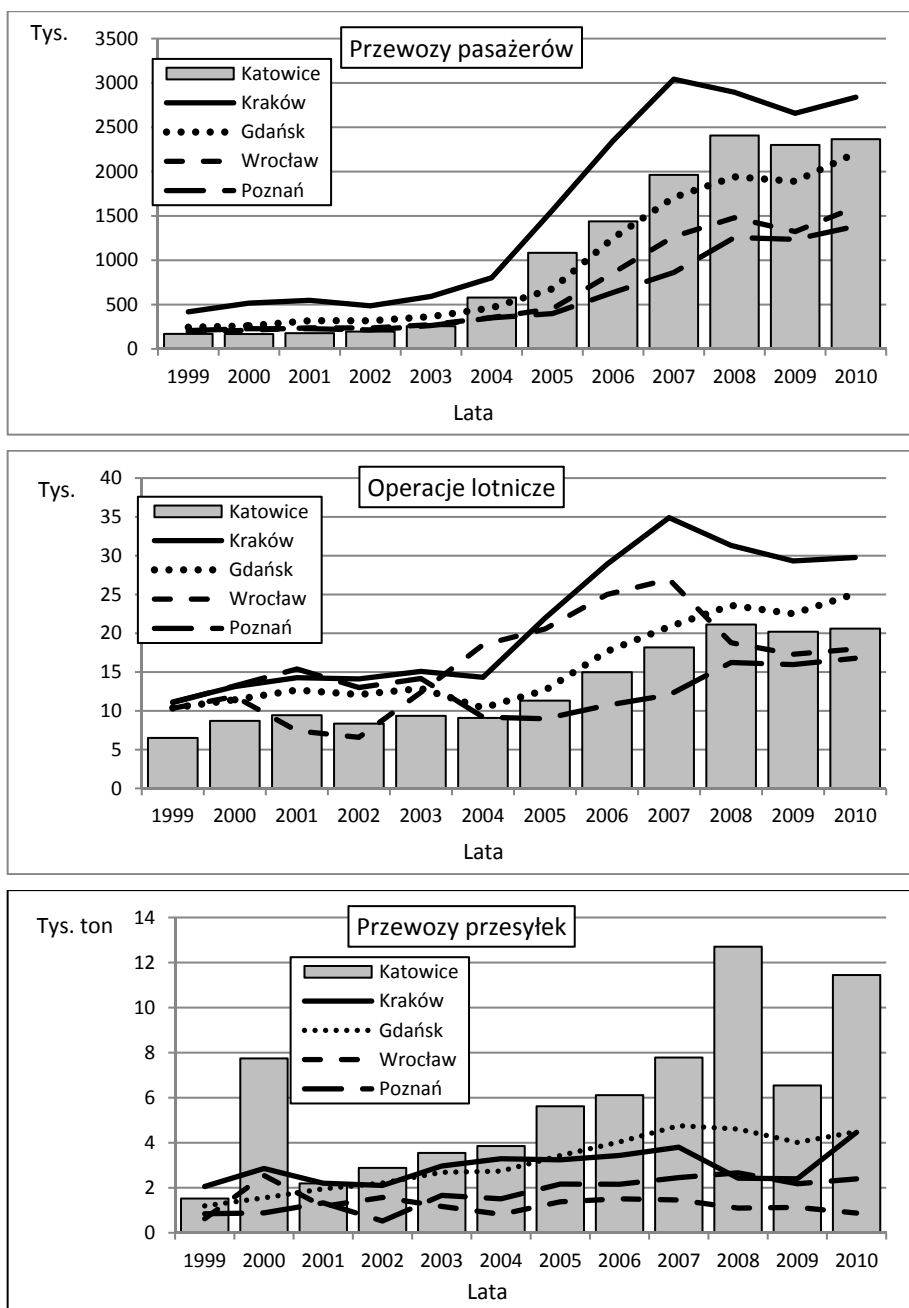
Uzyskanie w porcie lotniczym wyższego poziomu obsługi ruchu, z zachowaniem wymogów stawianych przez międzynarodowe instytucje oraz zgodnego z oczekiwaniami klientów, wymaga poniesienia znacznych nakładów związanych z doskonaleniem stanu jego infrastruktury<sup>16</sup>. Nie jest to jednak warunek wystarczający, gdyż nie mniejsze znaczenie mają poziom istniejącej komunikacji naziemnej, sprawne połączenia z głównymi miastami kraju oraz stopień atrakcyjności turystycznej, kulturalnej i gospodarczej regionu. Należy zatem opracować kompleksowy program rozwoju uwzględniający priorytety, zakres koordynacji instytucjonalnej oraz możliwości pozyskania wymaganych środków. Realizacja takiego programu jest możliwa pod warunkiem zgodnego zaangażowania wszystkich sił gospodarczych i politycznych regionu<sup>17</sup>. Umożliwi to uzyskanie szerszego dostępu do usług lotniczych, poprawi komunikację pomiędzy miastami oraz spowoduje poprawę bezpieczeństwa i komfortu obsługi.

