



POZNAŃ ŁAWICA

O PROBLEMACH LOTNICTWA...



...ZWIĄZANYCH Z BRAKIEM KADRY
MÓWI PREZES ZARZĄDU SPÓŁKI
PORT LOTNICZY POZNAŃ – ŁAWICA
KRZYSZTOF PAWŁOWSKI

Jakie zmiany zachodzą w transporcie lotniczym po wejściu Polski do Unii Europejskiej?

W Polsce, w pierwszych latach zmian ustrojowych, programy rządowe, oparte na przeprowadzonej przez EER analizie, praktycznie zahamowały rozwój lotnictwa. Silna pozycja narodowego przewoźnika PLL LOT (później PLL LOT S.A.) doprowadziła do blokady rozwoju polskich portów regionalnych.

Polityka LOT-u sprowadzała się do wylotów z Warszawy i ściągania pasażerów z portów regionalnych do głównego portu – habu warszawskiego. Polityka państwa sprowadzała się do ochrony narodowego – po przekształceniach własnościowych flagowego – przewoźnika. Na szczeblu ministerialnym blokowano możliwość bezpośrednich lotów z portów regionalnych za granicę. Przez cały ten okres LOT wymuszał politykę państwa, argumentując to koniecznością przystosowania się do wolnego rynku. Wolny rynek, oznaczający liberalizację przewozów, przyszedł do Polski praktycznie na koniec 2003 roku – pół roku przed wejściem Polski do Unii. Wtedy okazało się, że LOT – mimo 15 lat braku konkurencji – nie był przygotowany na działanie w warunkach rosnącej konkurencji.

W 2004 i 2005 roku LOT gwałtownie traci udziały w polskim rynku. Co gorsza, cała branża jest nieprzystosowana do gwałtownie rosnącego ruchu lotniczego – porty regionalne nie są dofinansowane. Każdy port regionalny, w skali kraju, a warty jest od 600-900 milionów złotych, i w każdym z tych portów brakuje inwestycji rzędu 100-200 milionów złotych, brakuje na to, co już dzisiaj powinno być zrobione. Przez cały okres 1990-2003 porty regionalne borykały się z problemami finansowymi. Dylematem było zawsze: czy wydać pieniądze na najbardziej niezbędne inwestycje, czy też zatrudnić i przeszkolić niezbędnych pracowników. Prowadzone inwestycje



PERSONNEL SHORTAGES

...DISCUSSED BY PIOTR PAWŁOWSKI, CEO

What changes took place in the Polish air transport industry following the country's EU accession?

At the outset of Poland's political and economic transition, a number of government programs based on EER's market research findings brought the industry to a grinding halt. The strong national carrier PLL LOT (subsequently renamed PLL LOT S.A.) obstructed the development of Poland's regional airports. Its policy was to reroute all passengers originating or headed for regional destinations through the Warsaw hub. The state limited itself to protecting what started off as a national carrier and later became the country's flagship airline. The ministries barred any direct services from regional airports to foreign destinations. All this time, LOT forced the state to adopt specific policies claiming it needed more time to establish its footing in the free market. It was not until the late 2003, half a year before Poland's accession to the European Union, that air travel in Poland became truly liberalized. It soon turned out that despite 15 years in a sheltered environment cleared of competitors, LOT had failed to prepare for tightening competition. The company suffered rapid losses of Polish market share in 2004 and 2005. To make things worse, the entire industry turned out to be poorly prepared for growing traffic volumes as regional airports received no subsidies. Polish regional airport in the country is worth some PLN 600 to 900 million each. All of them need PLN 100 to 200 million to make up for past neglect.

odbywały się więc kosztem zatrudniania i szkolenia personelu. Dzisiaj, przy gwałtownym wzroście ruchu, spotykamy się z brakiem odpowiedniej infrastruktury i wyszkolonej kadry. O ile przyrost pracowników w porcie lotniczym jest bardziej związany z ilością operacji lotniczych, to w przypadku handlingu wynika bezpośrednio z ilości obsługiwanych samolotów i pasażerów. Możemy szacować, że każde 100 tysięcy pasażerów wzrostu to konieczność zatrudnienia 15-18 pracowników. Wzrost ruchu lotniczego w 2006 roku daje w skali kraju zatrudnienie dla kilkuset osób. Osoby te muszą mieć specjalistyczne przeszkolenie. Przykładowo: wyszkolenie pracownika obsługi odprawy biletowej i bagażowej z systemem rezerwacji wynosi kilka tysięcy złotych i trwa ponad miesiąc, do czego trzeba doliczyć koszty pobytu w Warszawie. Koszt wyszkolenia

All throughout 1990-2003, regional airports struggled with financial difficulties. The common dilemma has always been whether to put out fires or employ and train badly needed staff. The projects that were carried out at the time all took place at the expense of personnel recruitment and training.

