

Dariusz TŁOCZYŃSKI<sup>1</sup>

## INWESTYCJE W TRANSPORT LOTNICZY W PROCESIE ROZWOJU REGIONU. STUDIUM NA PRZYKŁADZIE WOJ. POMORSKIEGO

**Streszczenie.** W wobec zakładanych prognoz rozwoju ruchu lotniczego porty lotnicze oraz ich właściciele, a także instytucje kreujące politykę transportową zmuszone są do prowadzenia licznych działań inwestycyjnych. Działania takie są prowadzone m.in. w woj. pomorskim i dotyczą nie tylko budowy oraz modernizacji infrastruktury lotniczej po stronach airside i landside, ale także działań bezpośrednich i pośrednich, podejmowanych przez samorządy lokalne i regionalne. Kolejnym elementem uzupełniającym problematykę inwestycji jest zaangażowanie przewoźników lotniczych na regionalnym rynku usług lotniczych. W ostatniej części artykułu przedstawiono korzyści wynikające z inwestycji lotniczych dla rozwoju regionu pomorskiego.

## INVESTMENTS IN AIR TRANSPORT MARKET IN THE PROCESS OF DEVELOPMENT OF THE REGION. STUDY ON THE EXAMPLE THE REGION OF POMERANIA

**Summary.** As to the proposed development forecasts for air traffic, airports and their owners, and institutions that create a transport policy, are forced to conduct a series of investment activities. Such activities are carried out including in the Pomerania, concern not only the construction and modernization of aviation infrastructure both on the airside and landside, but also the direct and indirect actions taken by local and regional governments. Another element of complementary investment issues is the involvement of carriers in the regional market of air services. The final section presents the benefits of the air investments for the region of Pomerania.

### 1. WPROWADZENIE

Od momentu wprowadzenia polityki otwartego nieba obserwujemy w Polsce ciągły wzrost ruchu lotniczego. Dynamika wzrostu obsługi pasażerów i operacji lotniczych nie jest taka imponująca jak w latach 2005-2007, niemniej jednak wszystkie podmioty reprezentujące stronę podaźową rynku usług lotniczych odnotowują wzrost swoich wskaźników. Producenci sprzętu lotniczego w swoich prognozach do 2030 r. szacują dalszy, systematyczny wzrost ruchu lotniczego na świecie średnio o około 4% rocznie<sup>2</sup>. Wobec takich założeń konieczne staje prowadzenie wielu działań inwestycyjnych na różnych płaszczyznach:

---

<sup>1</sup> Katedra Rynku Transportowego, Uniwersytet Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121, e-mail: [dariusz.tloczynski@ug.gda.pl](mailto:dariusz.tloczynski@ug.gda.pl)

<sup>2</sup> Current Market Outlook 2009-2028. Boeing Commercial Airplanes 2009, s. 4.

- rozwój siatki połączeń lotniczych;
- bezpośrednie i pośrednie zaangażowanie władz centralnych, samorządowych oraz organizacji lotniczych;
- inwestycje infrastrukturalne.

## 2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO W WOJ. POMORSKIM

Na całość infrastruktury lotniczej woj. pomorskiego składają się następujące obiekty (rys. 1):

- punktowe – jedenaście lotnisk o różnym statusie własnościowym, różnym sposobie użytkowania i zróżnicowanym stanie technicznym, trudna do jednoznacznego określenia liczba stałych lub tymczasowych lądowisk, w tym dwadzieścia lądowisk używanych przez śmigłowce ratownicze Zespołu Lotnictwa Sanitarnego;
- należące do liniowych elementów infrastruktury 4 obiekty zabezpieczenia i kontroli ruchu lotniczego.



Rys. 1. Obiekty infrastruktury punktowej transportu lotniczego w woj. pomorskim

Fig. 1. Air transport infrastructure in Pomerania

Źródło: Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013. Urząd Marszałkowski w Gdańsku, Gdańsk 2007, s. 58.

### *Infrastruktura punktowa*

Szczegółowa identyfikacja obiektów infrastruktury punktowej woj. pomorskiego przedstawia się następująco.

### **Port Lotniczy Gdańsk**

Port lotniczy w Gdańsku jest zlokalizowany na Wysoczyźnie Kaszubskiej, w odległości 8-15 km w stosunku do poszczególnej części Aglomeracji Gdańskiej. Lotnisko jest wyposażone w drogę startową o długości 2800 m, pozwalającą na przyjęcie praktycznie każdego samolotu pasażerskiego. Systemy oświetlenia, radionawigacji, łączności radiowej,