Zaistniały proces spadku przewozów lotniczych wymaga dokładnej analizy, aby możliwe stało się ustalenie strategii postępowania na wypadek wystąpienia ponownych kryzysów. Można przypuszczać, że ta sytuacja zostanie uznana za naturalną cechę cykliczności w rozwoju branży lotniczej, dlatego tak istotne znaczenie ma podejmowany obecnie wysiłek w kierunku przyspieszenia rozwoju infrastruktury. Wraz z wstąpieniem Polski w struktury Unii Europejskiej wzrosła atrakcyjność międzynarodowa MPL Katowice. Liczne powiązania mieszkańców Śląska z rodzinami i znajomymi w Niemczech spowodowały, że ruch na tym kierunku wciąż stanowi znaczący czynnik wzrostu efektywności ekonomicznej portu. Kolejnym ułatwieniem aktywizującym rozwój było wstąpienie Polski do strefy Schengen.

---

<sup>16</sup> <http://www.esky.pl/informacje-o-lotniskach/Katowice-Pyrzowice-%28KTW%29.html> (1.09.2009).

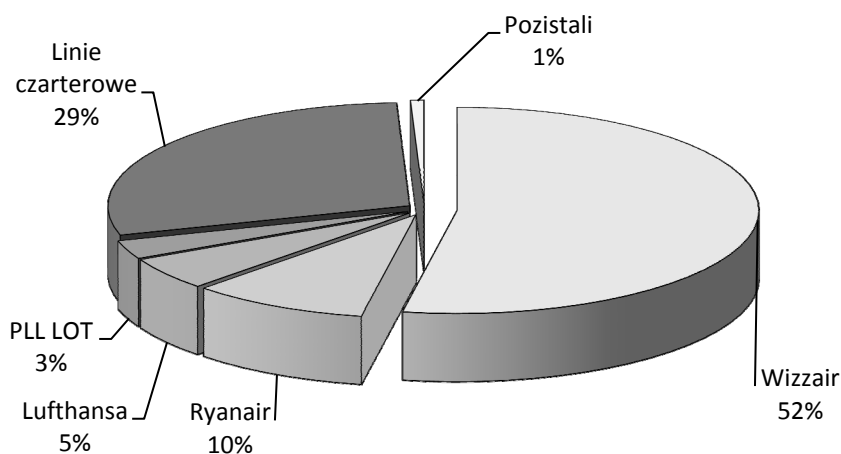
<sup>17</sup> Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, op. cit., s. 92.



Rys. 7. Przewozy pasażerów, ładunków i liczba komunikacyjnych operacji lotniczych w wybranych portach regionalnych w Polsce w latach 1996-2010

Źródło: Biuletyn Informacyjny nr 1 (133). ULC 2004, s. 6; Biuletyn Informacyjny nr 1(134). ULC 2005 s. 9; Biuletyn Informacyjny nr 2. ULC 2007, s. 31; Biuletyn Informacyjny nr 2. ULC 2008, s. 13; J. Liviński, Polskie porty lotnicze 2010, „Lotnictwo” 2011, nr 5, s. 20.

