

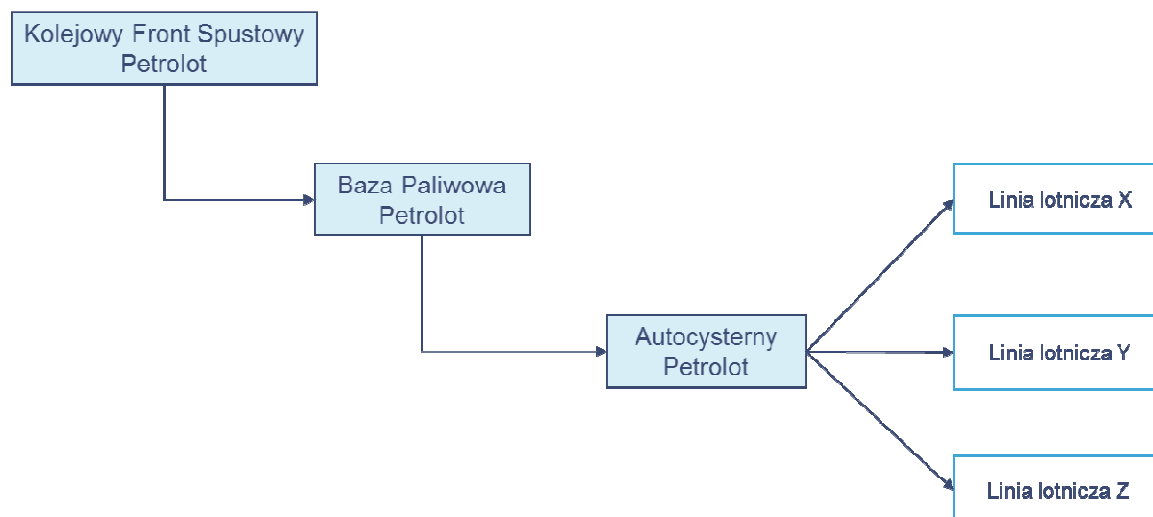
Nowy system dostaw paliwa lotniczego na lotnisku im. Chopina w Warszawie

W poprzednich artykułach skupiliśmy się na zaprezentowaniu europejskich trendów z zakresie zaopatrywania lotnisk w paliwo, a także głównych czynników wpływających na rozwój tej branży, a co za tym idzie pozycji konkurencyjnej portów lotniczych. Przyjrzeliliśmy się również strukturze polskiego rynku i głównym graczom tego sektora. W dzisiejszym artykule skoncentrujemy się na sytuacji w Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie, gdzie realizowany jest obecnie nowatorski projekt zmiany modelu zaopatrzenia lotniska w paliwo, którego zakończenie skutkować będzie znaczącym wzrostem konkurencji w tym zakresie.

Stan obecny w PL Warszawa

Aktualnie jedynym podmiotem wykonującym działalność w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w paliwo lotnicze na Lotnisku Chopina jest Petrolot Sp. z o.o. – spółka będąca własnością LOT (49% udziałów) i PKN Orlen (51% udziałów). Petrolot dysponuje kolejowym frontem spustowym i odpowiednią bazą paliw w sąsiedztwie lotniska, co pozwala spółce realizować obsługę statków powietrznych przy wykorzystaniu autocystern.

Obecny model zaopatrzenia PL Warszawa w paliwo



Zarządzający lotniskiem ma bardzo ograniczony wpływ na system zaopatrywania statków powietrznych w paliwo. Jedna spółka handluje paliwem, kontroluje infrastrukturę i świadczy usługę tankowania.

PPL nie dysponuje obecnie własną bazą paliwową na terenie PL Warszawa, jak również nie posiada żadnego systemu umożliwiającego dostarczenie paliwa lotniczego na teren lotniska. W ramach budowy Terminala 2 wykonany został system Hydrant (system rurociągów pod płytą lotniska), umożliwiający

