

*Łukasz Olipra**

INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ LOTNICZĄ JAKO CZYNNIK ROZWOJU GOSPODARCZEGO MIAST I REGIONÓW

1. WSTĘP

Głównymi podmiotami rynku transportu lotniczego są porty lotnicze i przewoźnicy. Jednak to lokalizacja i rozwój portów lotniczych ma kluczowe znaczenie dla otaczających je regionów. Linie lotnicze są uzależnione od infrastruktury lotniskowej, dlatego też, rozpatrując kwestie wpływu transportu lotniczego na rozwój regionów, należy skupić uwagę przede wszystkim na portach lotniczych. Port lotniczy jest miejscem „styku” sektora transportu lotniczego z gospodarką regionu. Poza bezpośrednim oddziaływaniem na przedsiębiorstwa znajdujące się na terenie portu bądź w jego pobliżu, dostęp do usług transportu lotniczego łączy interesy regionalnego biznesu oraz prywatnych klientów. Porty lotnicze, stanowiąc autonomiczne podmioty, zdolne do generowania zysków z poniesionych inwestycji zarówno dla udziałowców, jak i całego społeczeństwa, zapewniają również niezbędną infrastrukturę do wspierania społecznego oraz gospodarczego rozwoju regionów.

Artykuł jest próbą odpowiedzi na pytanie, czy i w jaki sposób inwestycje w infrastrukturę lotniczą w polskich portach lotniczych przyczyniają się do rozwoju miast i regionów? Analizie poddano wyniki dotychczasowych badań nad wpływem transportu na gospodarkę miast i regionów, dane dotyczące liczby pasażerów oraz jej dynamiki, przepustowości polskich portów lotniczych od 2003 r. oraz planowanego jej zwiększenia w wyniku inwestycji infrastrukturalnych.

* Dr, adiunkt w Katedrze Polityki Ekonomicznej i Europejskich Studiów Regionalnych UE we Wrocławiu.

2. WPŁYW TRANSPORTU LOTNICZEGO NA GOSPODARKE REGIONU – STAN, METODOLOGIA I WYNIKI BADAŃ

Zauważając i doceniając znaczenie portów lotniczych dla gospodarki regionalnej i krajowej, podejmowano szereg badań, które miały na celu oszacowanie wielkości efektów ekonomicznych generowanych przez funkcjonowanie portu lotniczego. Podstawy metodologiczne badań zostały opracowane przez ACI (Airport Council International), a w 1993 r. został opublikowany pierwszy raport na temat oceny wpływu europejskich portów lotniczych na gospodarkę kraju i regionu: *Airports – Partners in Vital Economies*. Przedsięwzięcie to miało na celu ogólną ocenę znaczenia portów lotniczych dla gospodarki miasta, regionu i kraju¹. W 1998 r. badania pogłębiono z udziałem firmy York Consulting. Wykorzystano w nich dane zebrane przez porty lotnicze w latach 1993–1998. Wyniki badań opublikowano w raporcie pt. *Creating Employment and Prosperity in Europe – a study by ACI EUROPE of the social and economic impact of airports (1998)*. Potwierdzono w nim postawioną wcześniej tezę, że „porty lotnicze są znaczącymi podmiotami gospodarczymi, oferującymi zarówno zwroty z poniesionych inwestycji, jak i istotne ekonomiczne korzyści” (*Creating Employment and Prosperity... 1998*)². W 2000 r. został przygotowany przez konsultantów York Aviation dokument pt. *Europe’s Airports: Creating Employment and Prosperity – an economic impact study kit*³, który umożliwia przeprowadzenie według metodologii opracowanej przez ACI EUROPE studium nad ekonomicznym wpływem portu lotniczego. Wskazówki zawarte w opracowaniu umożliwiają przeprowadzenie obiektywnych badań, dodatkowo służą do zbiorczych analiz przeprowadzanych przez ACI EUROPE. Kolejnym dokumentem poświęconym wpływowi portów lotniczych na regiony był raport z badań przeprowadzonych wspólnie przez York Aviation i ACI EUROPE pt. *The Social and Economic Impact of Airports in Europe*⁴. W dokumencie tym pogłębiono wcześniejsze analizy dotyczące wpływu portów lotniczych na gospodarkę miasta, regionu i kraju⁵.

W badaniach ekonomicznego wpływu transportu lotniczego na gospodarkę wykorzystano wypracowaną przez ACI Europe wspólnie z York Aviation (York Consulting) metodologię, która wyodrębnia i różnicuje cztery obszary oddziaływania: wpływ bezpośredni, pośredni, indukowany i katalityczny.