Analiza danych zaprezentowanych na rys. 7 wskazuje na znaczącą pozycję Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice w grupie portów regionalnych w Polsce. W latach 1999-2008 przewozy pasażerskie w tym porcie charakteryzowały się stałą tendencją wzrostową. Wynikające z ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego załamanie ruchu pasażerskiego w 2009 r. zwiększyło aktywność zarządu portu, który poprzez wdrażanie skutecznego programu naprawczego już w następnym roku uzyskał poprawę wyników przewozowych. W 2010 r. odprawiono 2403,2 tys. pasażerów (wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 2,5%), z czego 1693 tys. stanowiły osoby podróżujące w ruchu regularnym. Samoloty linii lotniczych operujących z Pyrzowic wykonały 26,8 tys. operacji startów i lądowań. Największy udział w ruchu pasażerskim mieli przewoźnicy: Wizzair (52,9%), Ryanair (9,5%), Lufthansa (5,1%). Udział linii czarterowych wynosił łącznie 28,9%, a polskiego przewoźnika PLL LOT jedynie 2,9% (rys 8). W tym okresie zanotowano także ożywienie w ruchu czarterowym, w ramach którego odprawiono prawie 700 tys. pasażerów, tj. o 15% więcej niż rok wcześniej. Wynik ten umocnił pozycję katowickiego lotniska jako czarterowego centrum Polski Południowej.



Rys. 8. Linie lotnicze operujące w porcie lotniczym Katowice-Pyrzowice w 2010 r.

Źródło: Liczba obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym według przewoźnika faktycznego w latach 2005-2010, ULC, Warszawa, styczeń 2011.

MPL Katowice-Pyrzowice jest znaczącym portem przewozów towarowych. W zakresie tej działalności zajmuje drugie miejsce w Polsce ustępując jedynie portowi centralnemu w Warszawie. Z portu w 2010 r. wyekspediowano ponad 11 tys. ton towarów, tj. o 51% więcej niż w poprzednim roku. Tak dobry wynik to efekt ciągłego poszerzania siatki regularnych połączeń cargo i sukcesywnego zwiększania możliwości przewozowych na już istniejących trasach. Ważnym czynnikiem wpływającym na wzrost transportu ładunków było też duże zainteresowanie klientów jedyną regularną transatlantycką trasą all-cargo realizowaną z Polski. Jest ona obsługiwana wspólnie przez kanadyjską linię lotniczą Cargojet i LOT Cargo, a rejsy pomiędzy Hamilton a Katowicami wykonuje towarowy samolot Boeing 767-200ER.

## **Perspektywy rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice**

W ramach rozwoju szeroko pojętej infrastruktury portowej planuje się utworzenie w otoczeniu lotniska centrum logistycznego z pojemnym hangarem, wykorzystując wschodnie płyty postojowe. W ten sposób istnieje możliwość zrealizowania najwyższej cenionego standardu portu lotniczego, czyli efektywne wykorzystanie intermodalności transportu<sup>18</sup>. Taki program inwestycyjny odpowiada rosnącemu zapotrzebowaniu podmiotów aglomeracji śląskiej na globalne usługi lotnicze w wymiarze regionalnym i światowym, gdyż ich rozwój na wyłączny użytek rynku lokalnego byłby błędem strategicznym. Wynika to z konieczności uczestniczenia w głównym nurcie przemian, a tym samym budowania programów rozwoju portów regionalnych z uwzględnieniem możliwie pełnej obsługi rynku lotniczego. Realizacja tych założeń jest niezbędnym warunkiem rozwoju regionu i umożliwi zmniejszenie negatywnych skutków ewentualnego spowolnienia koniunktury gospodarczej w przyszłości. Efektywnemu niwelowaniu skutków kryzysu i wzmocnieniu pozycji krajowej i międzynarodowej MPL Katowice-Pyrzowice służy budowa nowego terminala pasażerskiego (Terminal C), który będzie miał nowoczesną infrastrukturę obsługi.

