

Dariusz TŁOCZYŃSKI¹

MONITORING EKONOMICZNY JAKO NARZĘDZIE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW LOTNICZYCH

W procesie rozwoju polskich portów lotniczych istnieje szereg czynników mających duży wpływ na kształtowanie planów strategicznych. Jednym z takich instrumentów jest informacja, która właściwie zinterpretowana, może przyczynić się do odniesienia sukcesów rynkowych przez podmioty zarządzające infrastrukturą lotniczą. W artykule przedstawiono istotę monitoringu ekonomicznego, wybrane obszary jego zastosowań, a następnie ukazano w oparciu o analizy rolę badań marketingowych w pozyskiwaniu informacji, by w ostatniej części zaprezentować wytyczne dla rozwoju polskich portów lotniczych.

ECONOMIC MONITORING AS THE TOOL DEVELOPMENT POLISH AIRPORTS

The row of factors havings of the large influence on the formation of strategic plans exists in the process of the development of polish airports. Information is one of such instruments, which practically interpreted, can contribute to the reference of market successes by subjects manageresses the air infrastructure. Introduce the creature in the article the reminder of economic, the chosen areas of his uses, and then the part of marketing investigations was showed in the support about analyses in the logging of the information to present directive for the development of polish airports in the last part.

1. WSTĘP

Na europejskim rynku transport lotniczy ulega wielu przemianom. W wyniku globalizacji, informatyzacji, postępu technicznego następują procesy związane z przemieszczaniem kapitału, procesu konsolidacji, prywatyzacji. Zmiany te wyznaczają niejako trendy związane z rozwojem przedsiębiorstw transportu lotniczego, a przede wszystkim wymuszają na podmiotach lotniczych kształtowanie wysokiego poziomu świadczonych usług.

¹Dariusz Tłoczyński, dr, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytet Gdański, dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

2. ISTOTA MONITORINGU EKONOMICZNEGO

Zapotrzebowanie informacyjne jest związane przede wszystkim z podejmowaniem decyzji w przedsiębiorstwach. Z kolei zmienność otoczenia wymaga od organów zarządzających podejmowania decyzji szybkich, a równocześnie optymalnych. Realizacja zadania sprawnego podejmowania decyzji możliwa jest w sytuacji zapewnienia wsparcia procesu decyzyjnego przede wszystkim odpowiedniej jakości informacjami ekonomicznymi.

Zapotrzebowanie na informacje ekonomiczne zgłaszane w przedsiębiorstwach zaspokajane jest przez systemy informacyjne. Sprawność systemów informacyjnych wpływa bezpośrednio na jakość informacji, a ta z kolei na jakość podejmowania decyzji. Współcześni badacze systemów informacyjnych wskazują na zbyt wysoką kosztochłonność pozyskiwania informacji.

Przedsiębiorstwa funkcjonując na rynku zmuszone są do poszukiwania metod usprawnienia pozyskiwania informacji. Sprawne ich zdobycie a następnie umiejętne ich wykorzystanie może zapewnić wzrost efektywności funkcjonowania poprzez minimalizowanie ryzyka skutków podejmowanych decyzji. Jest to możliwe w sytuacji ustawicznego kształtowania wzorców, norm, standardów oraz ciągłego pozyskiwania informacji o wynikach gospodarowania. Takie czynności wykonywane w sposób permanentny określa się mianem monitoringu ekonomicznego².

Literatura określa monitoring ekonomiczny jako:

- systematyczne, metodyczne śledzenie i rejestrowanie zmian zachodzących w przedsiębiorstwie i jego otoczeniu, dla celów diagnozy, sterowania i przewidywania rozwoju sytuacji;
- mechanizm dostarczania względnie stałych co do treści i formy informacyjnych „fotografii” określonych stanów systemu gospodarczego, w wybranych momentach lub przedziałach czasu, bez głębszej ich analizy i ocen oraz planowanie działań przyszłych;
- metoda wspomaganie kierownictwa w nadzorowaniu najbardziej istotnych składników funkcjonowania organizacji i przygotowania decyzji interwencyjnych;
- wykorzystywane narzędzie rejestracji zdarzeń dla potrzeb ustalania bieżących stanów obserwowanego zjawiska³.

Zatem monitoring ekonomiczny można traktować jako metodę badań gospodarczych, polegającą na długookresowej, ciągłej lub odpowiednio częstotliwej obserwacji wyselekcjonowanych podmiotów, opisywaniu tych podmiotów za pomocą wzorców i porządkowaniu dopływu informacji.