– wpływ bezpośredni, obejmujący zatrudnienie oraz przychody powiązane

¹ Por.: *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego...* (2006, s. 6, 9).

² Tamże, s. 9.

³ *Creating Employment and Prosperity in Europe: an economic impact study kit* (2000).

⁴ *The Social and Economic Impact of Airports in Europe* (2004).

⁵ Por.: *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego...* (2006, s. 9).

z działalnością podmiotów funkcjonujących w obrębie infrastruktury portu lotniczego, takich jak: przedsiębiorstwo zarządzające portem, przedstawicielstwa linii lotniczych, agencje handlingowe, instytucje kontrolne, firmy cateringowe, przewozowe, kurierskie, logistyczne itd.,

– wpływ pośredni – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie łańcucha dostawców towarów i usług, np.: placówki handlowe, przedstawicielstwa banków, firmy sprzątające,

– wpływ indukowany – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru przez wydatki osób bezpośrednio zatrudnionych w instytucjach działających na terenie portu, bądź osób zatrudnionych w instytucjach świadczących usługi dla portu lotniczego,

– wpływ stymulowany (katalityczny) – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności oraz efektywności podmiotów gospodarczych, znajdujących się w zasięgu portu lotniczego, m.in. inwestycje bezpośrednie oraz ruch turystyczny (Ćwikliński, Pawłowski 2009, s. 107–132)⁶.

Prowadzone przez ACI EUROPE badania potwierdziły, że europejskie porty lotnicze wywierają duży ekonomiczny wpływ na regiony, w których się znajdują. Porty lotnicze przyczyniają się do powstawania miejsc pracy zarówno bezpośrednio związanych z operacjami lotniczymi, jak i pośrednio, w obrębie łańcucha dostawców i poddostawców towarów i usług. Dodatkowo, dochody z miejsc pracy bezpośrednich i pośrednich generują popyt na dobra i usługi, co przyczynia się do dalszego wzrostu zatrudnienia. Według raportu pt. *The Social and Economic Impact of Airports in Europe (2004)* w 2001 r. całkowite zatrudnienie w europejskich portach lotniczych wyniosło 1,2 mln. Kolejne 0,2 mln bezpośrednich miejsc pracy zlokalizowanych było w odległości do 20 min. od lotniska. Według prognoz liczba ta ma wzrosnąć do 2010 r. do 1,4 mln, przy uwzględnieniu 2% wzrostu wydajności pracy. Oznacza to wzrost o 17% w stosunku do 2001 r.

Wyniki badań wskazują, że europejskie porty lotnicze przyczyniają się do powstawania średnio ok. 950 bezpośrednich miejsc pracy na 1 mln pasażerów rocznie. Liczba ta jest niższa od wyniku z 1998 r. (1000 miejsc pracy na 1 mln pasażerów). Świadczy to o tym, że podjęte przez porty lotnicze działania mające na celu obniżenie kosztów funkcjonowania i podniesienie wydajności pracy, odniosły zamierzone skutki. Nie bez znaczenia był również rozwój przewoźników niskokosztowych oraz dążenie do redukcji kosztów w całym sektorze, szczególnie w liniach lotniczych, co doprowadziło do ogólnej poprawy efektywności. Wyniki badań wskazują również, że na każde 1000 bezpośrednich miejsc pracy powstałych w wyniku zwiększenia ruchu lotniczego, przypada

⁶ Por. też: *The Social and Economic Impact of Airports in Europe (2004, s. 5)*.

2100 pośrednich i indukowanych miejsc pracy na poziomie krajowym, 1100 pośrednich i indukowanych miejsc pracy na poziomie regionalnym i 500 pośrednich i indukowanych miejsc pracy na poziomie subregionalnym. Biorąc pod uwagę powyższe dane oraz średnią liczbę 950 bezpośrednich miejsc pracy przypadających na milion pasażerów, można wysnuć wniosek, że każdy milion pasażerów rocznie w europejskich portach lotniczych generuje łącznie 2950 miejsc pracy na poziomie krajowym, 2000 miejsc pracy na poziomie regionalnym i 1425 miejsc pracy na poziomie subregionalnym. Porty lotnicze wnoszą znaczny wkład do gospodarki w ogóle oraz na obszarze, który obsługują, biorąc pod uwagę łącznie efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane. Szacuje się, że ich udział w PKB kształtuje się na poziomie 1,4–3%⁷.