Realizację przyjętych założeń umożliwi projekt współfinansowany przez Unię Europejską – Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN – T). Jest to program pomocowy w dziedzinie transportu skierowany do wszystkich państw członkowskich. O finansowanie z funduszu mogą się ubiegać podmioty pań-

<sup>18</sup> E. Marciszewska, D. Kamiński, *Transport lotniczy*, w: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki, L. Mindur, SGH, Warszawa 2006, s. 331-339.

stwowe oraz prywatne działające w sferze usług publicznych, a także partnerstwa publiczno-prywatnego. Środki z budżetu TEN – T są przeznaczone dla projektów, które:

- przyczyniają się do zrównoważenia rozwoju sieci transportowej na obszarze całej wspólnoty,
- zapewniają spójność oraz interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz dostępu do niej,
- integrują wszystkie rodzaje transportu,
- przyczyniają się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa<sup>19</sup>.

Lotnisko w Pyrzowicach, jako drugi port lotniczy w Polsce, otrzymało pomoc finansową z budżetu TEN – T. Decyzję w tej sprawie Komisja Europejska podjęła 24 listopada 2008 r. przyznając dofinansowanie projektu: „Analiza długoterminowego rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach”. Porozumienie wykonawcze pomiędzy ministrem infrastruktury a Górnośląskim Towarzystwem Lotniczym S.A. zawarto 24 marca 2009 r. Szacunkowe, łączne koszty projektu wynoszą 2,04 mln euro, z czego port lotniczy otrzyma bezzwrotną pomoc finansową w wysokości 0,81 mln euro<sup>20</sup>.

Priorytetową inwestycją jest budowa płyty postojowej (nastąpi połączenie płyt postojowych nr 1 i 2, tworząc łącznie powierzchnię 127 tys. m<sup>2</sup>, na której zostanie usytuowanych trzynaście miejsc dla samolotów). Do najważniejszych inwestycji portowych należy zaliczyć także budowę nowej drogi startowej, umożliwiającej obsługę regularnych lotów długodystansowych i przyjmowanie dużych samolotów zarówno pasażerskich, jak i cargo. Nowa droga startowa będzie miała długość 3600 m, natomiast obecnie istniejąca (2800 m) zostanie przebudowana na drogę kołowania i wraz z nowymi płytami postojowymi stworzy bazę pod budowę nowego terminala pasażerskiego. Aktualnie w Pyrzowicach mogą lądować największe samoloty świata, jednak podczas startu muszą być zatankowane ograniczoną ilością paliwa. Z chwilą zbudowania nowego pasa ta niedogodność zostanie usunięta. Przystaną być również potrzebne dwa równoległe pasy startowe, które mają rację bytu tylko w największych portach lotniczych świata.

Cele, jakie postawił przed sobą Zarząd GTL S.A. zmierzają do wypełnienia w okresie do 2019 r. wszystkich wytycznych Unii Europejskiej w zakresie Transeuropejskich Sieci Transportowych, tworząc jeden z ważniejszych węzłów komunikacyjnych w tej części Polski i Europy. Uwzględniając tę sytuację można sądzić, że zarząd lotniska podejmuje właściwe decyzje zmierzające do wypro-

<sup>19</sup> <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/ten-t> (7.10.2010).

<sup>20</sup> <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/ten-t> (3.02.2010).

wadzenia portu z sytuacji kryzysowej, równocześnie skupiając wysiłek na efektywnym skoordynowaniu jego rozwoju z realizacją ogólnego programu podstawowej infrastruktury gospodarczej i komunikacyjnej aglomeracji śląskiej.

