

Kolej na lotnisko

Coraz więcej lotnisk europejskich posiada połączenia kolejowe z centrum miasta, a niektóre także z resztą kraju poprzez sieć kolei dalekobieżnych. Do tego grona dołączają także polskie porty lotnicze. Już w tej chwili takie połączenie funkcjonuje w Krakowie, wkrótce nastąpi otwarcie połączenia pomiędzy centrum Warszawy i lotniskiem Chopina. Poważne plany połączeń kolejowych mają lotniska w Gdańsku i Katowicach. Czy jednak takie połączenie to dla portu lotniczego korzyść czy wprost przeciwnie? Taka dyskusja trwa np. w Ameryce Północnej i odpowiedź nie wydaje się wcale taka oczywista. Nie ulega jednak wątpliwości, że nie każdy typ połączenia kolejowego nadaje się dla każdego portu lotniczego. Jeśli jednak takie połączenie jest lub jest planowane warto zastanowić się jakie niesie to konsekwencje.

Różne typy na różne potrzeby

Najczęściej wykorzystywanym typem kolei w połączeniach na lotnisko jest tak zwana lekka kolej (light rail), czyli kolejka podmiejska czy metro. Jest to szczególnie dobry środek transportu dla pracowników lotniska czy firm tam zlokalizowanych. Prawdopodobnie z tego typu koleją będziemy mieli do czynienia w przypadku połączenia na lotnisko Chopina. Spróbujmy oszacować potencjał tego połączenia z punktu widzenia przewozu pracowników. Powszechnie używany benchmark zakłada, że na każdy milion pasażerów rocznie przypada ok. 1000 pracowników na lotnisku. Przy 9 milionach pasażerów to oznacza ok. 9000 pracowników. Załóżmy zgrubnie, że 1/3 z nich nie opuści swoich „ukochanych autek” bo albo nie chce albo nie może, 1/3 będzie używać połączenia autobusowego i 1/3 przesiądzie się do kolejki. Zakładamy dalej, że wykonują 10 podróży w tygodniu (5 dni pracy w tą i z powrotem) przez 52 tygodnie w roku. To daje nam ponad 1,5 miliona podróży rocznie. Wydaje się to być wielce prawdopodobny rezultat wzięwszy pod uwagę rosnące koszty paliwa i parkowania na lotnisku a także zmorę korków, która nie omija komunikacji autobusowej.

Oczywiście należy przyjąć, że ten typ kolei wykorzystywać będą także pasażerowie. I tu może pojawić się pewien konflikt... Zwykle są to podróżni rzadko korzystający z tej linii, bez znajomości trasy i stacji za to z dużym bagażem. Taki bagaż często łąduje w przejściach, między siedzeniami, na kolanach, na współpasażerach... Aby nie zniechęcić jednej i drugiej grupy podróżnych do korzystania z kolejki trzeba możliwe problemy antycypować i odpowiednio wcześniej im przeciwdziałać np. poprzez łatwo przyswajalną informację czy odpowiednią konstrukcją wagonów. Dobrym przykładem jak nie powinno to być zorganizowane jest połączenie metrem z lotniska Charles de Gaulle'a do centrum Paryża – skromna informacja, ciasne wagony, duży ruch lokalny, tłok w wagonach – co piszący te słowa miał okazję doświadczyć na własnej skórze.

Inny rodzaj kolei zapewniający komunikację na lotnisko to kolej regionalna. Ten typ daje znacznie większe możliwości korzystnej współpracy pomiędzy portem lotniczym a przewoźnikami kolejowymi. Główną zaletą tego typu połączeń jest możliwość powiększenia obszaru ciężenia lotniska. Wiele lotnisk ściśle współpracuje z kolejami oferując np. check-in na stacjach kolejowych. W tym kontekście szczególnie interesujący wydaje się projekt połączenia kolei metropolitalnej do lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. Trudno w tej chwili powiedzieć jak będzie wyglądała siatka połączeń kolejowych w którą włączone będzie lotnisko gdańskie warto by jednak pokusić się o analizę jak na obszar ciężenia lotniska i w konsekwencji ruch mogą wpłynąć

różne warianty połączeń i czy w konsekwencji należy ograniczać się do Trójmiasta i najbliższej okolicy. Wydaje się raczej, że kolejowa komunikacja regionalna powinna zapewnić dostęp do lotniska z północnych terenów województwa warmińsko-mazurskiego, Pomorza Środkowego (obszary gdzie dostęp do komunikacji lotniczej jest bardzo słaby i długo tak pozostanie!) oraz z województwa kujawsko-pomorskiego, co pozwoliłoby na skuteczną konkurencję z lotniskiem w Bydgoszczy. Lotnisko gdańskie jest naturalnym kandydatem do zagospodarowania tych terenów, a rozwinięte połączenia kolejowe są dobrym narzędziem do realizacji tego celu. W śmiałych planach mogę wyobrazić sobie nawet, że planowane do otwarcia połączenie kolejowe Gdańsk – Berlin mogłoby mieć przystanek w porcie lotniczym. Dodatkowo trzeba zauważyć, że lotnisko rębiechowskie ma już spore doświadczenia w realizacji usług dla pasażerów, w tym check-in, poza portem lotniczym – Terminal Miasto funkcjonuje z powodzeniem już od sierpnia 2008 roku.