Lotniska stanowią infrastrukturę niezbędną dla różnego rodzaju działalności gospodarczej oraz aktywności ekonomicznej podmiotów gospodarczych. Dostęp do rynków oraz krajowe i międzynarodowe połączenia komunikacyjne są uważane za absolutnie kluczowe dla decyzji o lokowaniu inwestycji w regionie. Dostępność usług transportu lotniczego jest jednym z trzech podstawowych czynników mających wpływ na podjęcie tej decyzji i znacznie podnosi atrakcyjność gospodarczą regionu. Drugim głównym obszarem wpływu stymulowanego, obok oddziaływania na decyzję o inwestycjach i aktywność gospodarczą jest turystyka. W Unii Europejskiej, jako całości, turystyka generuje ok. 5% zatrudnienia i PKB Wspólnoty oraz stanowi ok. 30% eksportu usług. Wiele regionów atrakcyjnych turystycznie nie byłoby dostępnych bez transportu lotniczego, jak np. wyspy hiszpańskie czy greckie. Dobre połączenia mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju turystyki w regionach. Tradycyjnie linie czarterowe odgrywają główną rolę w rozwoju turystyki w Europie. Jednak również tanie linie lotnicze otwierają nowe rynki dla turystyki i przyspieszają wzrost liczby turystów, nawet na rynkach tradycyjnych, takich jak Irlandia czy Wielka Brytania⁸.

W raporcie zwrócono również uwagę na zagrożenia, które mogą ograniczyć pozytywny wpływ portu lotniczego na region. Wymieniono przede wszystkim ograniczenia w przepustowości lotniska, co może zmniejszyć popyt na usługi lotnicze, a następnie pozytywne skutki ekonomiczne i społeczne⁹.

⁷ The Social and Economic Impact of Airports in Europe (2004, s. 8–9).

⁸ Tamże, s. 9, 11.

⁹ Tamże, s. 10.

3. POPRAWA PRZEPUSTOWOŚCI LOTNICZEJ INFRASTRUKTURY NAZIEMNEJ JAKO WARUNEK POZYTYWNEGO WPLYWU TRANSPORTU LOTNICZEGO NA GOSPODARKE REGIONU

Jak wspomniano, wśród zagrożeń, które mogą ograniczyć pozytywny wpływ portu lotniczego na region wskazano przede wszystkim na ograniczenia w przepustowości lotniska. Niedostateczna przepustowość może zmniejszyć popyt na usługi lotnicze, a następnie pozytywne skutki ekonomiczne i społeczne. Ograniczenie ruchu lotniczego, wynikające ze zbyt małej przepustowości lotniska, może skutkować również:

- wyższymi cenami biletów lotniczych, co z kolei może w ogóle uniemożliwić podróżowanie samolotem lub zniechęcić do tego środka komunikacji,
- koniecznością wykorzystywania portów lotniczych znajdujących się w większej odległości od oryginalnego celu, co podwyższa koszty dotarcia do lotniska,
- zwiększeniem kosztów pośrednich prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty funkcjonujące w regionie,
- zmniejszeniem atrakcyjności regionu dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych i ruchu turystycznego oraz stratami dla poszczególnych firm,
- osłabieniem pozycji konkurencyjnej regionu i kraju,
- ograniczeniem liczby wykonywanych lotów i połączeń, ponieważ trasy charakteryzujące się niskim poziomem marży są porzucane na rzecz połączeń przynoszących wyższe zyski,
- ograniczeniem dostępu do ważnych usług dla społeczności w odległych regionach¹⁰.

Wyniki badań wskazują, że niedostateczne zwiększanie przepustowości lotniska może spowodować w konsekwencji spadek PKB na poziomie krajowym i regionalnym o ok. 2,5–3%, biorąc pod uwagę wszystkie rodzaje wpływu¹¹. W związku z tym należy stwierdzić, że niezwykle istotne są inwestycje w zwiększanie przepustowości portów lotniczych oraz całej infrastruktury lotniczej i dostosowanie jej do potrzeb rynku. Niewystarczająca przepustowość może znacznie obniżyć ekonomiczny wpływ transportu lotniczego na gospodarkę regionu. Wystąpienie pozytywnego wpływu transportu lotniczego na region jest więc uwarunkowane dostateczną przepustowością infrastruktury lotniczej.

¹⁰ Tamże, s. 51.

¹¹ Tamże, s. 10, 51.