W porcie prace zostały skoncentrowane na realizacji inwestycji charakteryzujących się największym potencjałem rozwojowym, zmierzające w kierunku dostosowania lotniska do przyszłych potrzeb, określonych w planie generalnym, m.in. przewidywanego wzrostu ruchu pasażerskiego do 6,5 mln osób w 2015 r. Sprostaniu tym wymogom powinna służyć stała poprawa infrastruktury lotniska. Dzięki uzyskaniu w ostatnim okresie znacznej przepustowości portu można było skupić wysiłek na realizacji programów poprawiających poziom bezpieczeństwa. Uruchomiono nowe centrum monitoringu obejmujące cały obszar obiektu, zakupiono nowy system komunikacji TETRA, w istotnym zakresie wzbogacono techniczny park maszynowy, który uzupełniono m.in. o 3 zestawy do odśnieżania, pojazd do odladzania pasa startowego, pług wirnikowy, oczyszczarkę letniego utrzymania, nową karetkę pogotowia oraz dwa nowoczesne samochody strażackie<sup>21</sup>.

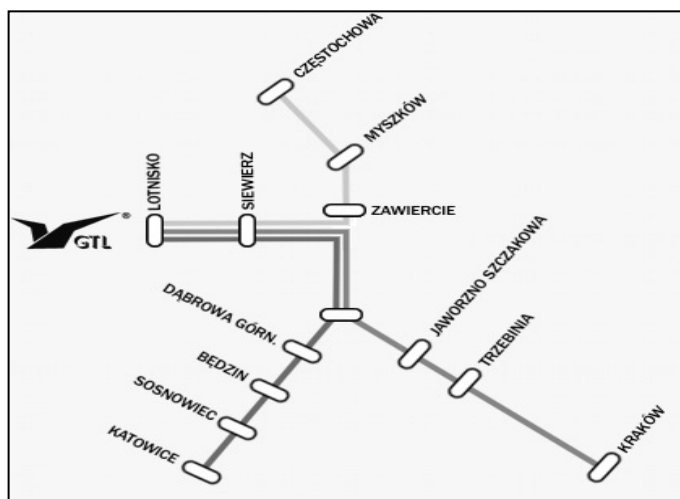
Podstawowym warunkiem kompleksowego rozwoju jest konieczność dokonania niezbędnej modernizacji sieci połączeń drogowych i kolejowych z portem, bez których możliwość aktywizacji regionu wynikająca z rozwoju lotniska nie może być w pełni wykorzystana. Mimo zrealizowania wielu inwestycji drogowych, katowickie lotnisko nie ma jeszcze wystarczająco dogodnego, a szczególnie zapewniającego szybkie połączenia systemu komunikacji naziemnej, łączącego port z głównymi arteriami kraju i najważniejszymi miastami aglomeracji. Komunikacja zewnętrzna musi się wykazać dużym stopniem kompatybilności z potencjalnymi możliwościami portu, gdyż w przeciwnym razie staje się poważną barierą rozwoju.

Od 2006 r. dzięki drodze ekspresowej S1 Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach dysponuje dogodnym połączeniem drogowym z aglomeracją śląsko-dąbrowską. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska ma przebiegać projektowana autostrada A1. Budowany od 15 listopada 2010 r. węzeł Pyrzowice połączy tę autostradę z drogą S1, a także, po wybudowaniu, kończąca tu swój bieg, drogą ekspresową S11. Te inwestycje w sposób istotny zmieniają obecny układ komunikacji drogowej, który zapewnia bezpośrednie połączenia autobusowe pomiędzy portem a Katowicami, Krakowem, Gliwicami i Częstochową (rys. 9).

---

<sup>21</sup> Materiały wewnętrzne Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego.





Rys. 9. Główne połączenia drogowe z portem lotniczym MPL Katowice-Pyrzowice

Źródło: [http://www.esky.pl/informacje-o-lotniskach/Katowice-Pyrzowice\(KTW\).html?gclid=CNDSgL6ChKoCFUkT3wodlUPuzQ](http://www.esky.pl/informacje-o-lotniskach/Katowice-Pyrzowice(KTW).html?gclid=CNDSgL6ChKoCFUkT3wodlUPuzQ) (10.07.2011).

