

Rynek paliwa lotniczego w Polsce

Aktualna sytuacja i struktura rynku

Według różnych szacunków polski rynek paliwa lotniczego jest wyceniany na ponad miliard złotych. Pomimo dużej wartości, na rynku tym jest jednak stosunkowo niewielu graczy. Na jedenastu największych polskich lotniskach działa łącznie pięciu agentów obsługi naziemnej w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe. Każdy z tych podmiotów, poza świadczeniem usług handlingowych, prowadzi również działalność w zakresie obrotu paliwem. Zdecydowana większość z nich kupuje paliwo lotnicze produkowane przez PKN Orlen lub Grupę Lotos. Niewielka ilość paliwa dostarczana jest z zagranicy.

Niekwestionowanym liderem na rynku obsługi naziemnej i handlu paliwem lotniczym w Polsce jest PETROLOT. Ta założona w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych i kontrolowana przez PLL LOT i PKN Orlen spółka prowadzi działalność w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w paliwo na ośmiu z jedenastu najważniejszych polskich lotnisk. Warto podkreślić fakt, że PETROLOT w pięciu portach lotniczych, w tym na Lotnisku im. Chopina w Warszawie, jest jedynym działającym agentem handlingowym i dostawcą paliwa, podczas gdy na pozostałych trzech lotniskach ma tylko jednego konkurenta. To decyduje o niezwykle silnej pozycji tej firmy na polskim rynku, która przekłada się również na jej wyniki finansowe. W 2010 r. PETROLOT osiągnął przychody ze sprzedaży w wysokości miliarda złotych zajmując 214 miejsce w przygotowanym przez „Politykę” rankingu największych polskich przedsiębiorstw.

W ostatnich latach coraz bardziej aktywną rolę odgrywa Grupa Lotos, która za pośrednictwem swojej spółki zależnej Lotos Tank i przy wsparciu Statoil Aviation w połowie 2009 roku rozpoczęła z powodzeniem działalność paliwową na lotnisku w Gdańsku. W ostatnim czasie Lotos Tank podejmuje również starania mające na celu rozpoczęcie działalności handlingowej na Lotnisku im. Chopina – w tym zakresie podpisał już wstępne porozumienia z P.P. Porty Lotnicze oraz rozpoczął prace w kierunku stworzenia własnej instalacji paliwowej.

W 2010 roku na polskim rynku paliwa lotniczego pojawił się kolejny gracz - Baltic Ground Services PL. Plany spółki wydają się ambitne - uzyskała ona zezwolenie Prezesa ULC na tankowanie paliwa do skrzydła statków powietrznych w sześciu największych portach lotniczych, w tym w Warszawie. Do tej pory BGS udało się rozpocząć działalność na dwóch lotniskach regionalnych. Warto zwrócić uwagę na model biznesowy i operacyjny tej firmy odmienny od koncepcji PETROLOTU, czy Lotos Tank. BGS nie posiada infrastruktury magazynowej w Polsce, a paliwo do Katowic i Krakowa dowozi autocysternami z Wilna, gdzie jest operatorem bazy paliw.

Taka struktura rynku, według wielu jego uczestników, nie sprzyja pełnej grze konkurencyjnej. Wśród przedstawicieli linii lotniczych panuje przekonanie, iż jej efektem są relatywnie wysokie koszty paliwa oferowanego w polskich portach lotniczych. Dla zachowania równowagi należy przypomnieć, że jak najniższa cena paliwa i usługi związanej z zaopatrywaniem statków powietrznych w paliwo stanowi żywotny interes wszystkich operujących, nie tylko w Polsce, linii lotniczych.

Dlaczego taka struktura rynku?

Zadając sobie pytanie co decyduje o takiej, a nie innej strukturze rynku należy w pierwszej kolejności zastanowić się co decyduje o możliwości działania na tym rynku, innymi słowy jakie są warunki i bariery wejścia.

Podstawowym wymogiem o charakterze prawnym jest posiadanie zezwolenia Prezesa ULC na świadczenie usług obsługi naziemnej w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe. Agent handlowy, jeżeli jest zainteresowany sprzedażą paliwa, a nie tylko świadczeniem infrastrukturalnej usługi tankowania do skrzydła powinien uzyskać również koncesje na obrót paliwem. Spełnienie wymogów formalno-prawnych jest jednak tylko pierwszym krokiem. Jak w każdym biznesie i tu podstawowym zadaniem jest pozyskanie klientów. Jeśli operator dysponuje w porcie lotniczym pozycją dominującą, może liczyć na przewoźników tam operujących, którzy, o ile nie będą stosować tzw. tankeringu, powinni w teorii stanowić jego podstawową grupę klientów. Należy jednak pamiętać, że na dojrzałych rynkach duże linie lotnicze, kontraktują paliwo na międzynarodowych giełdach, co promuje dużych, obecnych na wielu lotniskach, dostawców.