² A. Mytlewski: Monitoring ekonomiczny przedsiębiorstw. Wyd. UG, Gdańsk 2007, s.7-8.

³ Z. Leszczyński: Monitoring finansowy w zarządzaniu małym i średnim przedsiębiorstwem, [w:] Zarządzanie małym i średnim przedsiębiorstwem. Uwarunkowania europejskie. Red. M. Strużycki, Difin, Warszawa 2002, s.274, W. Flakiewicz: Systemy informacyjne w zarządzaniu. Beck, Warszawa 2002, s. 43.

Należy wyróżnić dwa źródła pozyskiwania informacji pierwotne i wtórne. Pierwsze z nich jest kosztochłonne, ale pozwala precyzyjnie określić analizowany problem badawczy, natomiast w przypadku pozyskania informacji ze źródeł wtórnych koszty są dużo mniejsze.

W praktyce gospodarczej występuje kilka najczęściej stosowanych metod dokonywania bezpośrednich pomiarów. Przyjmując kryterium użyteczności w bezpośrednim dostarczaniu informacji ekonomicznych, można stwierdzić, że metodą najbardziej pomocną jest obserwacja, która dostarcza badaczowi najbardziej „naturalnej” wiedzy o obserwowanych obiektach.

3. PORT LOTNICZY JAKO PODMIOT MONITORINGU EKONOMICZNEGO

Polskie porty lotnicze funkcjonujące na zintegrowanym, europejskim rynku, dążąc do uzyskania przewagi konkurencyjnej zmuszone są do prowadzenia monitoringu ekonomicznego. Monitoring ten może być prowadzony na dwóch płaszczyznach – zewnętrznej i wewnętrznej.

Informacje dotyczące otoczenia portów lotniczych charakteryzują się odległym horyzontem czasowym, kompleksowością i zintegrowaniem. Natomiast informacje zawarte we wskaźnikach odzwierciedlających wnętrze przedsiębiorstwa mają ze swej natury charakter rozproszony. Obszarami obserwacji mogą być kategorie ekonomiczne występujące we wnętrzu przedsiębiorstwa (przychody, koszty, wydatki), mające charakter programowalny oraz kategorie ekonomiczne znajdujące się w otoczeniu przedsiębiorstwa (pasażerowie, przewoźnicy, dostawcy, konkurenci, państwo), które mają charakter prognozowalny.

Zewnętrzne obszary badawcze monitoringu ekonomicznego obejmuje dwa podstawowe obszary tego otoczenia – makrootoczenie i mikrootoczenie. Kategoryzację obszarów otoczenia przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wybrane obszary badawcze w otoczeniu portów lotniczych

| Obszar otoczenia | Wskaźniki opisujące |
|--------------------------|---|
| Makrootoczenie | |
| Otoczenie ekonomiczne | Stopa wzrostu gospodarczego, poziom inflacji, stopa procentowa, poziom zadłużenia gospodarki, kurs walutowy, ceny surowców paliwowo-energetycznych, |
| Otoczenie prawne | Stopy podatkowe, ulgi inwestycyjne, zamówienia rządowe, normy jakości, atesty, normy prawa międzynarodowego, kontyngenty |
| Otoczenie społeczne | Systemy wartości, zachowania i postawy społeczne, liczba ludności i jej struktura, poziom życia i struktura wydatków |
| Otoczenie polityczne | Zaangażowanie samorządów w funkcjonowanie portów lotniczych, wspieranie konkurencyjności, oddziaływanie związków zawodowych |
| Otoczenie technologiczne | Cykl życia technologii, rozwój badań naukowych, poziom postępu technicznego i informatycznego |
| Otoczenie międzynarodowe | Koniunktura rynku światowego, poziom cen, chłonność rynku światowego, eksport-import, rozwój rynku turystycznego |
| Mikrootoczenie | |
| Pasażerowie | Zachowania i preferencje pasażerów, wielkość obsługi ruchu, współczynnik mobilności, wskaźnik mobilności |
| Przewoźnicy | Rodzaj przewoźnika, atrakcyjność siatki połączeń, zaangażowanie i współpraca z przewoźnikami, współczynnik load factor |
| Konkurenci | Liczba konkurentów, struktura udziału w rynku, konkurenci oferujący inne alternatywne sposoby przemieszczania |
| Dostawcy | Ilość agentów handlingowych, konkurencyjność usług, wielkość ruchu lotniczego |

