

**Dariusz Tłoczyński**

Uniwersytet Gdański

## **ZARZĄDZANIE PROCESAMI LOGISTYCZNYMI W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH**

### **1. Wstęp**

Polskie porty lotnicze, funkcjonując na zliberalizowanym rynku usług lotniczych, zmuszone są do zdefiniowania i prowadzenia działań przyczyniających się do wzrostu konkurencyjności, zwiększenia przychodów, liczby odprawianych pasażerów i samolotów. Przemiany rynkowe zachodzące w bliższym i dalszym otoczeniu portów lotniczych determinują określenie zasad funkcjonowania i zarządzania procesami logistycznymi w polskich portach lotniczych.

W portach lotniczych występują typowe dla procesu logistycznego elementy związane z rozmieszczaniem, stanem i przepływem ludzi, dóbr i usług, informacji i środków płatniczych, dla których to elementów wymagana jest koordynacja z innymi procesami ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji, czasu i efektywności spełniania nadrzędnych celów przedsiębiorstwa lotniczego [Krawczyk 2000, s. 38]. Zatem procesy logistyczne zachodzące w portach lotniczych występują na czterech płaszczyznach:

- obsługi pasażerów i ładunków oraz samolotów w portach lotniczych;
- określenia slotów<sup>1</sup> – w szczególności w dużych portach;
- współpracy z przewoźnikami, zarówno lotniczymi, jak i z sektora pozalotniczego,
- współpracy z miastami, regionem.

### **2. Procesy logistyczne w obsłudze pasażerów i ładunków oraz samolotów**

Procesy logistyczne związane z obsługą pasażerów, ładunków oraz samolotów są najczęściej wykonywane przez wyspecjalizowane firmy, posiadające koncesje na

---

<sup>1</sup> Sloty – przedziały czasowe, w których porty lotnicze oferują przewozy w określonym segmencie rynku, np. przewozy długodystansowe.

wykonywanie tego typu usług – agentów handlingowych. Liczba agentów funkcjonujących w portach lotniczych jest uzależniona od wielkości ruchu pasażerskiego. Wykaz agentów handlingowych w polskich regionalnych portach lotniczych oraz liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych zostały przedstawione w tab. 1.

Tabela 1. Liczba obsłużonych pasażerów oraz agencji handlingowej funkcjonującej w polskich regionalnych portach lotniczych w roku 2007

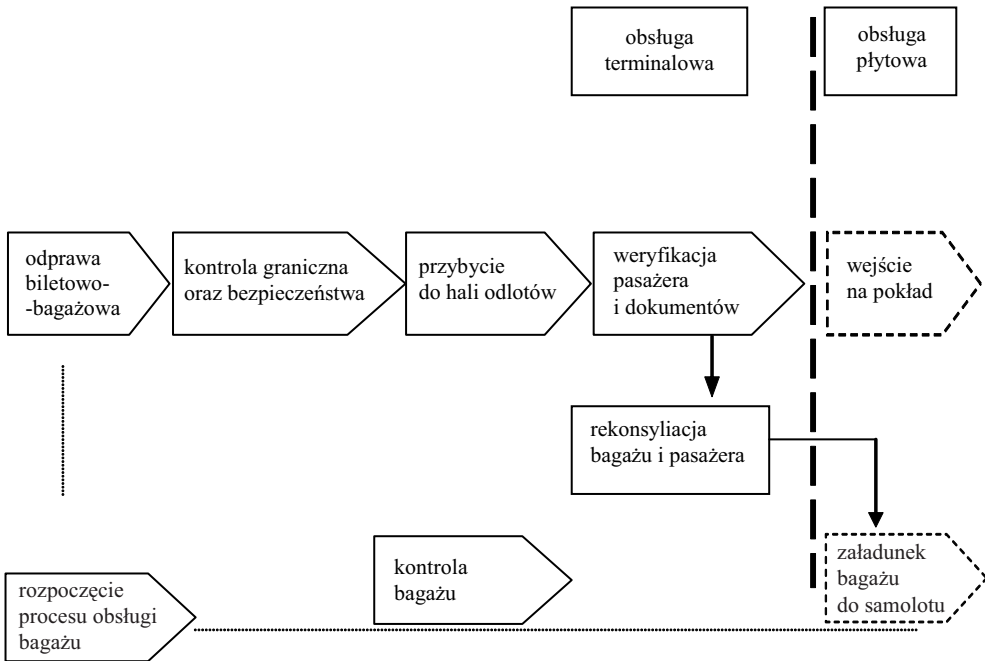
Port lotniczy	Agent handlingowy	Ruch pasażerski w tys.
Bydgoszcz	w gestii portu	181
Gdańsk	GDN Airport Services	1741
Katowice	GTL-LOT Usługi Lotniskowe	1980
Kraków	LHC – KRK Airport Services	3042
Łódź	w gestii portu	308
Poznań	POZ Airport Services	864
Rzeszów	w gestii portu	273
Szczecin	w gestii portu	228
Wrocław	WRO-LOT Usługi Lotniskowe	1271
Zielona Góra	w gestii portu	6