4. PROGRAM ROZWOJU SIECI LOTNISK I LOTNICZYCH URZĄDZEŃ NAZIEMNYCH W POLSCE

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej (na skalę niespotykaną do tej pory w historii polskiego lotnictwa cywilnego) spowodował bardzo szybkie wyczerpywanie się przepustowości polskich portów lotniczych. W tabeli 1 zaprezentowano zmiany liczby obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 2003–2009 na tle danych o przepustowości tych portów, natomiast w tabeli 2 wykorzystanie przepustowości w polskich portach lotniczych w 2009 r.¹²

Tabela 1

Liczba obsługiwanych pasażerów oraz przepustowość w polskich portach lotniczych w latach 2003–2009 (w tys.)

Port lotniczy		Rok						
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Warszawa – Okęcie ^a	A	5 167	6 085	7 071	8 101	9 268	9 437	8 282
	B	3 500	4 500	4 500	4 500	4 500	10 500	10 500
Kraków – Balice	A	593	803	1 564	2 347	3 042	2 895	2 661
	B	1 300	1 300	1 300	1 300	3 500	3 500	3 500
Katowice – Pyrzowice	A	258	580	1 083	1 438	1 980	2 406	2 301
	B	BD	1 700	1 700	1 700	3 600	3 600	3 600
Wrocław – Strachowice	A	284	355	454	858	1 271	1 480	1 324
	B	600	600	800	800	800	1 200	1 500
Poznań – Ławica	A	264	351	399	637	863	1 256	1 249
	B	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Łódź – Lublinek	A	7	6	18	207	312	342	312
	B	50	50	600	600	600	600	600

¹² Przepustowość jest parametrem, który określa możliwości obsługi ruchu przez port lotniczy. Wyraża się on jako teoretyczna maksymalna liczba pasażerów bądź operacji lotniczych, którą dany port jest w stanie obsłużyć w jednostce czasu. Parametr ten jest czysto matematycznym zapisem i aby lotnisko mogło swobodnie obsługiwać faktyczną liczbę pasażerów, przepustowość powinna być wyższa. Jest to spowodowane dużą sezonowością ruchu lotniczego zarówno w skali całego roku, jak i zmian w ciągu pojedynczych dni czy nawet godzin. Zob.: *Szacowanie przepustowości portów lotniczych...* (2010).

Gdańsk – Rębiechowo	A	364	464	678	1 250	1 709	1 942	1 891
	B	1 500	1 500	1 500	1 500	3 000	3 000	3 000
Szczecin – Goleniów	A	87	91	102	177	229	299	277
	B	BD	BD	BD	BD	BD	BD	850
Bydgoszcz	A	20	25	39	133	182	267	265
	B	BD	BD	BD	BD	BD	BD	280
Rzeszów	A	67	70	91	207	274	321	381
	B	340	340	380	640	640	640	640
Zielona Góra	A	7,8	3,9	0,4	8,3	6,7	5,2	2,9
	B	BD	BD	BD	BD	BD	BD	144

A – liczba pasażerów; B – przepustowość; BD – brak danych.

^a Zgodnie z informacją uzyskaną w Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie, roczne wartości przepustowości projektowej terminali podane są za lata 2002–2008 obliczone zostały dla klasy A standardu jakości obsługi (według IATA), w rzeczywistości przepustowość była sukcesywnie zwiększana, w zależności od zapotrzebowania, do momentu, kiedy osiągnięto klasę C – powszechnie stosowany standard jakości obsługi pasażerów w portach lotniczych na świecie. Roczna wartość przepustowości definiowana jest wyłącznie na etapie projektowania, do praktycznego wykorzystania określa się przepustowość godzinową na kolejne sezony rozkładowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portów lotniczych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Analizując tabelę 1 można zauważyć, że zarządy portów lotniczych już w latach 2004–2009 podejmowały wiele działań, aby zwiększyć przepustowość polskich lotnisk. Było to koniecznością spowodowaną gwałtownym wzrostem liczby pasażerów i zapobiegło zupełnemu paraliżowi w portach lotniczych w Polsce. W niektórych przypadkach wzrost przepustowości portu lotniczego związany był z zakończeniem inwestycji w rozbudowę lub budowę terminali (np. Katowice, Łódź, Gdańsk), czasami jednak odbywało się to nie przez kompleksowe inwestycje, ale kosztem obniżania standardu obsługi pasażerów (np. Warszawa).