W najbliższych latach zostanie oddany do użytku w pobliżu lotniska węzeł komunikacyjny łączący autostradę A1 z drogą S1, stwarzając możliwość poszerzenia istniejącego strumienia bezkolizyjnego ruchu kołowego w kierunku portu. Będące już teraz w budowie kluczowe węzły śląskiej części autostrady A4, w połączeniu z przebiegiem autostrady A1, stworzą bardzo dogodny układ komunikacyjny umożliwiając szybki dojazd do portu, nawet z dalszych części aglomeracji, co powinno sprzyjać wzrostowi dostępności przewozów lotniczych.

Podjęto również działania zmierzające w kierunku uruchomienia połączenia kolejowego pomiędzy lotniskiem i centrum Katowic. 29 września 2009 r. podpisano umowę, której przedmiotem jest wykonanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla zadania pt. „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice”. Zadanie to znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Wartość prac objętych umową wynosi ponad 52 mln zł (netto), a szacunkowa wartość dofinansowania z Funduszu Spójności ma się zamknąć w kwocie 44,2 mln zł<sup>22</sup>. Główne cele realizacji całego projektu linii kolejowej Katowice-MPL Katowice to:

- stworzenie możliwości obsługi ruchu pasażerskiego dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach ekologicznym transportem kolejowym,

<sup>22</sup> P. Adamczyk, Kolej do MPL Katowice, „Silesia Airport” 2009, nr 5, s. 20.

- wzrost dostępności do lotniska dla podróżnych krajowych i zagranicznych,
- włączenie nowo wybudowanej linii kolejowej w układ całej struktury, służącej realizacji przewozów na obszarze aglomeracji śląsko-dąbrowskiej,
- skrócenie czasu dojazdu do portu.

Planowana trasa połączenia kolejowego z Katowic do MPL w Pyrzowicach będzie przebiegać częściowo po istniejącej infrastrukturze kolejowej, a częściowo nowym śladem. Odcinek Katowice-Chorzów Batory-Bytom będzie biegł na funkcjonujących liniach PKP, natomiast odcinek Bytom-MPL Katowice w Pyrzowicach zostanie poprowadzony po nowych torach, które zostaną usytuowane na zachód od autostrady A1. Cała trasa o długości 34,9 km zostanie przygotowana do ruchu zestawów ze zwiększoną prędkością do 160 km/h, w wyniku czego czas przejazdu z Katowic do portu wyniesie około 28 minut. Linia ta będzie obsługiwać sześć przystanków: Katowice Załęże, Chorzów Batory, Chorzów ul. 3-go Maja, Bytom Rozbark, Piekary Śląskie i Katowice-Pyrzowice Lotnisko. Wstępny koszt realizacji tej inwestycji wynosi 1,5 mld zł<sup>23</sup>.

Dla dostępności MPL Katowice-Pyrzowice duże znaczenie będzie miało również włączenie Katowic do ogólnopolskiej sieci przewozów kolejami dużych prędkości poprzez modernizację Centralnej Magistrali Kolejowej do 250 km/h i połączenie jej z siecią „Y” przebiegającą przez Warszawę, Poznań i Wrocław<sup>24</sup>.

