

dr hab. Dariusz Tłoczyński,
Profesor Uniwersytetu Gdańskiego

Kolejowy system dowozowo/odwozowy do polskich portów lotniczych

Wydział Ekonomiczny



Uniwersytet
Gdański



System dowozowo-odwozowy do portów lotniczych

- w ujęciu czasu potrzebnego na dojazd do portu lotniczego,
- w ujęciu kosztów podróży, parkowania samochodów (są to cechy które można zmierzać w ujęciu kwotowym),
- w ujęciu organizacyjnym oferta usług transportu publicznego skierowana do podróżnych udających się do i portu lotniczego,
- konkurencja w ramach systemu dowozowo-odwozowego (pasażer wówczas wykorzystuje wszystkie możliwe instrumenty wartościowania sposobu podróży do portu lotniczego).

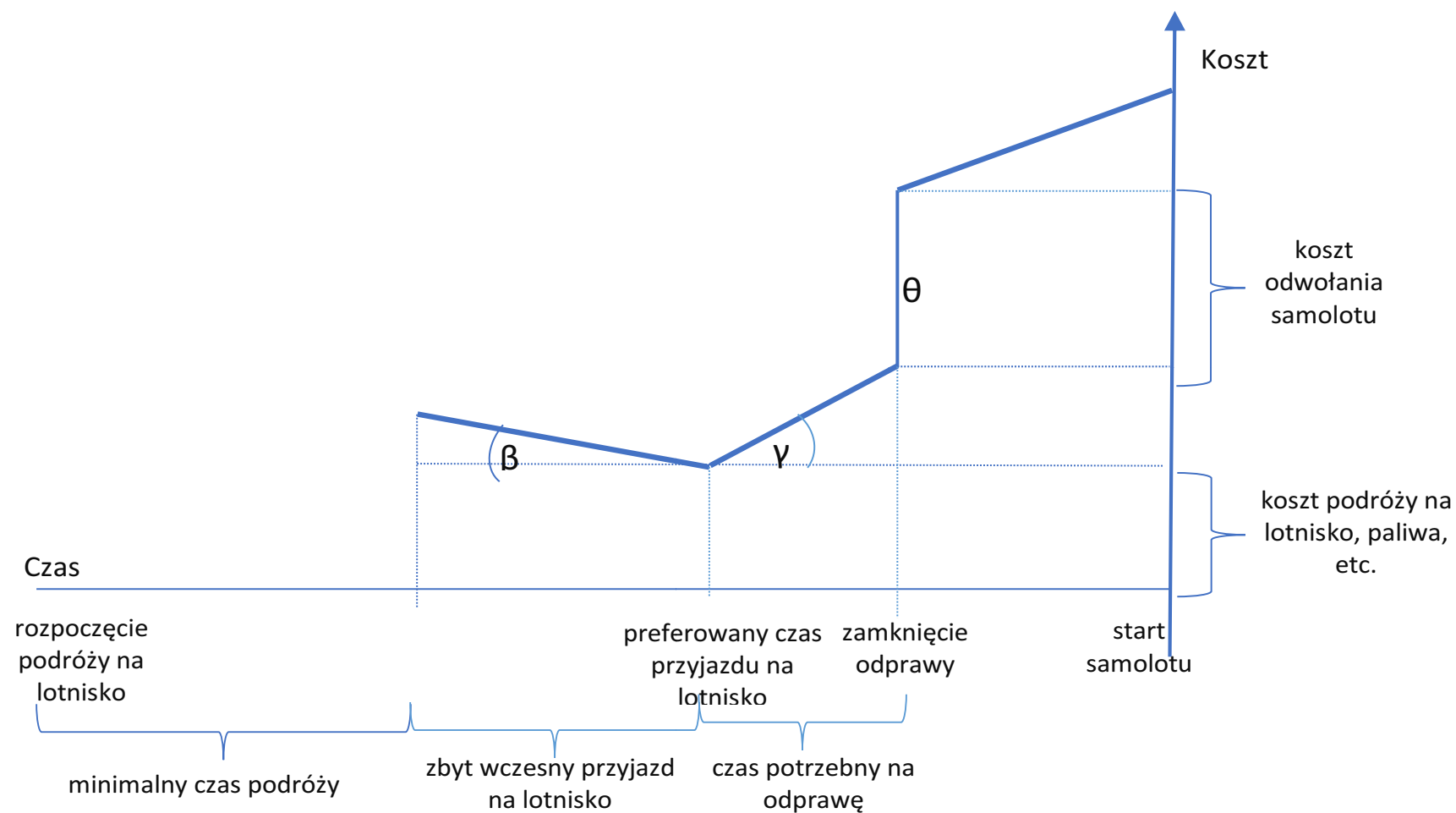


Rodzaje kolejowego systemu dowozowo-odwozowego