W tabeli 2 można zauważyć, że choć wykorzystanie przepustowości w niektórych portach lotniczych jest na bardzo wysokim poziomie (Bydgoszcz ponad 94%, Wrocław i Poznań odpowiednio 88% i 83%) to jednak w żadnym przypadku nie przekroczyło 100%. Nie można jednak zapomnieć, że w 2009 r. w wyniku światowego kryzysu spadła o ok. 8% liczba pasażerów w Polsce (na lotniskach regionalnych ok. 4,5%). Analizując powyższą tabelę można wysnuć wniosek (tożsamy z wnioskiem przedstawionym w analizie ULC), że w chwili

obecnej Polska dysponuje zapasami przepustowości pasażerskiej¹³. Przyjmując jednak, że po spadku w 2009 r. już w 2010 r. dynamika wzrostu pasażerów wróci do tej sprzed kryzysu (jak prognozuje ULC), to wspomniane zapasy przepustowości wyczerpałyby się już w 2013 r. Bardzo ważne są więc kolejne inwestycje w infrastrukturę lotniczą. Mają one obecnie miejsce i zostaną omówione w dalszej części artykułu.

Tabela 2

Wykorzystanie przepustowości polskich portów lotniczych w 2009 r.¹⁴

Port lotniczy	Przepustowość (w tys.)	Liczba obsłużonych pasażerów (w tys.)	Wykorzystanie przepustowości (w %)
Warszawa – Okęcie	10 500	8 282	78,88
Kraków – Balice	3 500	2 680	76,57
Katowice – Pyrzowice	3 600	2 301	63,92
Wrocław – Strachowice	1 500	1 324	88,27
Poznań – Ławica	1 500	1 249	83,27
Łódź – Lublinek	600	312	52,00
Gdańsk – Rębiechowo	3 000	1 891	63,03
Szczecin – Goleniów	850	277	32,59
Bydgoszcz	280	265	94,64
Rzeszów	640	381	59,53
Zielona Góra	144	2,9	2,01
Ogółem	26 114	18 965	72,62

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portów lotniczych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

¹³ Por.: *Szacowanie przepustowości portów lotniczych...* (2010).

¹⁴ W lipcu 2009 r. taką samą tabelę opublikował Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jednak dane w powyższej tabeli różnią się (choć nieznacznie) od tych opublikowanych przez ULC. Tabela 2 opiera się na rzeczywistych danych o liczbie obsłużonych pasażerów, przy czym ULC zakładał liczbę pasażerów w 2009 r. na poziomie z roku poprzedniego (tabela była opublikowana w połowie roku). Z powodu kryzysu liczba pasażerów w polskich portach w 2009 r. była jednak niższa niż rok wcześniej. Różnią się również dane dotyczące przepustowości w przypadku niektórych portów lotniczych. Autor postanowił oprzeć się jednak na danych otrzymanych bezpośrednio z portów lotniczych.

Opisana sytuacja wymusiła inwestycje w rozwój infrastruktury naziemnej, która nie była i wciąż nie jest przygotowana na wzmożony ruch pasażerski (Pawlak 2006, s. 22–23). Problem ten został dostrzeżony przez polski rząd. 8 maja 2007 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, opracowanego w Ministerstwie Transportu przy współpracy z międzyresortowym zespołem. Program ten jest dokumentem kierunkowym w zakresie rządowej polityki transportowej dotyczącej rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej. Jest on pierwszym programem, który określa kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe lata, działania niezbędne do realizacji tych celów, podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz źródła finansowania¹⁵. Program stanowi również strategiczny materiał wspomagający formułowanie wniosków aplikacyjnych o środki na rozwój infrastruktury lotniczej na lata 2007–2013 zarówno z Funduszu Spójności, jak i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) (*Program rozwoju sieci lotnisk... 2007, s. 7*).

Na podstawie prognoz rozwoju ruchu lotniczego określone zostały potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury sieci lotnisk zaliczanych do TEN-T (Trans-europejska Sieć Transportowa), stanowiącej zasadniczą infrastrukturę lotniskową kraju (i część infrastruktury europejskiej) oraz rozwoju infrastruktury nawigacyjnej (lotniczych urządzeń naziemnych). Podstawowe założenia do Programu, to:

- rozwój sieci lotnisk i systemów nawigacyjnych wpisanych w całości w układ transportowy zgodnie z kierunkami rozwoju gospodarczego kraju,
- przyjęcie zasady decentralizacji i rozwoju portów regionalnych w celu dostępności usług lotniczych na całym obszarze kraju,
- dążenie polskiego rynku lotniczego do osiągnięcia stanu zbliżonego do stanu rynku w rozwiniętych krajach Europy z uwzględnieniem specyfiki kraju¹⁶.