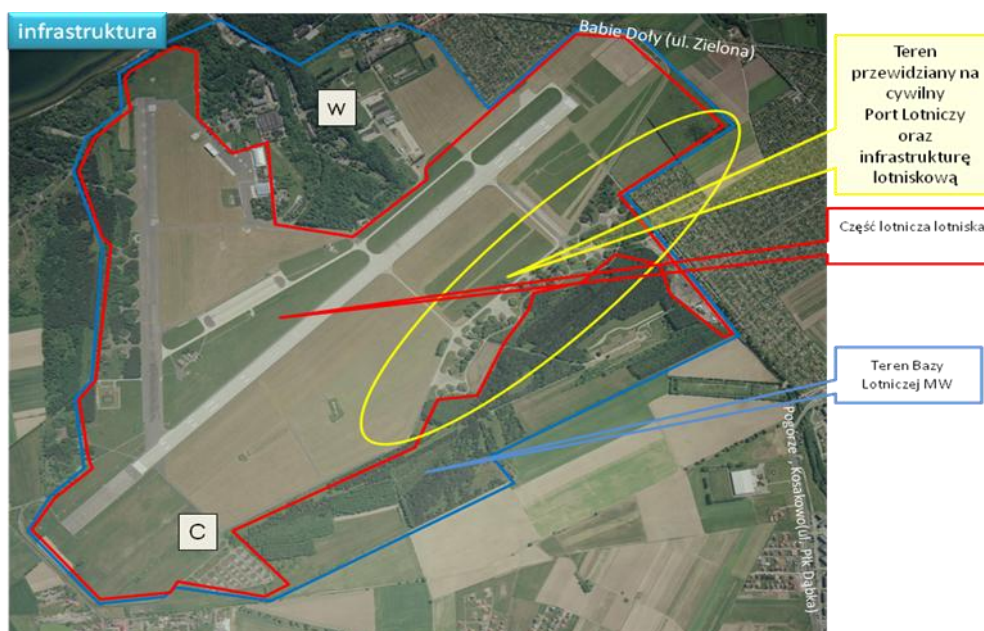
utrzymania itp. powalają na całoroczną eksploatację lotniska w warunkach nawigacyjnych przy minimalnej widoczności 800 m i przy 200-metrowej podstawie zachmurzenia. W Porcie Lotniczym Gdańsk zlokalizowane są:

- terminal pasażerski do obsługi ruchu krajowego i ruchu międzynarodowego o łącznej przepustowości ok. 2 mln pasażerów rocznie;
- terminal cargo;
- wiele obiektów towarzyszących.

### Port Lotniczy Gdynia

Lotnisko Babie Doły jest wyposażone w dwa pasy startowe i posiada podstawową infrastrukturę lotniskową (drogi dojazdowe, płyty postojowe, zaplecze techniczne, magazyny paliwowe itp.) oraz wyposażenie nawigacyjne, niezbędne dla ruchu samolotów wojskowych. Użyteczność tego lotniska dla lotnictwa cywilnego jest aktualnie niewielka zarówno z uwagi na różnice w systemach technicznych kontroli ruchu lotniczego, jak i przepisy nieprzystające do potrzeb lotnictwa cywilnego oraz zasady wykonywania lotów w lotnictwie wojskowym.

Olbrzymim walorem lotniska jest jego położenie w niewielkiej odległości (5-7 km) od północnej części Gdyni, co czyni z niego znakomity potencjalny port lotniczy komunikacji lokalnej (rys. 2).



Rys. 2. Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. Podział na strefy wojskową i cywilną

Fig. 2. Airport Gdynia-Kosakowo. The division of military and civilian zone

Źródło: Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

### Lotnisko w Pruszczu Gdańskim

Drugim lotniskiem wojskowym w pobliżu aglomeracji Gdańska, a konkretnie w jej południowej części jest Lotnisko Pruszcz Gdański, położone po wschodniej stronie miasta. Jest ono wyposażone w drogę startową o długości 2500 m bez oświetlenia, drogę dojazdową i niewielkie płyty postojowe. Przystarzałe wojskowe wyposażenie radionawigacyjne lotniska ogranicza jego użytkowanie do lotów w ciągu dnia, w warunkach VFR<sup>3</sup>.

Innymi elementami infrastruktury lotniskowej woj. pomorskiego są lotniska wojskowe lub „powojenne” w Borsku, Malborku, Rędzikowie k. Słupska, Cewicach i Łębuni. Z uwagi na

<sup>3</sup> VFR (ang. *visual flight rules*) – przepisy dotyczące wykonywania lotów z widocznością.

przeznaczenie, stan prawny i formy własności zakres informacji o niektórych lotniskach jest ograniczony. Charakterystyka lotnisk zlokalizowanych w woj. pomorskim została przedstawiona w tablicy 1.

Oprócz omówionych lotnisk w woj. pomorskim jeszcze do niedawna znajdowała się dosyć trudna do sprecyzowania liczba stałych i tymczasowych lądowisk, które należy szacować na 25-35 obiektów. Lądowiska te były i częściowo nadal są wykorzystywane przez lotnictwo gospodarcze, lotnictwo sanitarne, samoloty aeroklubów i inne samoloty (w tym prywatne).

Tablica 1

Lotniska – obiekty infrastruktury punktowej woj. pomorskiego w 2011 r.