- centrum miasta - port lotniczy, m.in. London Heathrow, Munich, Milan Malpensa, Roma, Oslo (HSR),
- połączenia regionalne przez port lotniczy, m.in. Gdańsk, Amsterdam, London Luton, London Gatwick, Birmingham, Paris CDG (HSR), Lyon (HSR),
- port lotniczy-port lotniczy, m.in. Zurich-Genewa, Paris CDG-Lyon (HSR).



Zależność pomiędzy czasem przyjazdu na lotnisko a kosztem podróży

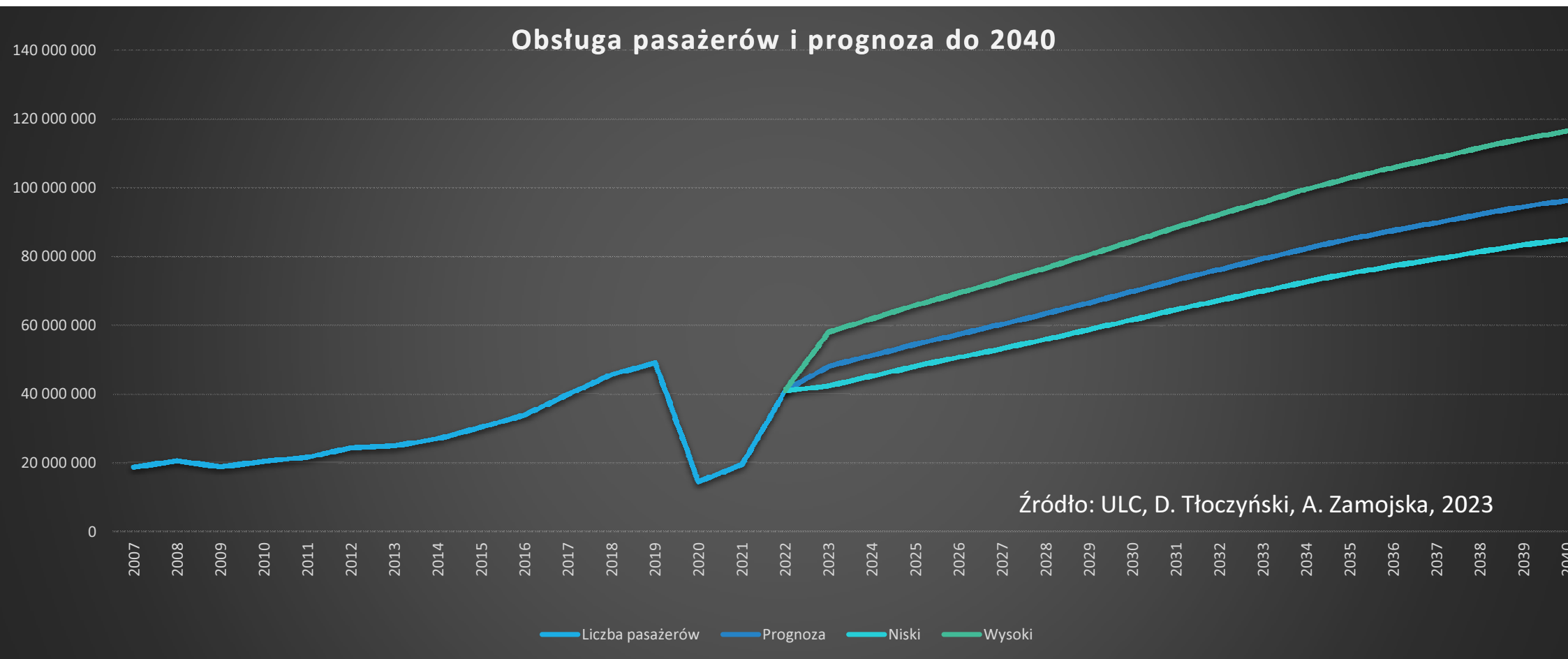


Ruch pasażerów w polskich portach lotniczych jako element kształtowania systemu dowozowo-odwozowego

- w 2022 r. polskie porty lotnicze obsłużyły prawie 41 mln pasażerów, tj. o 104% więcej niż w roku poprzednim (wzrost o 21 mln pasażerów).
- najwięcej pasażerów obsłużyły porty w:
 - Warszawie,
 - Krakowie,
 - Gdańsku.
- polskie porty lotnicze w 2023 r. rozwijają się bardzo dynamicznie, ruch lotniczy wzrasta do poziomu z roku 2019.