Źródło: na podstawie stron internetowych regionalnych portów lotniczych z dnia 12 czerwca 2008 r.

Proces logistyczny związany z obsługą pasażerów można podzielić na dwie części: związany z obsługą podróżnych odlatujących i związany z obsługą podróżnych przylatujących.

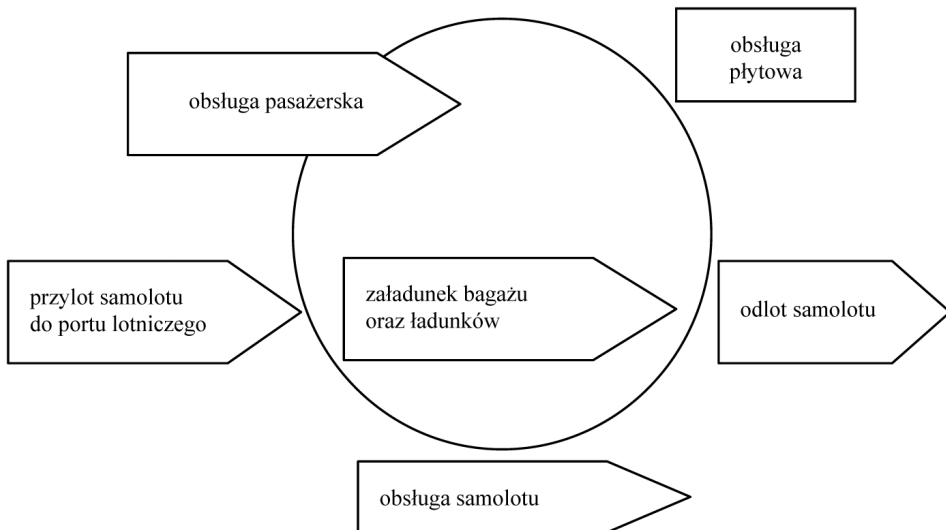
Proces obsługi pasażerów rozpoczyna się od odprawy biletowo-bagażowej, gdzie sprawdzany jest dokument przewozowy, weryfikowana jest tożsamość pasażera oraz nadawany jest bagaż. Po odprawie pasażer przechodzi kontrolę graniczną oraz kontrolę bezpieczeństwa, po czym przechodzi do strefy odlotowej. Przed wejściem na pokład dokonuje się powtórnej weryfikacji dokumentów i pasażera. Równoległe z procesem kontroli pasażera odbywa się także proces kontroli jego bagażu. Szczególnie ważnym elementem procesu odprawy bagażu jest proces rekonsyliacji, który polega na powtórnej weryfikowaniu bagażu i pasażera, tak aby żaden bagaż nie mógł być załadowany do samolotu bez obecności pasażera na pokładzie.

Proces obsługi płytowej rozpoczyna się od momentu dokołowania samolotu i trwa do chwili jego odkołowania. Obejmuje wiele różnych czynności i zadań, które ze względu na dużą presję czasową muszą być wykonywane jednocześnie.



Rys. 1. Proces obsługi pasażerskiej

Źródło: na podstawie IATA Simplifying Passenger Travel Program.



Rys. 2. Proces obsługi płytowej w porcie lotniczym

Źródło: opracowanie własne.

Proces obsługi płytowej jest szczególnie krytycznym procesem obsługi naziemnej. Zawiera on w sobie trzy kategorie obsługowe, które muszą być wykonane w czasie 20-30 minut. Dlatego też do bezpiecznego, prawidłowego i skutecznego wykonania obsługi płytowej niezbędna jest duża liczba wykwalifikowanych pracowników oraz wsparcie techniczne w postaci specjalistycznego sprzętu. Sprawny przebieg opisanego powyżej procesu komplikowany jest dodatkowo przez występowanie dobowych szczytów w ruchu lotniczym.