Współpraca świata lotniczego z kolejowym nie ogranicza się tylko do portów lotniczych. Także linie lotnicze wykorzystują połączenia kolejowe regionalne w postaci code share. Pozwala to na obsługę destynacji do których nie realizują lotów! Interesującym przykładem możliwego wykorzystania tego potencjału w polskich warunkach jest lotnisko Katowice Pyrzowice. W przypadku istnienia połączenia kolejowego z lotniska nie tylko z aglomeracją katowicką ale także z Krakowem linie lotnicze korzystające z lotniska pyrzowickiego mogłyby oferować „połączenia” z Krakowem realizowane przy wykorzystaniu kolei regionalnej. Szczególnie interesujące byłoby to dla przewoźników niskokosztowych. Wydaje się to bardzo realne patrząc na oferowane przez LCC połączenia np. do Barcelony czy Londynu gdzie odległość z lotniska, na które realizowane są połączenia do miasta jest porównywalna z odległością z Pyrzowic do centrum Krakowa. Skromną próbę realizacji tego pomysłu podjął Wizz Air, który oferował połączenia do Krakowa przy wykorzystaniu komunikacji autobusami. Nawet gdyby przewoźnicy z jakichś powodów nie byli w stanie zrealizować code-share to i tak takie połączenie kolejowe byłoby istotną przewagą konkurencyjną lotniska Katowice Pyrzowice w stosunku do najbliższego rywala i elementem wspomagającym budowę pozycji lotniska niskobudżetowego. Oczywiście takie połączenia nie musiałyby ograniczać się do Krakowa ale mogłyby sięgać np. Ostrawy czy Bielska Białej. Istotnym warunkiem jest aby nie było to jedno połączenia o charakterze wahadła realizowane przy wykorzystaniu taboru kolei regionalnej ale aby „Przystanek Lotnisko” był ważnym przystankiem w całej sieci kolei regionalnej.

Stacja kolejowa kolei dalekobieżnej ma jeszcze większy wpływ na zwiększanie obszaru ciężenia i oferuje większy potencjał na code-share. Książkowym przykładem takiej kooperacji jest współpraca Lufthansy, Fraportu i Deutsche Bahn na lotnisku we Frankfurcie. Istotnym elementem tej współpracy jest wspólny lotniczo-kolejowy bilet i możliwość odbioru/nadania bagażu na stacji kolejowej na lotnisku. Podobne działania podjęto na lotnisku Charles de Gaulle. Tam jednak większa liczba przewoźników oferuje wspólny bilet z kolejami francuskimi (SNCF). Taka współpraca jest szczególnie korzystana dla linii lotniczych które mają możliwość „zasilać” swoje połączenia długodystansowe bez konieczności realizowania zwykle deficytowych krótkodystansowych połączeń dowozowych. Korzyść lotniska polega głównie na zwolnieniu slotów i zwiększeniu potoków pasażerskich. Koszty do poniesienia to utrata części przychodów lotniczych i konieczność rozwoju infrastruktury, np. do obsługi bagażu.

Prawdopodobnie ze względów technicznych / infrastrukturalnych taka współpraca nie jest możliwa w trójgacie PLL LOT, PKP Intercity i lotnisko Chopina. Wydaje się jednak że byłoby to niezmiernie interesujące, zwłaszcza w perspektywie budowy hub-u przez LOT i lotnisko Chopina oraz potencjalnych problemów LOTu z zasilaniem swoich połączeń długodystansowych ze względu na braki we flocie i plany Eurolotu.

Pozwoliłoby to np. wycofać część nisko rentownych połączeń z Katowic, Krakowa, Poznania czy Gdańska do Warszawy, a uwolnioną flotę skierować na korzystne połączenia P2P lub na zasilanie lotów długodystansowych pasażerami z krajów ościennych.