Prognoza ruchu lotniczego dla Polski do roku 2040



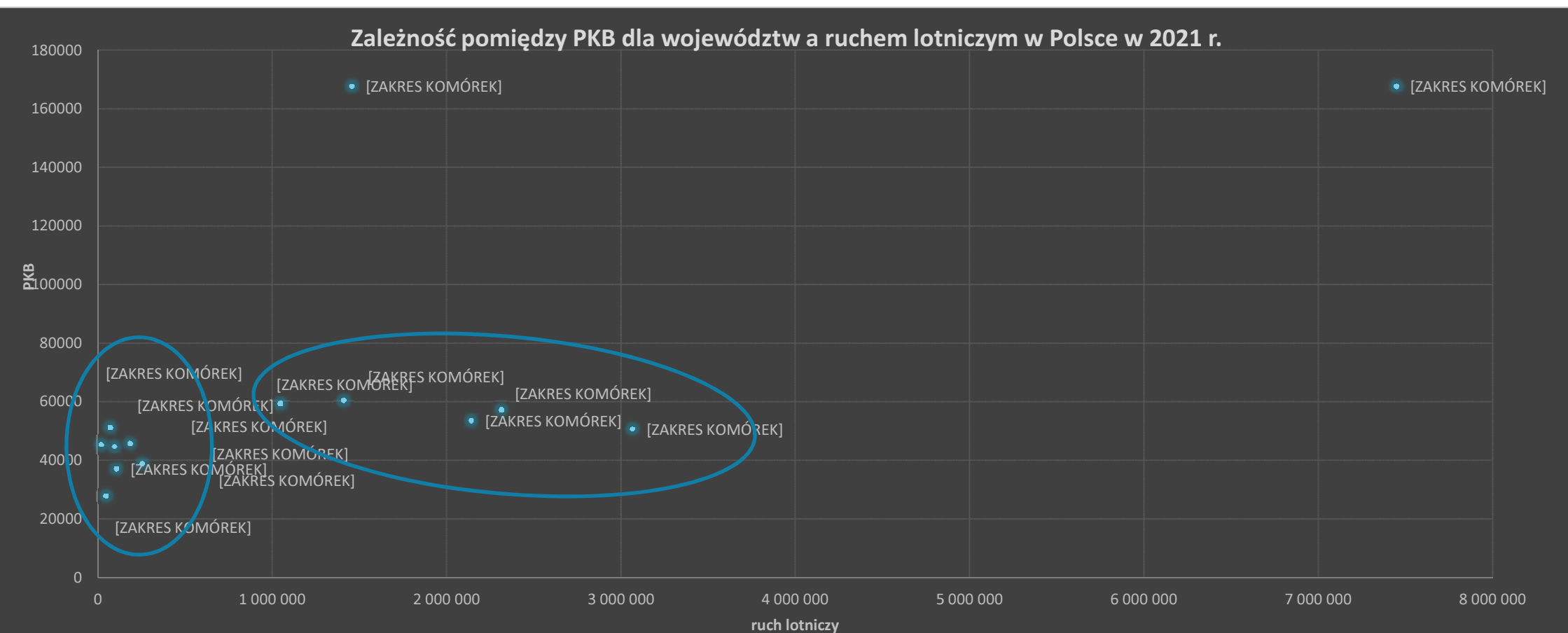
Porty lotnicze mające połączenie kolejowe z centrum miasta

Port lotniczy	Ruch lotniczy w 2022 r.	Połączenie kolejowe
Lotnisko Chopina w Warszawie	14 389 143	bezpośrednie
Kraków	7 386 496	bezpośrednie
Gdańsk	4 559 480	bezpośrednie
Modlin	3 124 944	pośrednie
Szczecin	419 872	bezpośrednie
Olsztyn	111 305	bezpośrednie
Lublin	328 516	bezpośrednie
Katowice (planowane otwarcie)	4 406 241	bezpośrednie