Według założeń programu, rozwój sieci lotnisk w Polsce ma odbywać się poprzez rozbudowę i modernizację istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystanie i adaptację byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych. Decyzje o uruchamianiu nowych lotnisk podejmowane będą dopiero po wyczerpaniu możliwości rozbudowy i modernizacji lotnisk istniejących¹⁷.

Szczegółowym celem w odniesieniu do lotnictwa cywilnego jest zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług. Realizację tego celu ma zapewnić działanie 6.3. Rozwój sieci lotniczej TEN-T (Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”) finansowane z Funduszu Spójności i środków własnych spółek zarządzających

¹⁵ www.mt.gov.pl (20.06.2007).

¹⁶ Tamże.

¹⁷ Tamże.

portami lotniczymi znajdującymi się w sieci TEN-T (Warszawa – Okęcie, Kraków – Balice, Katowice – Pyrzowice, Gdańsk – Rębiechowo, Wrocław – Strachowice, Poznań – Ławica, Szczecin – Goleniów, Rzeszów – Jasionka). Lotniska w sieci TEN-T stanowią zasadniczą strukturę lotniskową kraju, będącą częścią infrastruktury europejskiej, opisanej w załączniku do Traktatu Europejskiego. Zakładane inwestycje w ramach tego działania przyczynią się do zwiększenia przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T, co zostanie osiągnięte poprzez budowę i modernizację infrastruktury lotniskowej oraz rozbudowę infrastruktury nawigacyjnej (*Program rozwoju sieci lotnisk...* 2007, s. 28).

Program zakłada następnie, że w pierwszej kolejności sieć lotnisk regionalnych powinna zostać uzupełniona o porty zlokalizowane w województwach: zachodnio-pomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim. W przypadku, gdy w danym regionie ruch lotniczy przybliży się do granicy przepustowości funkcjonującego portu lotniczego, program zaleca tworzenie mniejszych portów wokół danej aglomeracji. Sieć lotnisk w Polsce wymaga także powstania systemu lokalnych portów lotniczych zorientowanych na obsługę ruchu niszowego i lotnictwa ogólnego¹⁸.

5. WSPIERANIE PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH ZE ŚRODKÓW UNII EUROPEJSKIEJ

11 lutego 2009 r. Komisja Europejska zatwierdziła program pomocy dla projektów infrastrukturalnych w zakresie portów lotniczych. Zatwierdzenie przez Komisję Europejską zasad udzielania pomocy publicznej dla lotnisk usunęło ostatnią formalną przeszkodę udzielania ośmiu portom lotniczym, będącym częścią sieci TEN-T, dofinansowania na rozbudowę i modernizację infrastruktury (*Komisja Europejska zatwierdziła program...* 2009, *Osiem polskich portów lotniczych...* 2009).

Na rozwój transportu lotniczego w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko przeznaczone jest łącznie ponad 400 mln euro ze środków unijnych. Ponad 250 mln euro stanowią środki przeznaczone na dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych. Zatwierdzony maksymalny poziom pomocy dla portów regionalnych (Gdańsk, Wrocław, Poznań, Szczecin, Rzeszów, Kraków, Katowice) wynosi 50% kosztów kwalifikowanych, natomiast dla portu lotniczego w Warszawie ten poziom wynosi 30%. Program wszedł w życie w dniu publikacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pomocy na pro-

¹⁸ Tamże.

jekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007–2013. Na podstawie rozporządzenia porty lotnicze będą finansowały projekty w ramach działania 6.3. POiŚ – Rozwój sieci lotniczej TEN-T. Szacunkowa wartość wszystkich projektów infrastrukturalnych znajdujących się obecnie na liście podstawowej POiŚ to 3.619,22 mln zł, a łączna wartość dofinansowania zarezerwowana dla tych projektów to 940,95 mln zł¹⁹.

Lista podstawowych projektów lotniskowych dla działania 6.3. POiŚ – Rozwój sieci lotniczej TEN-T prezentuje się następująco:

Port Lotniczy w Gdańsku:

- budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej,
- modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie *airside*.

Port lotniczy w Katowicach:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej,
- budowa nowego terminalu pasażerskiego C wraz z niezbędną infrastrukturą – etap I.

Port lotniczy w Krakowie:

- rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego,
- rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej.

Port lotniczy w Rzeszowie:

- budowa nowego terminalu pasażerskiego,
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej.

Port Lotniczy w Warszawie:

- modernizacja infrastruktury lotniskowej.