Today, as traffic volumes skyrocket, airports suffer from the lack of infrastructure and properly trained people. While the number of airport staff needs to reflect the number of air operations, the number of handling personnel is tied directly to the number of aircraft and passengers served. In our estimate, every additional 100,000 passengers require extra 15 to 18 staff members.

The 2006 air traffic rise has created several hundred jobs. All of them need specialized training. The training of a ticket



TROUBLING AIR SECTOR...

screenera – pracownika sprawdzającego bezpieczeństwo – to kwota 2 tysięcy złotych i koszt dwutygodniowego pobytu w Warszawie. Na rynku pracy brak jest osób z odpowiednim wykształceniem. Jedyńm portem, w którym są rezerwy kadrowe, jest Warszawa. Jednak pozyskanie pracownika z Warszawy dla portów regionalnych jest praktycznie niemożliwe z powodu braku mieszkań i średniej płacy, która w Warszawie wynosi ponad 7 tysięcy złotych, a w portach regionalnych niecałe 3 tysiące. Wskazane byłoby utworzenie szkół szkolących pracowników dla lotnictwa. Według szacunków Urzędu Lotnictwa Cywilnego do 2030 roku ruch lotniczy w skali kraju wzrośnie z 11 milionów do 40 milionów (sama branża uważa, że do 2020 roku osiągniemy 50-60 milionów pasażerów), czyli ilość zatrudnionych w sektorze lotnictwa w ciągu 15 lat musi ulec pięciokrotnemu wzrostowi.

Jeżeli dzisiaj w tej branży pracuje 15 tysięcy osób, to będziemy musieli zatrudnić dodatkowo 75 tys. pracowników. Szkolnictwo polskie praktycznie nie jest do tego przygotowane, a dzisiejsze wymogi, zwłaszcza bezpieczeństwa, są bardzo daleko posunięte. Lotnisko jest traktowane bardzo restrykcyjnie i wszyscy na nim przechodzą gruntowne szkolenie. Wynikiem takiego podejścia jest najmniejsza awaryjność działań przewozów lotniczych – ilość wypadków w stosunku do ilości pasażerów i odległości jest zdecydowanie niższa niż w jakiegokolwiek innej dziedzinie transportu. Najbardziej ryzykownym momentem podróży lotniczej jest – jak mówią na Zachodzie – etap dojazdu taksówką na lotnisko.

W tym roku mija pięć lat od otwarcia nowego terminalu Ławica. Co się przez te lata zmieniło na lotnisku?

Wiele rzeczy. Rozbudowaliśmy płytę i dobudowaliśmy drogę do kołowania samolotów, rozbudowaliśmy infrastrukturę.

and luggage check-out clerk operating a reservation system takes several thousand zlotys and over a month to train plus the cost of stay in Warsaw. The training a screener in charge of airport security takes 2 thousand zlotys and a two week stay in Warsaw.

The labor market does not offer nearly enough trained candidates. The only airport that has any labor reserves at all is Warsaw. Yet, it is practically impossible to transfer a Warsaw employee to a regional location due to the housing shortage and the pay differential as the average remuneration in Warsaw is 7,000 compared to less than 3,000 in other towns. It would be advisable to set up air industry schools.

According to the estimates of the Civil Aviation Office, the country's passenger traffic will grow from 11 million to 40 million by 2030 (the industry claims the traffic will be up at 50-60 million passengers by 2020). Hence, the number of people employed in the air business must increase five-fold over the next 15 years. Since there is 15,000 staff today, we will need to hire another 75,000. The Polish education system is unprepared for today's standards, especially those pertaining to safety which have become very rigorous. The standards make air travel highly reliable – in fact, accidents rates per passenger and mile are lower than in any other mode of transportation. The most dangerous part of air travel, they say in the West, is the taxi ride to the airport. Airports are very strict and thoroughly train every single employee. Poznań's new Ławica terminal will be five years old this year.

What has changed there during that time?

