

Paliwo a konkurencyjność portów lotniczych

Koncepcja wykorzystania paliw alternatywnych, coraz bardziej powszechna w transporcie lądowym, powoli puka również do drzwi branży lotniczej. Co prawda nie podróżujemy jeszcze samolotami napędzanymi paliwem syntetycznym pozyskiwanym z biomasy, ale zakłada się, że trwające obecnie badania nad alternatywnymi źródłami energii doprowadzą do nawet czterdziestoprocentowego udziału biopaliw w sektorze lotniczym już w roku 2035. Nie oznacza to jednak rezygnacji z tradycyjnych paliw lotniczych, które jeszcze przez wiele lat stanowią będą podstawowy element transportu lotniczego.

Niezależnie od tego czy korzystać będziemy z paliwa pochodzącego ze specjalnego gatunku glonów, czy ropy naftowej (a prawdopodobnie będzie to mieszanka paliw tradycyjnych i alternatywnych), konieczne jest i będzie zapewnienie odpowiedniego modelu zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo i niezbędnej do tego celu infrastruktury. W artykule tym zastanowimy się więc jak wygląda system dostaw paliwa lotniczego na lotnisko, europejskie tendencje w tym zakresie, prawne uwarunkowania tego rynku oraz jakie ma to konsekwencje dla polskiej branży lotniskowej.

System zaopatrywania lotnisk w paliwo

Kluczowe dla systemu paliwa są dwie kwestie: paliwo lotnicze i infrastruktura na lotnisku lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Podmiot, który kontroluje te dwa elementy kontroluje rynek. Bez dostępu do odpowiedniej infrastruktury na większą skalę nie jest możliwe dostarczanie na lotnisko paliwa zgodnego ze standardami jakości JIG i IATA, a więc standardami wymaganymi przez czołowych przewoźników.

Wśród najważniejszych podmiotów funkcjonujących w ramach systemu zaopatrywania lotnisk w paliwo należy wymienić:

- Dostawców paliwa;
- Dostawców usług obsługi naziemnej;
- Linie lotnicze;
- Zarządzających lotniskami; oraz
- Operatorów infrastruktury paliwowej.

Podmioty te charakteryzują odmienne, a nawet sprzeczne interesy. Dla linii lotniczej atrakcyjność danego lotniska wzrasta wraz ze spadkiem kosztów paliwa lotniczego (na który składają się zarówno koszty surowca, obsługi naziemnej jak i innych usług świadczonych przez funkcjonujące w łańcuchu dostaw paliwa podmioty). Z drugiej strony tak rozumianego łańcucha występuje dostawca paliwa (zwykle spółka naftowa) i agent obsługi naziemnej, którzy są z kolei zainteresowani maksymalizacją cen odpowiednio surowca i usługi tankowania do skrzydła.

Odpowiedzi przewoźników lotniczych na wysokie ceny paliwa są różne. Linie lotnicze bazujące w danym lotnisku wykazują najwyższą zależność od niezawodności zaopatrzenia i ceny dostaw paliwa. Pozostali przewoźnicy mogą w większym stopniu stosować strategię wymijającą – planować rejsy z pominięciem danego portu lotniczego lub jako zastępczy środek zaradczy stosować tankering (latać z zapasem paliwa umożliwiającym powrót bez tankowania na „drogim” lotnisku). Należy pamiętać jednak, że stosowanie tankeringu stanowi dodatkową komplikację operacyjną i wpływa na efektywność kosztową realizowanych połączeń.

W tej sytuacji zarządzający lotniskiem, któremu zależy na podniesieniu atrakcyjności swojego lotniska dla wszystkich swoich klientów (linii lotniczych, agentów handlingowych, dostawców paliwa) powinien odgrywać rolę pośredniczącą pomiędzy tymi stronami. Wobec faktu, że zarządzający nie uczestniczy z reguły w handlu paliwem, w większości przypadków wpływ na model funkcjonowania systemu paliwowego na lotnisku będzie realizował przez odpowiednie zarządzanie krytyczną dla funkcjonowania tego systemu infrastrukturą paliwową. Zarządzający może się angażować w te działania samodzielnie lub korzystać ze wsparcia wyspecjalizowanych podmiotów np. przekazując eksploatację infrastruktury lub jej fragmentów operatorowi. Kwestia ta komplikuje się, gdy zarządzający lotniskiem nie kontroluje wszystkich lub najważniejszych elementów tej infrastruktury.