Port lotniczy w Szczecinie:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej.

Port lotniczy we Wrocławiu:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej.

Port lotniczy w Poznaniu:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej²⁰.

Realizacja inwestycji lotniczych w ramach programu jest również jednym z najważniejszych elementów przygotowania Polski do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012. Zgodnie z prognozami UEFA, większość gości odwiedzających nasz kraj w trakcie imprezy wybierze transport lotniczy, co oznacza konieczność zwiększenia przepustowości zarówno infrastruktury lotniskowej, jak i terminali pasażerskich²¹.

¹⁹ Tamże.

²⁰ Tamże.

²¹ Tamże.

6. WPŁYW INWESTYCJI NA PRZEPUSTOWOŚĆ W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH DO 2013 ROKU

Odpowiadając na wymagania rynku (dynamicznie rosnąca liczba pasażerów w polskich portach lotniczych i stopniowe wyczerpywanie się przepustowości) zarządy spółek wszystkich portów lotniczych w Polsce przygotowały plany rozwoju. Niektóre inwestycje już zostały wykonane, inne będą wykonane do 2012 lub 2013 r. z wykorzystaniem wsparcia rządu i funduszy unijnych, o czym była mowa w poprzednich podrozdziałach. Inwestycje te przyczynią się do dalszego, znacznego zwiększenia przepustowości polskich portów lotniczych do 2013 r. W tabeli 3 przedstawiono planowane zwiększenie przepustowości przez polskie porty lotnicze w latach 2010–2013 oraz prognozowany ruch pasażerski w tych latach. Przy szacowaniu liczby pasażerów wykorzystano prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który prognozuje dynamikę wzrostu liczby pasażerów na 6,97% w 2010 r., 9,32% w 2011 r., 9,67% w 2012 r., 8,94% w 2013 r. Założono równomierny wzrost we wszystkich portach lotniczych. W tabeli 4, na podstawie oszacowanych wielkości, przedstawiono prognozy wykorzystania przepustowości polskich portów lotniczych w 2013 r. Z powodu braku danych z portów lotniczych w Bydgoszczy, Szczecinie i Zielonej Górze, założono ich przepustowość w 2013 r. na poziomie z 2009 r.

Tabela 3

Prognozowana liczba pasażerów oraz planowana przepustowość w polskich portach lotniczych w latach 2009–2013 (w tys.)

Port lotniczy		Rok				
		2009	2010	2011	2012	2013
Warszawa – Okęcie	A	8 282	8 859	9 685	10 622	11 571
	B	10 500	10 500	10 500	10 500	12 000 ^a
Kraków – Balice	A	2 661	2 847	3 112	3 413	3 718
	B	3 500	3 500	3 500	3 500	8 000
Katowice – Pyrzowice	A	2 301	2 462	2 691	2 951	3 215
	B	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
Wrocław – Strachowice	A	1 324	1 417	1 549	1 699	1 850
	B	1 500	1 500	3 000	3 000	3 000
Poznań – Ławica	A	1 249	1 336	1 460	1 602	1 745
	B	1 500	1 500	1 500	3 000	3 000
Łódź – Lublinek	A	312	334	365	400	436
	B	600	600	3 000	3 000	3 000

Gdańsk – Rębiechowo	A	1 891	2 023	2 211	2 425	2 642
	B	3 000	3 000	3 000	7 000	7 000
Szczecin – Goleniów	A	277	296	323	355	386
	B	850	BD	BD	BD	BD
Bydgoszcz	A	265	283	309	339	370
	B	280	BD	BD	BD	BD
Rzeszów	A	381	407	445	488	532
	B	640	640	640	1 900	1 900
Zielona Góra	A	2,9	3,1	3,4	3,8	4,1
	B	144	BD	BD	BD	BD

A – liczba pasażerów; B – przepustowość; BD – brak danych.

^a Przepustowość planowana przy zmianie klasy standardu jakości obsługi (według IATA). Wartość przepustowości na poziomie 12 mln pasażerów na rok planowana jest do osiągnięcia po pełnej integracji systemów terminala pasażerskiego w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portów lotniczych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Tabela 4

Prognozowana przepustowość polskich portów lotniczych
i jej wykorzystanie w 2013 r.