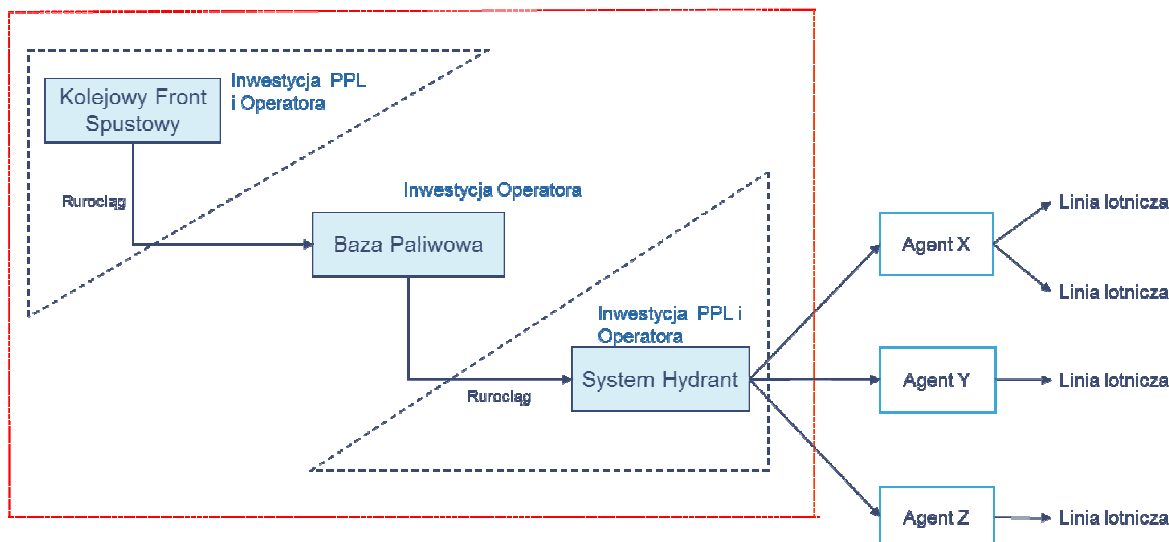
zaopatrywanie statków powietrznych w paliwo na płycie lotniska bez konieczności korzystania z autocystern. Obecnie otwartą kwestią pozostaje połączenie systemu Hydrant z bazą paliwową. Inne działania PPL w zakresie stworzenia scentralizowanej infrastruktury zaopatrywania samolotów w paliwo obejmują przygotowania do budowy kolejowego frontu spustowego, przez który będą odbywać się dostawy paliwa na lotnisko. Bocznica kolejowa wykorzystywana obecnie do zaopatrywania bazy Petrolotu koliduje z planowanym układem drogowym i przebiega przez tereny, które mogą być wykorzystane przez PPL w inny, bardziej atrakcyjny sposób. W konsekwencji powinna zostać wyłączona z użytku w momencie, gdy pojawi się alternatywny sposób dostarczania paliwa od producenta na lotnisko.

Projekt zapewnienia konkurencji w PL Warszawa

W obecnej sytuacji optymalną drogą dla uniknięcia sytuacji monopolu jest reorganizacja infrastruktury i całego modelu dostaw paliwa na lotnisko. Powinno się to odbyć poprzez:

- Zakończenie „budowy” scentralizowanej infrastruktury zaopatrzenia lotniska w paliwo, tak aby obejmowała ona wszystkie elementy: kolejowy front spustowy, bazę paliwową, system Hydrant.
- Powołanie wyspecjalizowanego podmiotu do zarządzania infrastrukturą paliwową na lotnisku - Operatora.
- Zapewnienie konkurencji w zakresie świadczenia usług obsługi naziemnej jak również zaopatrywania linii lotniczych w paliwo. Może to odbyć się poprzez:
 - Udostępnienie infrastruktury wszystkim przedsiębiorstwom pragnącym sprzedawać paliwo liniom lotniczym.
 - Świadczenie usług tankowania „into plane” przez przynajmniej dwa wyspecjalizowane podmioty.
- Wprowadzenie systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, który zapewni Operatorowi zysk (zwrot na zainwestowanym kapitale), ale jednocześnie będzie niedyskryminujący i nie zagrażający funkcjonowaniu nowego modelu.

Model docelowy zaopatrzenia PL Warszawa w paliwo przedstawiony jest na rysunku poniżej. Czerwoną ramką obwiedzione są elementy które wejdą w skład scentralizowanej infrastruktury paliwowej.



Jednym z elementów projektu ma być powołanie wyspecjalizowanego podmiotu do zarządzania infrastrukturą paliwową. Przedmiotem działalności takiego Operatora będzie usługa odbioru, magazynowania i przesyłu paliwa na rzecz podmiotów handlujących paliwem w PL Warszawa. W tym celu Operator:

- Zrealizuje i sfinansuje określone inwestycje samodzielnie lub wspólnie z PPL;
- Zapewni technicznie bezpieczną i niezawodną eksploatację scentralizowanej infrastruktury;
- Zapewni jakość paliwa zgodnie z międzynarodowymi normami i standardami zachowania jakości paliwa JIG/IATA (kontrola jakości i zachowanie standardów operacyjnych);
- Zapewni ilość paliwa wystarczającą dla zapewnienia ciągłości dostaw do PL Warszawa;
- Zawrze i będzie realizował odpowiednie umowy z przedsiębiorstwami handlującymi paliwem na usługę rozładunku, magazynowania i wydawania paliwa.