Trzeba zaznaczyć, że realizacja kompleksowego planu rozwoju aglomeracji śląskiej wymaga maksymalnego zaangażowania środków i koordynacji organizatorów transportu drogowego, kolejowego i lotniczego w celu stworzenia na Śląsku sprawnego węzła logistyczno-komunikacyjnego, mającego kluczowe znaczenie dla Polski i Unii Europejskiej oraz kontaktów z pozostałymi państwami Europy Wschodniej. Należy również podkreślić, że w planach rozwojowych MPL Katowice-Pyrzowice znajdują się szczególnie ważne dla tej aglomeracji zadania związane z ochroną środowiska, stanowiące bardzo trudne i kosztowne przedsięwzięcia. Integralnie związana ze specyfiką prowadzonych usług lotniczych jest znaczna emisja hałasu. W celu jego zmniejszenia wyznaczono wokół lotniska strefę ograniczonego użytkowania. Realizuje się także ważne inwestycje proekologiczne, np. nową mechaniczno-biologiczną oczyszczalnię ścieków i instalację separatorów substancji ropopochodnych, która wraz z prowadzonymi usprawnieniami gospodarki wodno-ściekowej chroni przed wyciekami substancji ropopochodnych<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> A. Urbanek, P. Sośnicki, *Aspekty organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 1-2, s. 29.

<sup>25</sup> Materiały wewnętrzne Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A.

## **Wnioski**

Założenia rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego w Katowicach-Pyrzowicach są skonfigurowane w spójną całość, wykazującą daleko idące związki z przewidywanym rozwojem regionu i w istotnym zakresie mogą łagodzić skutki ewentualnego spowolnienia gospodarczego w przyszłości. Obejmują zadania wynikające z roli, jaką nowoczesny transport lotniczy spełnia w procesie globalizacji i integracji przestrzeni powietrznej. Rozpoczęte i przewidywane do realizacji inwestycje mają na celu zbudowanie struktury połączeń komunikacyjnych, w której port lotniczy spełnia rolę węzłowego punktu transportowego, aktywizującego wielokierunkowe funkcje rozwoju miast i regionu. Atutem lotniska jest równoległe rozwijanie najbardziej nowoczesnych systemów w zakresie usług pasażerskich, cargo i obsługi logistycznej. Należy przypuszczać, że w niedalekiej przyszłości port ten stanie się ważnym centrum transportu ładunków dla całej południowej Polski, w promieniu do 400 km. Należy podkreślić, że program rozwoju GTL S.A. koncentruje się nie tylko na poprawie infrastruktury regionalnej, ale aktywizuje również zamierzenia rozszerzające gospodarczą współpracę międzynarodową. Działalność portu lotniczego MPL Katowice-Pyrzowice dynamizując rozwój w obszarze regionu staje się źródłem szerokiego zakresu ekonomicznych i społecznych korzyści. W znacznym stopniu przyczynia się do umocnienia potencjału transportowego aglomeracji i pozycji konkurencyjnej związanych z nim podmiotów gospodarczych. W najszerszym aspekcie powoduje poprawę poziomu życia mieszkańców i terytorialnej spójności sieci transportowej w ponadregionalnym wymiarze.

Trzeba zaznaczyć, że wzrastające zapotrzebowanie na usługi linii lotniczych postawiło przed portami i współpracującymi z nimi partnerami oraz władzami regionalnymi nowe zadania dotyczące kompleksowego rozwoju regionu. Władze aglomeracji śląskiej wspierając rozwój własnego portu lotniczego budują silny i ważny fundament ogólnego postępu w regionie i szerzej otwierają możliwości ekspansji na rynki międzynarodowe. Jest to działanie racjonalne i w pełni uzasadnione, wynikające z analizy prognozowanej wielkości kształtowania się pasażerskiego ruchu lotniczego i rozwoju gospodarczego.

## **REGIONALNE PORTY LOTNICZE W WARUNKACH SPOWOLNIENIA GOSPODARCZEGO NA PRZYKŁADZIE MPL KATOWICE-PYRZOWICE**

### **Summary**

The world economic crisis has had a big impact on the air transport business efficiency. Its effects are still present and require difficult and costly actions to be taken not only by airports managements, but also urban agglomerations' authorities. Managers responsible for air transport coordination, with their limited investment funds, are forced to continuously improve the effectiveness of flight economics and of airports' utilization.

The article presents the outcomes of the economic crisis of the air transport business in Poland. It describes the circumstances conditioning the development of Katowice-Pyrzowice Airport and its future in a staggering economy, with special consideration to investments widening the availability of airport services within the urban agglomeration.