Port lotniczy	Planowana przepustowość (w tys.)	Prognozowana liczba obsługanych pasażerów (w tys.)	Wykorzystanie (w %)
Warszawa – Okęcie ^a	12 000	11 571	96,43
Kraków – Balice	8 000	3 718	46,48
Katowice – Pyrzowice	3 600	3 215	89,31
Wrocław – Strachowice	3 000	1 850	61,67
Poznań – Ławica	3 000	1 745	58,17
Łódź – Lublinek	3000	436	14,53
Gdańsk – Rębiechowo	7 000	2 642	37,74
Szczecin – Goleniów	850	386	45,41
Bydgoszcz	280	370	132,14
Rzeszów	1900	532	28,00
Zielona Góra	144	4,1	2,85
Ogółem	42 774	26 469	61,88

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portów lotniczych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Analizując dane w powyższych tabelach należy stwierdzić, iż inwestycje w infrastrukturę lotniczą w polskich portach lotniczych przyczynią się do znacznego zwiększenia przepustowości polskich lotnisk. Z jednej strony zapobiegnie to zatłoczeniu na lotniskach i pogorszeniu standardu obsługi pasażerów, a z drugiej strony umożliwi miastom i regionom, w których zlokalizowane są porty, osiąganie pełnych korzyści płynących z dynamicznie rozwijającego się transportu lotniczego.

7. WNIOSKI

Dynamiczny rozwój rynku transportu lotniczego w Polsce i niespotykany dotąd w historii lotnictwa cywilnego w Polsce wzrost liczby pasażerów wymusił na władzach spółek zarządzających portami lotniczymi oraz władzach centralnych podjęcie działań zmierzających do dostosowania infrastruktury naziemnej do potrzeb rosnącego rynku lotniczego. Prowadzone lub planowane inwestycje w polskich portach lotniczych mają przede wszystkim zwiększyć ich przepustowość i dostosować ją do wymagań rynkowych. Jednak inwestycje w rozwój infrastruktury nie tylko umożliwią zachowanie odpowiednich standardów obsługi pasażerów i zapobiegną zatłoczeniu polskich lotnisk. Można je również traktować jako warunek wystąpienia pozytywnego wpływu transportu lotniczego na rozwój miast i regionów. Rozbudowa i rozwój infrastruktury lotnisk regionalnych, szczególnie zwiększenie przepustowości, umożliwi dalszy dynamiczny wzrost liczby pasażerów i zwiększenie związanych z tym korzyści gospodarczych. Pozwoli zapobiec również utracie korzyści ekonomicznych przez miasta i regiony w wyniku niedostatecznej przepustowości portów.

LITERATURA

- Ćwikliński H., Pawłowski G., 2009, *Znaczenie rozwoju portu lotniczego im. L. Wałęsy w procesie metropolizacji aglomeracji gdańskiej*, [w:] Barteczek A., Lorek A., Rączaszek A. (red.), *Polityka gospodarcza w Polsce i Unii Europejskiej na początku XXI w.*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, Katowice, s. 107–132.
- Pawlak M., 2006, *Podniebne inwestycje*, „Home & Market. Magazyn Ekonomiczny”, 6, s. 22–23.

Materiały źródłowe

- Creating Employment and Prosperity in Europe, 1998, ACI EUROPE, September.
- Creating Employment and Prosperity in Europe: an economic impact study kit, 2000, ACI EUROPE, York Consulting, February.

Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu na rozwój miasta i regionu, raport przygotowany pod kierunkiem prof. dra hab. Marka Rekowskiego, Wrocław, marzec 2006.

Komisja Europejska zatwierdziła program pomocowy dla głównych lotnisk w Polsce, 2009, notatka prasowa z 11 lutego, Ministerstwo Infrastruktury: www.mi.gov.pl (31.03.2009).

Osiem polskich portów lotniczych skorzysta z pomocy państwowej, 2009, notatka prasowa z 11 lutego, IP/09/247, Komisja Europejska, Bruksela.

Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa, 8 maja.

The social and economic impact of airports in Europe, 2004, ACI EUROPE, York Aviation, January.

Szacowanie przepustowości portów lotniczych w 2009 roku, 2010, Urząd Lotnictwa Cywilnego: www.ulc.gov.pl (01.08.2010).

www.mt.gov.pl, Ministerstwo Transportu.

Łukasz Olipra

INVESTMENTS IN THE AIRPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF CITIES AND REGIONS

(Summary)

The article is taking up a topic of investments in the airport infrastructure in Poland (the aim of which is to increase capacity of Polish airports) as a factor determining appearance of positive effects of air transport on cities' and regions' economies. First, results of an earlier research on the impact of air transport on regional economy are presented. Then, data concerning number of passengers, its dynamic in Poland and also data concerning capacity of Polish airports and its changes resulting from infrastructural investments are analyzed.