Należy pamiętać, że Operator nie handluje paliwem i nie świadczy usługi tankowania! Będące na składzie paliwo nie zmienia właściciela i pozostaje własnością przedsiębiorstwa handlującego paliwem.

Do najważniejszych cech tak skonstruowanego systemu należeć będą:

- A. Otwarty dostęp dla każdego dostawcy paliwa spełniającego wymogi techniczne i formalne;
- B. Przejrzystość systemu ustalania cen za korzystanie z infrastruktury paliwowej i kontrola cen ze strony Zarządzającego lotniskiem i komitetu paliwowego na lotnisku;
- C. Niedyskryminujące zasady korzystania ze scentralizowanej infrastruktury paliwowej;
- D. Przynajmniej dwóch agentów realizujących tankowanie do skrzydła, w tym przynajmniej jeden niezależny od zarządzającego lotniskiem.

Potencjalny efekt

Główne cele, które mają zostać osiągnięte w wyniku realizacji tego projektu to:

- Umożliwienie równego i otwartego dostępu dla dostawców paliwa i agentów obsługi naziemnej do rynku sprzedaży paliw w PL Warszawa, a więc zapewnienie konkurencji, i w konsekwencji obniżenie cen paliwa w PL Warszawa;
- Poprawa bezpieczeństwa na lotnisku poprzez ograniczenie ruchu autocystern po drogach kołowania i płytach postojowych;
- Realizacja dyrektywy UE w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej.

Na istotę spodziewanego efektu konkurencyjnego w zakresie zaopatrywania PL Warszawa w paliwo składać się będą następujące czynniki:

- Otwarcie infrastruktury umożliwi wprowadzenie mechanizmów rynkowych – konkurencji w częściach składowych ceny paliwa (cena producenta i „dyferencjał” – jest to ta część składowa ceny paliwa dla linii lotniczych która powinna pokryć koszty na drodze od bramy rafinerii do skrzydła samolotu).
- Wynagrodzenie agenta handlingowego będzie podlegało regułom konkurencji.
- Koszt nowej infrastruktury jest tu wielkością drugorzędną kształtując się na poziomie 1,5 do 2% całkowitej ceny.

Obniżenie cen paliwa lotniczego dostępnego w PL Warszawa, a w konsekwencji zwiększenie atrakcyjności portu dla przewoźników, zwłaszcza tych realizujących połączenia długodystansowe. Dodatkowy efekt to wzrost sprzedaży paliwa w PL Warszawa bo linie lotnicze nie będą zmuszone do stosowania tzw. tankeringu czy unikania lotniska jako „przystanku” na długich trasach.

Procedura

Przyjęta przez PPL koncepcja utworzenia scentralizowanej infrastruktury paliwowej i nowego modelu dostaw paliwa dla PL Warszawa zakłada budowę i zarządzanie scentralizowaną infrastrukturą paliwową przez niezależnego Operatora wybranego w konkurencyjnej procedurze. Wszczęta przez PPL i prowadzona obecnie procedura wyboru Operatora prawdopodobnie będzie zakończona w drugim kwartale 2012 roku. W takim wypadku wejście w życie nowego modelu zaopatrzenia byłoby możliwe w połowie 2014 roku. Mając na względzie ten harmonogram Przedsiębiorstwo podjęło rozmowy z firmą Lotos Tank na temat zorganizowania tymczasowej infrastruktury rozładunkowo magazynowej, która umożliwiłaby tej firmie rozpoczęcie dostaw paliwa na lotnisko Chopina. Jest zatem szansa, że już za około 6 miesięcy pojawi się w PL Warszawa konkurencyjny wobec Petrolot dostawca paliwa, co wpłynie na obniżenie cen paliwa dla przewoźników.

Sebastian Gościński

BBSG Baca Gościński i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Bartosz Baca

BBSG Baca Gościński i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Krzysztof Łyszyk

Radca prawny, Partner

Kurzyński Kosiński Łyszyk i Wspólnicy

(artykuł ukazał się na portalu PRTL.pl 25 listopada 2011 r.)