A great deal. We have expanded the airfield and added a taxiway, there is a lot of new infrastructure. The Air Traffic Agency has set up a crucial radio navigation device. The terminal



Agencja Ruchu Lotniczego postawiła diwora - to jest takie urządzenie radionawigacyjne. W samym terminalu natomiast zrobione zostały pewne zmiany kosmetyczne, żadnych zasadniczych zmian nie było. Zmienił się również ruch lotniczy – przez tych pięć lat wzrósł praktycznie o 100% w stosunku do tego, co było w 2001 roku. Dość gwałtowny wzrost nastąpił w ostatnim okresie. W tym roku w styczniu i lutym mamy o 90% ruchu więcej niż w tym samym czasie zeszłego roku. Otwarcie Polski na świat i wejście do Unii Europejskiej powoduje szybkie zmiany.

Czy otwarte niebo, które mamy od czasu wejścia do Unii, sprzyja?

Niebo zostało otwarte nieco przed wejściem do Unii i od nas zaczęła latać pierwsza niskokosztowa linia, która zaistniała na

itself underwent some cosmetic modifications but no major overhauls. There's been a sharp rise in traffic volume by as much as 100% during the five years since 2001. A rapid climb has been observed of late. In January and February of this year alone, traffic rose by 90% year-on-year. Poland's opening to the world and its joining of the European Union has triggered far-reaching changes.

Is the open sky policy that Poland has embraced since its EU accession a positive development?

Open sky came to Poland shortly before our accession with the arrival of Air Polonia, Poland's first budget-airline. We have lost some ground with Air Polonia's collapse as a hole needed to be filled to replace the loss. While 2004 was a good year, 2005 brought about a slump. The traffic volume climbed by



rynku polskim - Air Polonia. Troszeczkę na tym straciliśmy, kiedy Air Polonia upadła, bo mieliśmy poszukać innej linii, która wejdzie na te kierunki. 2004 rok był dobrym rokiem, która wejdzie na te kierunki. 2004 rok był dobrym rokiem, 2005 natomiast nie najlepszy. Ruch lotniczy wzrósł o 15%, co na tle reszty kraju było słabym wynikiem. Było to spowodowane upadkiem Air Polonii i dotyczy głównie początku 2005 roku. Końcówka roku była już dla nas bardzo dobra.

Jakie będą nowe loty w 2006 roku?

Największym hitem będzie Dublin. Według szacunków, w Irlandii obecnie pracuje około 200 tysięcy Polaków, wielu z Wielkopolski, i dla nich to będą wygodne przeloty. Wchodzą również dwie nowe linie i zwiększa się częstotliwość lotów z Monachium. Będzie to jednak zupełnie inny segment rynku, nastawiony typowo na biznes. Poznań jest lotniskiem biznesowym. W skali kraju w Poznaniu sprzedaje się najwięcej najdroższych biletów, czyli tych w biznes klasie i klasie ekonomik.

Czy będą przeloty do Berlina?

Dla Niemiec portami przesiadkowymi są Frankfurt i Monachium. Berlin jest czwartym ośrodkiem lotniczym w Niemczech.

Wkrótce zaczną się sezon czarterowy. Ciągłym zainteresowaniem cieszą się również przeloty do Egiptu. Jak Ławica przygotowuje się do sezonu wakacyjnego?

Dużym zainteresowaniem cieszą się loty do krajów basenu Morza Śródziemnego. W tym roku będzie powyżej 600 lotów czarterowych, czyli średnio dwa dziennie.

Jak pan ocenia start w bieżącym roku?

Liczymy, że z 400 tys. pasażerów w zeszłym roku, w tym roku dojdziemy do 700 tysięcy, co przekłada się na wzrost zatrudnienia w porcie lotniczym o 10 osób, a u agenta handlingowego o 20 osób. Myślę, że ten rok zakończy się wielkim sukcesem.

15% which was very poor performance compared to the rest of the country. This was due to the collapse of Air Polonia and concerns mainly the early 2005. The year actually ended very well for the country.

What new services can be expected?

The biggest hit will be the direct Dublin link. According to our estimates, some 200,000 Poles work in Ireland, many of them from Wielkopolska. They would find the service very convenient. Two new carriers are entering the local market, there will be more flights to Munich. This, however, will be a very different market segment, targeted mainly at business travelers. Poznań is a business airport. Country-wide, Poznań sells the most expensive business and economy class tickets.

Will there be flights to Berlin?

Germany relies on Frankfurt and Munich to serve as transfer airports. Berlin is Germany's fourth largest air hub.

The charter season will soon begin. There is continued interest in flights to Egypt. How is Ławica preparing for the holiday season?

There is great interest in flights to the Mediterranean. We expect to see more than 600 chartered flights, that's an average of two a day.

How well did you begin the year?

We hope to go from 400,000 passengers last year to 700,000 this year, thus creating 10 more jobs at the airport and another 20 at the handling agent's. I am confident the year is going to be highly successful.