Tak rozumiane różnice w interesach uczestników rynku paliwa lotniczego wpływają na stworzenie i ewolucję różnych modeli zaopatrzenia lotnisk i statków powietrznych w paliwo.

Europejskie modele w zakresie zaopatrywania lotnisk w paliwo

Na wstępie zaznaczyć należy, że brak jest jednego, dominującego modelu zaopatrywania lotnisk w paliwo. Konkretnie rozwiązania w danym porcie lotniczym zależą od szeregu czynników, takich jak rozmiar lotniska, jego charakter, struktura właścicielska, struktura rynku paliwowego i inne. Niemniej jednak w praktyce wykształciły się pewne ogólne, wzorcowe rozwiązania, które mogą stanowić istotną inspirację dla rozwijającego się polskiego rynku zaopatrywania lotnisk w paliwo.

Jeśli chodzi o samą **dostawę paliwa na lotnisko**, to większość europejskich lotnisk posiada dwie alternatywne drogi dostaw. Najczęściej wykorzystywane są rurociągi i dostawy cysternami kolejowymi, ale również dostawy cysternami samochodowym. System dostaw paliwa zależy oczywiście od wielkości lotniska i jest wynikiem kalkulacji kosztów i korzyści. O ile mniejsze porty lotnicze mogą dobrze funkcjonować korzystając z autocystern, to w przypadku większych lotnisk jest to rozwiązanie nieekonomiczne.

Dla określenia modelu zaopatrzenia lotnisk w paliwo kluczowe znaczenie ma struktura własnościowa i zarządcza infrastruktury **magazynowania i wydawania paliwa** oraz miejsce zarządzającego lotniskiem w tej strukturze. W tym zakresie funkcjonuje w Europie kilka modeli:

- Cała infrastruktura paliwowa jest własnością lotniska. Takie rozwiązanie funkcjonuje na przykład na lotnisku w Monachium. Pochodną tego modelu jest zlecenie przez zarządzającego obsługi jego infrastruktury wyspecjalizowanemu operatorowi. Takie rozwiązanie funkcjonuje na lotnisku w Atenach.

- Tylko część infrastruktury należy do lotniska. Zwykle w takiej sytuacji lotnisko jest właścicielem tej części infrastruktury, która służy do wydawania paliwa (np. system hydrant pod płytą lotniska), natomiast infrastruktura magazynowa jest własnością kilku firm naftowych – dostawców paliwa na lotnisko. Takie rozwiązanie zastosowano na lotnisku w Sztokholmie.
- Właścicielem i zarządcą infrastruktury magazynowania i wydawania paliwa lotniczego jest spółka specjalnego przeznaczenia. Wspólnikami takiej spółki są nie tylko zarządzający lotniskiem, ale również główni gracze łańcucha dostaw: firmy naftowe – dostawcy paliwa, linie lotnicze, agenci obsługi naziemnej.

O wyborze dla lotniska konkretnego modelu decyduje wiele kwestii. Z punktu widzenia zarządzającego lotniskiem najbardziej optymalny wydaje się model zastosowany w Monachium czy Atenach ponieważ daje mu najszerszy wpływ na krytyczną infrastrukturę i prowadzi do rozdzielania funkcji związanych z zarządzaniem infrastrukturą i handlem paliwa. Często jednak wprowadzenia takiego modelu nie jest możliwe ze względu na uwarunkowania historyczne, rozproszenie własności elementów infrastruktury wśród różnych podmiotów. Z drugiej strony mamy rozwiązania mieszane, które są wyrazem kompromisu pomiędzy różnymi podmiotami łańcucha dostaw. Przy wyborze modelu istotne znaczenie ma również lokalne ustawodawstwo i możliwość rozdzielania własności poszczególnych elementów infrastruktury paliwowej pomiędzy różne podmioty. Nie bez znaczenia są wreszcie wcześniejsze doświadczenia we współpracy zarządzającego lotniskiem z uczestnikami łańcucha dostaw.

To co wymaga podkreślenia i jest wspólne dla wszystkich prezentowanych modeli to fakt, że niezależnie od struktury własności, infrastruktura paliwowa jest zarządzana w taki sposób, aby po pierwsze umożliwić dostawę paliwa od różnych producentów oraz aby usługa **tankowania samolotów** (dostawa paliwa do skrzydła) mogła odbywać się na zasadach uczciwej konkurencji, przez więcej niż jednego agenta obsługi naziemnej. Europejska i światowa branża lotniskowa, linie lotnicze i ich stowarzyszenia od lat wspierają rozwój konkurencji dostrzegając, że bez otwartego rynku nie ma szans na obniżenie ceny surowca oraz kosztu usługi obsługi naziemnej.