To co jest jednak najistotniejsze i najtrudniejsze z punktu widzenia wejścia na rynek i co decyduje w znaczącym stopniu o kształcie tego sektora w Polsce to infrastruktura.

Jeżeli baza paliw znajduje się w obrębie portu lotniczego, to dostęp do niej, podobnie jak do innej infrastruktury lotniska odbywa się na konkurencyjnych i równych dla wszystkich zainteresowanych agentów zasadach, zgodnie z odpowiednimi nakazami zawartymi w Prawie Lotniczym. Przepisy te zawierają dodatkowo szczegółowe regulacje mające przeciwdziałać ograniczeniu ilości agentów obsługi naziemnej w porcie lotniczym.

Możliwa jest również jednak sytuacja, w której w porcie lotniczym lub jego bezpośrednim sąsiedztwie brak jest niezbędnej infrastruktury paliwowej. W takim wypadku paliwo dowozi się w polskich warunkach autocysternami z innych lokalizacji, tak jak to jest na przykład na lotniskach w Katowicach, Łodzi, Rzeszowie czy Zielonej Górze. O atrakcyjności danego agenta będzie w takiej sytuacji decydować nie tylko cena paliwa ale również koszt jego dostawy z innych lokalizacji. Należy jednak pamiętać, że stworzenie infrastruktury paliwowej zgodnej ze standardami JIG i IATA, wymaganymi przez większość przewoźników, jest kosztowne i nie w każdym porcie lotniczym taka infrastruktura może – ze względów czysto ekonomicznych – powstać. Aktualnie z trudnym pytaniem o efektywność finansową takiej inwestycji musi się zmierzyć port lotniczy w Łodzi. Pierwsze ogłoszone przez to lotnisko postępowanie na wybór koncesjodawcy, który miałby dokończyć budowę bazy paliw i objąć ją w zarządzanie, nie spotkało się z pozytywną odpowiedzią rynku. Do udziału w drugim prowadzonym obecnie postępowaniu zgłosiło się jedno konsorcjum.

Z jeszcze inną sytuacją mamy do czynienia gdy baza paliw, zlokalizowana w sąsiedztwie lotniska, pozostaje poza kontrolą zarządzającego. Jeżeli w dodatku w sąsiedztwie lotniska jest tylko jedna baza paliw, tak jak ma to miejsce w Warszawie, Poznaniu, Krakowie czy Szczecinie, pojawia się poważna trudność z wprowadzeniem konkurencji. Wynika to z faktu, że podmiot kontrolujący taką bazę paliw co do zasady nie ma prawnego obowiązku udostępnienia jej innym podmiotom. Konsekwencją scenariusza, w którym kontrolujący infrastrukturę jest jednocześnie agentem obsługi naziemnej i sprzedawcą paliwa, mogą być wysokie ceny paliwa dla jego ostatecznych odbiorców – linii lotniczych. Rynek stara się reagować na tę sytuację. Jedną z potencjalnych odpowiedzi może być dowożenie paliwa do portu z innej, dalszej bazy paliw,

tak jak to jest w przypadku BGS na krakowskich Balicach. Z jeszcze innym podejściem do tego problemu mamy do czynienia w Gdańsku, gdzie Lotos Tank podjął decyzję o uruchomieniu własnej, niezależnej od bazy paliw PETROLOT, infrastruktury paliwowej.

Niedostatek konkurencji

Podsumowując, stwierdzić należy, że konkurencja na polskim rynku paliw lotniczych jest nadal do pewnego stopnia ograniczona i wynika z opisanych powyżej barier wejścia. Z drugiej strony, mamy do czynienia z coraz większą liczbą podmiotów zainteresowanych zaistnieniem na tym niełatwym rynku. Dowodem na poparcie tej tezy może być poniższa tabela zestawiająca ilość zezwoleń na obsługę naziemną w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo na poszczególnych polskich lotniskach oraz ilość podmiotów faktycznie operujących w tym zakresie.

Port lotniczy	WAW	KRK	KTW	POZ	WRO	GDN	SZZ
Liczba zezwoleń dla agentów handlingowych w kategorii zaopatrzenie w paliwo	2	2	2	2	3	3	1
Liczba agentów handlingowych prowadzących faktycznie działalność zaopatrzenia w paliwo	1	2	2	1	1	2	1

Sebastian Gościniarek

BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Bartosz Baca

BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

Krzysztof Łyszyk

Radca prawny, Partner

Kurzyński Kosiński Łyszyk i Wspólnicy

(artykuł ukazał się na portalu PRTL.pl 18 listopada 2011 r.)