

9. Elastyczne loty

Przeszkłone pomieszczenie wyznaczone na miejsce zebrania pozwalało na obserwację ruchu na płycie lotniska. Jedne samoloty lądowały, inne zaś wzbijały się niczym ogromne ptaki w powietrze, by już za chwilę zniknąć w chmurach.

Członek zarządu portu lotniczego, Paweł Litebski, obserwował ten niezwykle taniec, zdając sobie sprawę, że każdy ruch tam w dole to konkretne pieniądze. Wiedział o czym będą dzisiaj debatować i jakie decyzje przyjdzie im podjąć. Decyzje te miały być związane z każdym najdrobniejszym ruchem na płycie i w terminalu.

– Witam państwa na zebraniu zarządu Portu Lotniczego Wrocław–Strachowice – rozpoczął menedżer ds. finansowych Łukasz Szydliński. – Zebraliśmy się tutaj celem podsumowania finansowego roku 2013 i opracowania strategii finansowej na lata następne.

Pan Łukasz zapisał guzik marynarki i podszedł do tablicy, na której za sprawą rzutnika pojawiło się logo lotniska, po czym rozpoczął prezentację.

– Jak dobrze wiemy, istnieje prosta zależność pomiędzy opłatami lotniskowymi a ceną biletów lotniczych przewoźników, korzystających z naszego portu. Do opłat tych zaliczamy przede wszystkim opłaty pobierane za każde lądowanie i start statku powietrznego na lotnisku, opłaty za każdego pasażera odlatującego i opłaty za postój statku powietrznego. Ponadto należy wymienić opłaty za usługi dodatkowe, jak usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych czy dodatkową ochronę statków powietrznych w czasie parkowania. Te i inne usługi wraz udostępnieniem całej infrastruktury portu odbijają się na cenowej polityce przewoźników. Chcąc uzyskać jak najwyższe zyski, decydują się na, przepraszam za kolokwializm, odbijanie sobie na pasażerach kosztów związanych z wymienionymi opłatami. Prowadzi to zatem do zwiększania ceny biletów za świadczone przez nich usługi transportowe, a to z kolei odbija się bezpośrednio na naszych

finansach. Zależność jest prosta. Im wyższa cena biletów w danym porcie lotniczym, tym mniejsze zainteresowanie korzystaniem z jego usług.

Na tablicy pojawił się szereg błękitnych słupków z daleka przypominających Pawłowi Litebskiemu garb dromadera, którego widział podczas podróży do Egiptu. Pan Łukasz kontynuował prezentację:

– Na tablicy mamy przedstawione zestawienie ruchu pasażerskiego oraz liczbę operacji lotniczych w naszym porcie w 2013 roku. Jak widzimy, zainteresowanie naszymi usługami wzrastało w okresie od marca do lipca, a spadało od sierpnia do grudnia. Oto konkretne dane:

Ruch pasażerski w 2013 roku		
Miesiąc	Ruch pasażerski	Średnia cena biletu (zł)
Styczeń	112 966	600
Luty	106 880	600
Marzec	121 915	580
Kwiecień	156 117	560
Maj	171 211	550
Czerwiec	190 280	530
Lipiec	223 531	500
Sierpień	217 653	520
Wrzesień	202 971	540
Październik	170 073	560
Listopad	126 437	560
Grudzień	120 145	570

W tabeli ujęto również uśrednioną cenę biletów lotniczych przewoźników korzystających z naszego portu. Okazuje się, że wzrost cen biletów u przewoźnika wpłynął na obniżenie zainteresowania naszym portem wśród pasażerów, dla których alternatywą stają się Warszawa oraz Katowice.

– Z czego wynika wahanie cen biletów? Czy mamy na to wpływ? – zadał pytanie inny członek zarządu.

– Okazuje się – podjął pan Łukasz – że poza czynnikami zewnętrznymi, leżącymi po stronie przewoźników, na taki stan rzeczy wpłynęły nasze inwestycje infrastrukturalne, związane z rozbudową terminalu, które wygenerowały dodatkowe koszty na przełomie roku 2012 i 2013. Po zakończonej rozbudowie podnieśliśmy stawkę usług związanych z obsługą pasażerską, a po ustabilizowaniu sytuacji przewoźnicy starali się zachęcić klientów obniżką cen. Problem, jaki przed nami stanął, to opracowanie strategii finansowej na najbliższe lata, tak aby waha-

nia cen nie uderzyły pośrednio w port lotniczy. Nie możemy oczywiście zejść z cen podstawowych usług świadczonych przez naszą firmę, musimy jednak opracować plan stabilizacji sytuacji finansowej, aby polityka cenowa przewoźników zapewniła nam odpowiednio wysokie przychody.

Członkowie zarządu spojrzeli po sobie. Każdy z nich wiedział, że najbliższe tygodnie będą bardzo pracowite, a o urlopie mogą myśleć... ale w drugiej połowie roku. Każdy z nich wiedział, że od ich decyzji będzie zależała rentowność portu we Wrocławiu i *de facto* jego dalsze istnienie.

– Dziękuję. Czas zabrać się do pracy – podsumował pan Łukasz.

Paweł Litebski przed wyjściem z sali jeszcze raz spojrzął w dół i popadł w zadumę. Nie widział już samolotów, wózków i ludzi, ale liczby i konkretne kwoty tańczące na płycie lotniska.

Zadania

1. Określ na czym polega zależność między ceną a wielkością popytu na przykładzie portu lotniczego.
2. Oblicz wskaźnik elastyczności cenowej popytu na usługi lotnicze, wykorzystując dane zawarte w studium przypadku.
3. Oblicz miesięczne przychody portu lotniczego we Wrocławiu.
4. Wskaż, jaką strategię powinien przyjąć zarząd portu w celu wzrostu przychodów ze sprzedaży.

Literatura

Statystyki – rok 2013. Operacje lotnicze w roku 2013, <http://airport.wroclaw.pl/lotnisko/o-lotnisku/statystyki/statystyki-rok-2012/>.