Częstotliwość połączeń kolejowych

Port Lotniczy	Liczba połączeń w ciągu dnia	Charakterystyka
Lotnisko Chopina w Warszawie	33 (SKM)	Połączenie dedykowane
Kraków	32 (KM)	Połączenie dedykowane
Gdańsk	39 (PKM)	Połączenie sieciowe
Modlin	41 (KM) + 3 (IC)	Połączenie sieciowe
Szczecin	6 (PR)	Połączenie dedykowane
Olsztyn	Co 2 dzień (PR)	Połączenie dedykowane
Lublin	3 (PR)	Połączenie dedykowane

Zależność pomiędzy PKB dla województw a ruchem lotniczym



Profil pasażerów w polskich portach lotniczych korzystających z usług rail airports link

- Korzystający z rail airports link:
 - podróżni wybierający LCC
 - podróżujący służbowo,
 - podróżujący pojedynczo lub w dwie osoby,
 - dojeżdżający do portu lotniczego/ otoczenie wokół portów lotniczych.
- W Polsce natomiast tylko co 10 pasażer portów lotniczych korzysta z tego typu usług w dojeździe na lotnisko.



Warunki funkcjonowania kolejowego systemu dowozowo-odwozowego do portów lotniczych

- system jest dedykowany dla pasażerów transportu lotniczego, pracowników portu lotniczego i innych podmiotów funkcjonujących w strefie okołolotniskowej a także dla ogółu społeczeństwa,
- system kolejowy osiąga przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu (bezpieczeństwo, czas podróży, zanieczyszczenie środowiska),
- min. ruch lotniczy 2 mln pasażerów/rok,
- port lotniczy jego beneficjent systemu,
- zaangażowanie miast i regionów w pomoc w realizacji systemu,
- benchmarking.

Benchmarking

Port lotniczy	Zurych	Genewa	Frankfurt	Paryż (CDG)	Londyn (LTN)
Liczba pasażerów w 2022 r. w mln	22,5	14,1	44,9	57,5	13,3
Średniej wielkości		x			x
Główny port	x		x	x	
Linia dla	Swiss		Lufthansa	Air France	
Rodzaj połączenia kolejowego					
Do centrum miasta	x	x	x	x	X*
Przedmiejski	x		x	x	X*
Podmiejski	x	x	x		x*
Pracowniczy			x	x	



Korzyści z rail airports link

- koszty inwestycji w system rail airports link są pozytywne dla przedstawionych zagranicznych portów lotniczych, jednak są to porty o średniej obsłudze ruchu lotniczego,
- istnieje zależność pomiędzy ruchem lotniczym w portach lotniczych a rodzajem połączenia, porty hubowe dążą do rozwoju połączeń HSR, między miastowych oraz do centrum miasta, średniej wielkości porty rozwijają połączenia międzyaglomeracyjne oraz do centrów miast,
- pasażerowie odczuwają korzyść w zakresie oszczędności czasu i opłat, co jest skutkiem dostępności kolejowych połączeń dowozowo-odwozowych,
- zwiększenie dostępności systemu rail airports links wpłynęło na zmniejszenie wykorzystania transportu miejskiego, przejazdów indywidualnych samochodem osobowym oraz taxi,
- Rozwój systemu przyczynił się do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

Wnioski

- Transport kolejowy ma duże znaczenie w obsłudze przede wszystkim dużych portów lotniczych w Polsce (Warszawa, Kraków, Gdańsk).
- Częstotliwość połączeń musi być uzależniona od ruchu lotniczego i potrzeb podróżnych.
- Obsługa małych portów lotniczych przez transport kolejowy ma znaczenie symboliczne. Połączenia kolejowe są dostosowane do ruchu lotniczego.
- Rozwój ruchu lotniczego w Polsce będzie impulsem do wzrostu oferty usług kolejowych (np. budowa połączenia we Wrocławiu, Katowicach, zwiększenie częstotliwości).



Sugerowany docelowy model systemu rail airports link w Polsce

	CPK	Modlin	Kraków	Gdańsk	Katowice	Wrocław	Lublin, Olsztyn, etc -małe porty lotnicze
o centrum miasta	x	x	x	x	x	x	x
podmiejski		x	x	x	x	x	x
międzyaglomeracyjny	x	x	x		x		
SR	x						
prognoza ruchu lotniczego do 2040 w mln	44,9		15,1	10,7	10,2	6,7	3,5 (małe porty lotnicze)

Dziękuję za uwagę !!!

*dr hab. Dariusz Tłoczyński, profesor Uniwersytetu
Gdańskiego
Kierownik Katedry Rynku Transportowego*



Wydział Ekonomiczny

ekonom.ug.edu.pl