Źródło: Opracowanie własne

Monitoring zewnętrzny polega na bieżącym obserwowaniu zjawisk i procesów zachodzących w otoczeniu portów lotniczych. Celem monitoringu otoczenia jest możliwie wczesne wychwycenie zjawisk, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla funkcjonowania portów lotniczych czy też stwarzać dla niego okazję nowych aktywności. Do zasadniczych przejawów monitorowania otoczenia zalicza się:

- bieżące śledzenie prasy codziennej i fachowej oraz innych środków masowego przekazu;
- uczestnictwo w targach, wystawach, konferencjach;
- rejestrowanie wszystkich zmian przepisów prawnych i administracyjnych;
- gromadzenie sygnałów od przewoźników, pasażerów, agentów handlingowych na temat posunięć konkurencji, zachowań pasażerów czy ich nowych potrzeb;
- systematyczne pozyskiwanie informacji o konkurentach portów lotniczych, np. z o ich sprzedaży, wielkości obsługi pasażerów, wydatkach, cenach czy działaniach marketingowych.

Struktura informacji oraz ich wpływ na podejmowanie decyzji strategicznych przez porty lotnicze została przedstawiona w tabeli 2.

Tab. 2. Wpływ źródeł informacji na podejmowanie decyzji w polskich portach lotniczych

| Port lotniczy | Sprawozdawczość przedsiębiorstwa | Prasa fachowa, dzienniki, media, | Internet, | Konferencje | Materiały statystyczne | Kontakty bezpośrednie | Stopień wykorzystania informacji w % |
|---------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------|-------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| Bydgoszcz | → | → | | → | → | → | b.d. |
| Gdańsk | → | → | → | → | → | → | b.d. |
| Katowice | → | → | → | → | → | → | 70 |
| Łódź | | → | | → | → | → | 25 |
| Poznań | → | | | | | → | 70 |
| Rzeszów | → | → | | → | → | → | PPL |
| Szczecin | | | → | | → | → | 50 |
| Wrocław | → | → | → | | → | → | 70 |
| Zielona Góra | | → | | | | → | PPL |

b.d. – brak odpowiedzi

PPL – dane są wykorzystywane przez PP „Porty Lotnicze” (PPL)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań marketingowych.

4. BADANIA MARKETINGOWE JAKO METODA POZYSKIWANIA INFORMACJI

Zastosowanie wszelkich metod badawczych, w praktyce przedsiębiorstw lotniczych jest procesem niezbędnym i wymuszonym przez warunki ich funkcjonowania na międzynarodowym, konkurencyjnym rynku tej gałęzi usług. Wynikają one z konieczności zapewnienia właściwej obsługi zmiennego kulturowo, socjoekonomicznie i konkurencyjnie rynkowego otoczenia portów lotniczych. Zakres badań zależy od takich czynników, jak: cel, potrzeby informacyjne portu, jego możliwości finansowe i materialne oraz przyjętych kierunków rozwoju rynku usług transportu lotniczego. Badania są źródłem podejmowania trafnych decyzji rynkowych, kontroli rezultatów ich działania oraz ograniczeniem potencjalnego ryzyka ekonomicznego.

Proces badań marketingowych na rynku usług transportu lotniczego przebiega – podobnie jak na innych rynkach – w pięciu podstawowych etapach obejmujących:

- zdefiniowanie problemu i celów badań marketingowych;
- opracowanie planu badań;
- gromadzenie i pomiary danych pierwotnych i wtórnych;

- analizę i weryfikację uzyskanych danych;
- prezentację wyników⁴.

Problem badawczy w odniesieniu do rynku usług transportu lotniczego musi być sformułowany w sposób precyzyjnie wyważony. Zbyt szerokie jego określenie – np. w celu uzyskania wszelkich informacji o potrzebach osób podróżujących samolotami, dostarczy z całą pewnością wielu informacji zbytecznych, pomijając te, rzeczywiście ważne w konkretnej, badanej sytuacji.

Ustalanie planu badawczego jest związane z gromadzeniem danych, określeniem sposobu badań, stosowanych instrumentów, doborem próby i metod kontaktowania się z respondentami. Badania powinny dostarczyć portom lotniczym pożądaných odpowiedzi i informacji w zakresie celowości oferowania dodatkowych usług czy rozszerzania siatki połączeń. Przewoźnicy, oprócz danych z portów lotniczych, korzystają także z danych statystycznych, stanowiących wtórne źródło informacji, dotyczących np. strumieni ruchu w określonych relacjach czy wydatków potencjalnych pasażerów. W Stanach Zjednoczonych doskonałym źródłem rozpoznania rynku usług lotniczych są prace naukowe lub publikacje US Civil Aeronautics Board, zgromadzone w bibliotece Air Transport Association of America. Uzupełnieniem danych statystycznych są informacje pierwotne, uzyskiwane podczas bezpośredniego wywiadu, ankietowania lub obserwacji w halach odlotowych portów lotniczych po odprawach paszportowo-celnych, w biurach podróży lub na pokładzie samolotu.