Ostatnim typem połączenia kolejowego na lotnisko jest tzw. Airport Express, dedykowane, wysokiej prędkości i bez przystanków pośrednich połączenie pomiędzy lotniskiem i centrum miasta. Takich połączeń jest coraz więcej, z najbliższych można wymienić Heathrow Express, Arlanda Express czy wiedeński CAT. Jest to bardzo wygodne i często wykorzystywane przez pasażerów rozwiązanie mimo stosunkowo wysokiej ceny. W przypadku CAT koszt przejazdu to 10 Euro ale połączenie oferuje szybki transport do Wien Mitte – centrum transportowego Wiednia a także możliwość check in i zdania bagażu na stacji w centrum miasta. W przypadku Heathrow Express koszt jest znacznie wyższy bo 19 funtów w jedną stronę w klasie ekonomicznej, ale i tak jest to bardzo atrakcyjne cenowo (w porównaniu z taksówką) i czasowo (w porównaniu z komunikacją publiczną) rozwiązanie. Interesujące jest, że od początku działalności przedsięwzięcie to przynosi zysk operacyjny.

Z pewną namiastką takiego połączenia mamy do czynienia w Krakowie gdzie funkcjonuje Balice Express z dworca Kraków Główny do lotniska Balice. Nie jest to wprawdzie ekspres pod względem prędkości przejazdu ale jednak bezpośrednie połączenie pomiędzy centrum Krakowa a lotniskiem. Po zrealizowaniu planów modernizacji infrastruktury lotniska pociąg dowiezie pasażerów pod sam terminal.

Kolej – przyjaciel czy wróg

Popularne argumenty przeciwko połączeniom kolejowym, oprócz oczywiście sporych nakładów na infrastrukturę, to kwestie bezpieczeństwa i utraty części dochodów z parkingów. Należy jednak przypomnieć, że zgodnie z doświadczeniami brytyjskimi pasażerowie dowożeni transportem kolejowym stwarzają znacznie mniejsze zagrożenie ze względu na fizycznie mniejsze możliwości przywiezienia na lotnisko materiałów niebezpiecznych oraz pozostawanie pod kontrolą publicznych systemów bezpieczeństwa na stacji kolejowej czy w pociągu. To pozwala wyeliminować potencjalne niebezpieczeństwo z dala od lotniska, a służbom ochrony lotniska skupić się na eliminacji zagrożeń z innych źródeł. Prawdą jest, że większa ilość pasażerów dojeżdżających do lotniska koleją oznacza zmniejszenie dochodów z parkingów. Należy jednak wziąć pod uwagę, że ci „kolejowi” pasażerowie mają więcej czasu (nie dotyczy ich ryzyko korków), są zrelaksowani i nie są obciążeni bagażem (często już po odprawie biletowo-bagażowej), a przez to mają znacznie większy potencjał na korzystanie z oferty handlowej i innych atrakcji portu, co pozytywnie wpływa na przychody pozalotnicze lotniska. Oczywiście wyliczenie twardych liczb na poparcie tej tezy musiałoby odbyć się dla każdego portu z osobna, jednak doświadczenie wielu portów europejskich pokazuje, że korzyści z połączenia kolejowego dalece przekraczają koszty nie tylko w zakresie poprawy pozycji konkurencyjnej, ale także w obszarze generowania środków finansowych.

Rozwój połączeń kolejowych na lotniska w Polsce nie jest tak szybki jak byśmy sobie tego życzyli z kilku względów. Duże nakłady inwestycyjne w tym zakresie są poza zasięgiem lotnisk, samorządów czy PKP PLK. Wsparciem dla rozwoju tego typu projektów mogłyby być środki z funduszy unijnych. Wszak intermodalność i wykorzystanie ekologicznego transportu kolejowego jest jednym z priorytetów KE. Z kwestią nakładów wiąże się też stan naszych szlaków kolejowych i taboru. Czy obecna infrastruktura zapewni atrakcyjną ofertę dla

pasażerów lotniczych? Znowż zatem stajemy przed problemem nakładów. Niejednokrotnie jest to problem nie do przeskoczenia. Uważam jednak, że szczupłość środków nie jest usprawiedliwieniem dla nicnierobienia!

Prawdziwym wyzwaniem jest efektywna alokacja posiadanych środków na podstawie prawidłowo przeprowadzonych analiz. Jestem przekonany, że w wielu przypadkach budowa odpowiedniego połączenia kolejowego na lotnisko okazałaby się zyskowna i bardziej sensowna z punktu widzenia poprawy dostępności i konkurencyjności regionu czy kraju niż dodatkowe X kilometrów pękającej autostrady. Choć znajduję uznanie także dla tezy, że nie dla każdego lotniska połączenie kolejowe ma sens. Niektóre, zwłaszcza zlokalizowane blisko centrum miast, poradzą sobie świetnie bez kolei. Ważniejsze dla nich byłoby usprawnienie dojazdu drogowego z centrum np. przez buspasy.

Sebastian Gościniarek

BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

(artykuł ukazał się na portalu PRTL.pl 20 marca 2012 r.)