W dużych i średnich portach lotniczych następuje rozgraniczenie procesu dystrybucji usług na terenie portu. Wyróżnia się tutaj podmioty związane z dostarczaniem pasażerów i bagażu na pokład samolotu, z dostarczaniem żywności na pokład samolotu (agenci cateringowi) i z dostarczaniem paliwa (agenci paliwowi).

### **3. Procesy przyznawania samolotom przestrzeni czasowej**

Prawie połowa z 50 największych europejskich portów lotniczych osiągnęła punkt nasycenia ruchem w sensie przepustowości naziemnej lub jest bliska osiągnięcia tego punktu. Dlatego też porty lotnicze prowadzą prace nad rozwojem zintegrowanych systemów zarządzania i kontroli w celu zapewnienia ich efektywności i bezpieczeństwa.

W celu efektywnego wykorzystania przepustowości portów lotniczych za konieczne uznaje się określenie zasad alokacji slotów (przydziału czasów operacji). Szczególnie konieczne jest zapewnienie spójności planowania przepustowości przestrzeni powietrznej i portów lotniczych. Czasy operacji w portach lotniczych muszą być skorelowane z dostępną przepustowością przestrzeni powietrznej [Rozporządzenie Parlamentu... 2004].

Pośrednio dotyczącą portów lotniczych jest również dyrektywa UE dotycząca alokacji slotów w portach lotniczych krajów członkowskich [Rozporządzenie Rady... 1993]. Transakcje dotyczące slotów i ich przydzielanie odbywają się z reguły między samymi zainteresowanymi, poza gestią portów, dlatego dyrektywa ta w niewielkim stopniu wpływa na sytuację ekonomiczną infrastruktury transportu lotniczego. Zmiany unijnych zasad przydziału slotów zmierzają w kierunku ich korelacji z przepustowością przestrzeni powietrznej wokół portów lotniczych, większej przejrzystości ich wymiany, wprowadzenia kar za niewykorzystanie posiadanych slotów i określenia jaśniejszych kryteriów ich przydziału. Rozważane jest również odwołanie się przy alokacji slotów do mechanizmu rynkowego.

Zasady przydziału czasów operacji w portach lotniczych są niezwykle istotne dla zachowania konkurencji i zapewnienia realizacji rozporządzeń dotyczących wolnej konkurencji. W portach lotniczych koordynowanych (o dużym zagęszczeniu ruchu) konieczne jest zapewnienie jednakowych warunków dla operacji wszystkich przewoźników lotniczych. Ze względu na niedobór tych czasów operacji (slotów) niezbędne są:

- uwzględnienie i godzenie według określonych reguł interesów przewoźników już działających i rozpoczynających operacje w porcie lotniczym;
- bezstronność w stosowaniu procedur przydziału czasów operacji;
- określenie warunków uznawania, czy w porcie lotniczym występują problemy z przepustowością;
- przejrzystość, neutralność i niedyskryminacja w procedurach administracyjnych;
- działanie niezależnych koordynatorów wspomaganych przez komitety koordynacyjne [Ruciński (red.) 2006, s. 65].

#### **4. Procesy logistyczne występujące w systemie dowozowo-odwozowym**

Regionalne porty lotnicze we współpracy z przewoźnikami publicznymi prowadzą studia nad możliwością skomunikowania lotnisk z centrum miasta transportem szynowym. Takie prace są prowadzone w Poznaniu, Katowicach i Gdańsku. Większość polskich regionalnych portów lotniczych jest zlokalizowana w niewielkiej odległości od miasta (poza Katowicami, Szczecinem i Zieloną Górą). Wobec zakładanej prognozy rozwoju ruchu lotniczego w Polsce, konieczne jest stworzenie nowoczesnego systemu komunikacyjnego z portami lotniczymi, opartego na trzech postulatach: szybkości, dostępności oraz komforcie dla pasażera.