Firmy paliwowe starają się w maksymalnie możliwy sposób wpływać na łańcuch dostaw paliwa lotniczego i nie ograniczają się tylko do tradycyjnie zarezerwowanego dla nich etapu dostawy paliwa na lotnisko. Jak już pokazano, kompanie paliwowe mogą uzyskiwać również kontrolę nad pewnymi elementami infrastruktury paliwowej. W tej sytuacji – rozwiązanie typu „Pull” – utrudnione może być wejście na ten rynek innych podmiotów, które mogą być pozbawione możliwości przesyłu lub magazynowania paliwa w danym porcie lotniczym. W przypadku z kolei braku dominującego wpływu tych firm na zarządzanie infrastrukturą, system staje się otwarty dla wszystkich zainteresowanych podmiotów (rozwiązanie to nazywane jest modelem typu „Open Access”).

Obecne w łańcuchu dostaw paliwa podmioty nie mają jednak pełnej swobody w kształtowaniu tego systemu. Prawodawstwo europejskie i krajowe w znaczący sposób wpływa na model dostaw, starając się promować konkurencję, mającą zapewnić maksymalną efektywność ekonomiczną zastosowanych rozwiązań i swobodny dostęp do rynku.

Prawne ramy systemu zaopatrywania lotnisk w paliwo

Rynek lotniskowy w większości krajów jest rynkiem regulowanym przez Państwo. Podobnie jak w Polsce prowadzenie działalności w zakresie zarządzania lotniskami, prowadzenia działalności handlingowej podlega z reguły reglamentacji i wymaga spełnienia określonych przez prawo wymogów. Rynek ten nie sprzyja jednak rozwojowi konkurencji – początkowo, gdy Państwo było mocno zaangażowane w transport lotniczy, nie było jej wcale. Stopniowo, wraz z wycofywaniem się strony publicznej z tego obszaru sytuacja się zmienia. Unia Europejska dostrzegając, że wzrost konkurencji na lotniskach przekłada się rozwój transportu lotniczego wprowadza od połowy lat dziewięćdziesiątych przepisy demonopolizujące sektor usług obsługi naziemnej. Kluczowe w tym zakresie są regulacje przeciwdziałające ograniczeniu ilości agentów handlingowych w portach lotniczych, a także nakładające na zarządzających lotniskami obowiązek udostępniania infrastruktury lotniska na konkurencyjnych zasadach. Regulacje te zostały również implementowane do polskiego prawa lotniczego.

Istotną słabością tych przepisów jest fakt, że nie obejmują one swoim zakresem infrastruktury kluczowej dla lotniska, która położona jest poza jego granicami. W rezultacie możliwe jest wystąpienie sytuacji z jaką mamy do czynienia w Warszawie, gdzie jedyna baza paliw, ze względu na zlokalizowanie poza obszarem lotniska i brak kontroli nad nią przez zarządzającego, wykorzystywana jest na potrzeby działalności tylko jednego podmiotu.

Konsekwencje dla Polski

Polskie lotniska coraz częściej dostrzegają korzyści związane z uporządkowaniem kwestii paliwowych. Z drugiej strony pojawiają się nowi agenci handlingowi i dostawcy paliwa zainteresowani wejściem na ten rynek. W rezultacie sytuacja rynkowa, w tym pozycja dotychczasowego lidera tego rynku, zaczyna się zmieniać. Więcej informacji na ten temat znajdują Państwo w kolejnym artykule. W tym chcielibyśmy tylko zaznaczyć, na bazie analizy europejskich trendów, że zapewnienie konkurencji na tym rynku będzie i już obecnie jest w niektórych portach lotniczych nie tylko realizacją wymogów prawnych, ale również krokiem podyktowanym kalkulacjami ekonomicznymi i realną oceną obecnej i możliwej do osiągnięcia pozycji konkurencyjnej lotniska i jego atrakcyjności dla jego klientów, rozumianych zarówno jako pasażerowie, jak i jako linie lotnicze, agenci handlingowi i inni kontrahenci.

Bartosz Baca

BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Sebastian Gościniarek

BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Krzysztof Łyszyk

Radca prawny, Partner

Kurzyński Kosiński Łyszyk i Wspólnicy

(artykuł ukazał się na portalu PRTL.pl 4 listopada 2011 r.)