Najczęściej porty lotnicze zbierają informacje rynkowe we własnym zakresie. Badania w większości regionalnych portów lotniczych są przeprowadzane rzadko. Kilka polskich portów lotniczych nie wykonuje badań marketingowych wcale, co wynika z braku środków na sfinansowanie badań, a tylko dwa porty wykonują je częściej niż raz do roku. Wszystkie porty korzystają z kontaktów indywidualnych jako źródła informacji. Informacje uzyskane z badań, średnio w 70% znajdują zastosowanie w praktyce gospodarczej.

Regionalne porty lotnicze przy przeprowadzaniu badań marketingowych korzystają zarówno ze źródeł pierwotnych, jak i wtórnych. Dostępność do badań pierwotnych warunkuje kondycja finansowa przedsiębiorstwa, struktura własnościowa oraz wielkość ruchu lotniczego. Na podstawie dokonanych analiz zakresu badań marketingowych, porty lotnicze najczęściej wskazywały jako:

- **bardzo ważne lub ważne** – potrzeby i zachowania nabywców, pasażerów, jakość świadczonych usług oraz otwieranie nowych połączeń;
- **ważne** – analizę cen, konkurencję, badanie aktów prawnych i głównych tras przewozowych oraz analizę podmiotów opiniotwórczych;
- **obojętne** – badanie skuteczności reklamy i zbieranie informacji o nowych technologiach w transporcie lotniczym;
- **mało istotne** – badanie kooperantów i pośredników oraz analizę sytuacji na światowym rynku lotniczym.

⁴ G. A. Churchill: *Badania marketingowe. Podstawy metodologiczne*. PWN, Warszawa 2002, s. 98.

Informacje zbierane najczęściej są z wykorzystaniem źródeł wtórnych (por. tabela 2). Są to dane pochodzące ze sprawozdawczości firmy (dotyczące wielkości obsłużonych pasażerów, ładunków oraz operacji startów i lądowań), z prasy fachowej (IATA, International Airport, AirTransport World, Przegląd Komunikacyjny), dzienników oraz z kontaktów bezpośrednich. Informacje te mają znaczący wpływ na podejmowanie celów i strategicznych decyzji. Coraz bardziej znacząca wydaje się rola internetu i konferencji jako nowych źródeł pozyskiwania danych o sytuacji na rynku lotniczym.

5. KIERUNKI ROZWOJU POLSKICH PORTÓW LOTNICZYCH

Program Rozwoju Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych określa wytyczne stawiane m.in. przed podmiotami zarządzającymi lotniskami, ale także wskazuje główne, postulowane kierunki dostosowania infrastruktury lotniczej do zwiększającego się popytu. Wzorem krajów wysoko rozwiniętych docelowo sieć lotnisk w Polsce wymaga powstania systemu lokalnych portów lotniczych zorientowanych na obsługę ruchu krajowego i lotnictwa ogólnego, a także w miarę potrzeb, komunikacji międzynarodowej o zasięgu regionalnym. Do tego celu należy wykorzystać istniejącą infrastrukturę lotnisk niekomunikacyjnych i wesprzeć samorządy lokalne przy podejmowaniu decyzji o dostosowaniu tych lotnisk do wymogów lotnisk komunikacyjnych użytku publicznego.

Konieczne jest wzmocnienie roli planowania strategicznego w odniesieniu do infrastruktury o znaczeniu krajowym i międzynarodowym odpowiadającej aktualnym potrzebom i zarysującym się tendencjom rozwojowym związanym z integracją europejską.

Planowanie systemu portów lotniczych wymaga analizy dynamiki całego systemu pod kątem oceny efektywności sieci lotnisk na poziomie stanu potrzeb obecnych i przewidywalnych w przyszłości. Dlatego jako podstawowe przesłanki do konstrukcji modelu rozwoju sieci lotnisk przyjęto:

- jej kompatybilność z istniejącą i planowaną siecią dróg i połączeń kolejowych w Polsce i UE;
- model zdecentralizowany rozwoju kraju, tj. równomiernego rozwoju regionów i dostępności transportu lotniczego.

Planując rozwój sieci lotnisk należy uwzględnić wielkość obszarów ciężenia ich potencjalne nakładanie się. W Polsce istnieją obszary, które zająłby się oraz takie, gdzie czas dostępu do najbliższego lotniska z rozwiniętą siatką połączeń rozkładowych wykracza poza standardy.