Obecnie do większości polskich portów lotniczych pasażerowie dojeżdżają samochodami, taksówkami lub komunikacją miejską. Dlatego ważne jest, aby rozkład jazdy komunikacji zbiorowej był skorelowany z rozkładem lotów lub aby organizatorzy przewozów miejskich zapewnił odpowiednią częstotliwość połączeń, tak by pasażerowie chętnie korzystali z tego rodzaju połączeń.

Jednym z istotnych czynników rozwoju lotnisk w obsłudze ruchu pasażerskiego jest integracja transportu lotniczego z innymi gałęziami transportu, spełniającymi funkcję dowozowo-odwozową. Transport kolejowy może pełnić taką funkcję dla pasażerów linii lotniczych. Może on także być alternatywą dla transportu drogowego w obsłudze lotnisk, gdyż większość polskich lotnisk regionalnych posiada niewykorzystywane linie kolejowe lub ich bocznicę.

W ramach prac studyjnych nad koncepcją kolei metropolitalnej dla województwa pomorskiego dokonano analizy linii kolejowej łączącej Gdańsk z portem lotniczym oraz Gdynią. Projektując takie połączenie, należy wskazać na zalety tego systemu, a mianowicie:

- reaktywacja linii kolejowej pozwoliłaby na rozwój regionu;
- szybkie skomunikowanie z centrum Gdańska i Gdyni w czasie około 15-20 minut;
- możliwość przewozu ładunków;
- możliwość utworzenia centrum logistycznego na terenach wokół lotnisk.

Zrealizowanie powyższej koncepcji jest mało realne ze względu na zbyt wysokie koszty, zarówno dla portu lotniczego, jak i dla udziałowców (Gdańska, Sopotu, Gdyni oraz województwa pomorskiego) i dla operatorów kolejowych, nawet pomimo pozyskania środków finansowych z funduszy europejskich. Wysoki koszt modernizacji obecnej linii kolejowej, a następnie jej utrzymania oraz wybudowania nowych odcinków, np. łączących Gdańsk Kiełpinek z portem, a także istnienie jednotorowej linii kolejowej, sprawiają, iż alternatywą dla tej koncepcji może być rozwój systemu tramwajowego realizowany przez miasto Gdańsk. Z pewnością ta koncepcja jest bardziej realna, gdyż powoduje większą dostępność komunikacyjną obsługiwanych dzielnic Gdańska, większa jest także elastyczność w zakresie projektowania przebiegu nowych tras oraz niższe są koszty budowy infrastruktury.

W Polsce pierwsze połączenie transportem szynowym centrum miasta z portem lotniczym zostało oddane do użytku w Krakowie w 2006 r. Trasę obsługuje szybka linia kolejowa PKP. Bilet z Dworca Głównego na lotnisko kosztuje 6,00 zł, podróż trwa około 15 minut, natomiast częstotliwość kursowania pociągów wynosi 30 minut.

## 5. Podsumowanie

Procesy logistyczne zachodzące w portach lotniczych niewątpliwie przyczyniają się do ich dalszego rozwoju, mają duży wpływ na rozwój usług lotniczych oraz dostosowanie ich do preferencji i wymogów klientów. Wpływają także na zwiększenie efektywności zarządzania portami lotniczymi. Zdefiniowanie, a następnie zweryfikowanie poprawności przyjętych procedur powinno skutkować podniesieniem jakości świadczonych usług lotniczych, a w konsekwencji wzrostem zadowolenia podróżnych.

## Literatura

- Januszkiewicz W. (red.), *Transport i spedycja lotnicza. Ekonomika, organizacja, technologia*, WKiŁ, Warszawa 1985.
- Krawczyk S., *Logistyka w zarządzaniu marketingiem*, AE, Wrocław 2000.
- Rozporządzenie Parlamentu i Rady Europy z 21 kwietnia 2004 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad przydzielania operacji w portach lotniczych Wspólnoty, OJ L 138/50.
- Rozporządzenie Rady nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Europy, OJ 14/1-6.
- Ruciński A. (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju UG, Sopot 2006.

## LOGISTICS MANAGEMENT AT POLISH AIRPORTS

### Summary

Airports beside transport function operate also in the logistics services market. This does not mean, however, performing a strict logistics activities. It means that different logistics activities take place at airports. Airports services of passengers, cargo, baggage and ground services at many airports are executed by handling agents – firms specializing in high quality airports services. Nice attendance, short time of check-in have a beneficial influence on competitiveness of air transportation with other branches of transport.