Decyzje o lokalizacji nowych lotnisk lub dostosowaniu istniejących do obsługi ruchu komunikacyjnego muszą być uwarunkowane kilkoma czynnikami:

- czasem dostępu do najbliższego lotniska, na którym operują samoloty;
- potencjałem ruchu lotniczego – popytem uwarunkowanym wieloma czynnikami (rozwój gospodarczy regionu, potencjał demograficzny, atrakcyjność turystyczna, itp.)

Państwo zamierza wspierać istniejące porty lotnicze, gdzie rozwój społeczno-gospodarczy może być osiągnięty jak najszybciej. Zwiększenie przepustowości istniejącego portu lotniczego poprzez rozbudowę niemal zawsze wiąże się z niższymi nakładami inwestycyjnymi niż budowa nowego lotniska lub przystosowanie lotniska niekomunikacyjnego do obsługi transportu lotniczego.

Tworzenie nowych lotnisk i adaptacja istniejących lotnisk do ruchu komunikacyjnego powinno mieć miejsce przede wszystkim tam, gdzie czas dostępu przekracza 2 godz., a wskaźniki makroekonomiczne dla regionu i prognoza popytu na usługi transportu lotniczego uzasadniają przedsięwzięcie.

Rozwijając infrastrukturę lotniskową w Polsce należy przede wszystkim wykorzystać istniejące jej zasoby dla zaspokojenia szybko rosnącego popytu na usługi lotnicze poprzez:

- modernizację i rozbudowę istniejących lotnisk komunikacyjnych dla zapewnienia odpowiedniego standardu obsługi szybko rosnącej liczbie pasażerów;
- wykorzystanie na cele cywilnego lotnictwa komunikacyjnego istniejących lotnisk wojskowych i sportowych.

Byłe lotniska wojskowe zbędne dla celów obronnych mogą być podstawą rozwoju lotnisk regionalnych i lokalnych, podczas gdy adaptacja lotnisk sportowych może przyczynić się do rozwoju lotnisk lokalnych, których deficyt jest odczuwany coraz bardziej.

Tempo rozwoju infrastruktury wyprzedzające popyt dotyczy również rozbudowy poszczególnych elementów lotnisk istniejących. Inwestycje muszą być jednak w racjonalny sposób etapowane. Zarówno zbyt mała, jak i zbyt duża skala inwestycji są nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia.

Infrastruktura niedostosowana do popytu hamuje rozwój rynku i powoduje powstawanie ograniczeń zakłócających ten rozwój. Jest to widoczne zarówno w dużych portach europejskich, gdzie dostęp do infrastruktury (czasy operacji w portach lotniczych) staje się dobrem rzadkim, wpływającym na zachowania rynkowe przewoźników i podwyższającym koszty ich funkcjonowania.

6. PODSUMOWANIE

Zmieniające się dynamicznie warunki gospodarowania wymuszają na polskich portach lotniczych poszukiwanie dopasowanych do potrzeb i możliwości, sprawnych mechanizmów pozyskiwania informacji. Początkiem tych procesów jest właściwa identyfikacja potrzeb, jakie zgłaszają podmioty systemu informacyjnego.

Monitoring ekonomiczny, spośród wielu koncepcji współczesnego pozyskiwania informacji zapewnia najlepszy poziom dopasowania informacji do potrzeb jego użytkowników. Ważną rolę w procesie kształtowania systemu informacyjnego w portach

lotniczych odgrywana nie tylko same pozyskanie informacji, ale jej umiejętne wykorzystanie w praktyce gospodarczej.

Dlatego też w procesie rozwoju polskich portów lotniczych system monitoringu ekonomicznego powinien cechować się:

- dokładnością (prawdziwością);
- aktualnością;
- odpowiedzialnością;
- kompletnością.

7. BIBLIOGRAFIA

- [1] Mytlewski: A.: Monitoring ekonomiczny przedsiębiorstw. Wyd. UG, Gdańsk 2007.
- [2] Leszczyński Z.: Monitoring finansowy w zarządzaniu małym i średnim przedsiębiorstwem, [w:] Zarządzanie małym i średnim przedsiębiorstwem. Uwarunkowania europejskie. Red. M. Strużycki, Difin, Warszawa 2002,
- [3] Flakiewicz W.: Systemy informacyjne w zarządzaniu. Beck, Warszawa 2002,
- [4] Churchil G.A.: *Badania marketingowe. Podstawy metodologiczne*. PWN, Warszawa 2002