Lp.	Nazwa	Lokalizacja	Właściciel	Niektóre parametry techniczne
1	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy/ EPGD	Gdańsk–Rębiechowo	Spółka	DS 11/29 2800 m, nowoczesne oświetlenie nawigacyjne, urządzenia radionawigacyjne NDB, DME, ILS LLZ, ILS GP
2	Oksywie-Babie Doły/ EPOK	Gdynia–Oksywie gm. Kosakowo	MON	DS 14/32 2500 m x 60 m, DS 09/27 580 m x 49 m, światła podejścia, NDB
3	Pruszcz Gdański/ EPPR	Pruszcz Gdański	MON oraz aeroklub	DS 10/28 2000 m x 60 m, 2 NDB
4	Królewo-Malbork/ EPMB	6 km od Malborka	MON	DS 08/26 2500 m x 60 m, światła podejścia, 2 NDB, lotnisko w trakcie modernizacji
5	Cewice/ EPCE	12 km od Lęborka	MON	DS 07/25 2500 m x 60 m, przestarzałe światła podejścia, światła krawędziowe, 2 NDB
6	Słupsk-Rędzikowo	5 km od Słupska	MON	DS 09/27 2200 m x 60 m, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
7	Borsk-Wdzydze	Borsk gm. Karsin	Prywatny właściciel	DS 09/27 2500 m x 60 m, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
8	Łebunia k. Lęborka		Prywatny właściciel	DS 2300 m, usypane pryzmy ziemi uniemożliwiają wykorzystanie DS
9	Słupsk-Krępa/ epsr	8 km od Słupska	Aeroklub polski	DS 10/28 710 m x 100 m, trawa, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
10	Jastarnia	Jastarnia na półwyspie helskim	Prywatne	Nawierzchnia trawiasta
11	Korne	Korne gm. Kościerzyna	Prywatne	W trakcie organizacji i budowy, nawierzchnia trawiasta

Źródło: AIP Polska.

Z punktu widzenia infrastruktury lotniczej główną wartość lądowisk stanowi przestrzeń – grunty wyłączone z innych działalności i przeznaczone dla lotnictwa. Lądowiska te, o ile nie zostaną zlikwidowane w trakcie przemian własnościowych zasobów ziemi, nadal mogą stanowić potencjalną bazę dla lotnictwa: gospodarczego, sanitarnego i turystyczno-rekreacyjnego.

#### *Infrastruktura liniowa*

Na cywilną infrastrukturę liniową w obrębie omawianego województwa składają się zatem następujące obiekty:

- obiekt Kartuzy, składający się z czterech elementów: VOR<sup>4</sup>, DME<sup>5</sup>, NDB<sup>6</sup> oraz radiostacji łączności lotniczej;
- obiekt związany z lotniskiem w Gdańsku – radiostacje łączności lotniczej, ILS<sup>7</sup>, 2 NDB GDA i Sierra, ILS / DME RWY29<sup>8</sup>;
- obiekt VOR Kmiecin obok Nowego Dworu;
- Trzebielino, punkt na trasie Kartuzy – Darłówek, VOR, NDB.

### 3. ZAANGAŻOWANIE WŁADZ RZĄDOWYCH I SAMORZĄDOWYCH

Polskie regionalne porty lotnicze, funkcjonując od kilkunastu lat jako spółki prawa handlowego, dostosowują się do zmian zachodzących w otoczeniu. Regionalne i lokalne władze samorządowe coraz aktywniej oddziałują na funkcjonowanie regionalnych portów lotniczych przez zastosowanie zróżnicowanych działań bezpośrednich i pośrednich.

#### *Działania bezpośrednie*

Do najważniejszych bezpośrednich instrumentów oddziaływania władz samorządowych na funkcjonowanie i rozwój regionalnych portów lotniczych można zaliczyć:

- posiadanie udziałów lub akcji w portach lotniczych;
- wpływanie na ożywienie regionu przez: pozyskiwanie nowych przewoźników, wspieranie rozwoju siatki połączeń;
- promocja portu lotniczego jako tzw. okna na świat;
- promocja regionu poprzez transport lotniczy;
- finansowanie i współfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych.

Głównymi udziałowcami polskich portów lotniczych są regionalne i lokalne władze samorządowe. Ich struktura została przedstawiona w tabelicy 2.

Tablica 2

Struktura udziałowców w polskich portach lotniczych w 2011 r.

PORT LOTNICZY	FORMA PRAWNA	UDZIAŁOWCY W %			
		MIASTO (A)	REGION	PRZEDSIĘBIORSTWA, STOWARZYSZENIA	PPL
BYDGOSZCZ	S.A.	23,97	17,69	50,28	8,06
GDAŃSK	SP. Z O.O.	32,81	30,60	0	36,59
KATOWICE	S.A.	1,92	39,73	40,43	17,89
KRAKÓW	S.A.	1,04	22,73	0	79,19
ŁÓDŹ	SP. Z O.O.	91,99	8,00	0,01	0
POZNAŃ	SP. Z O.O.	29,79	19,19	0	51,01
RZESZÓW	SP. Z O.O.	0	50,20	0	49,80
SZCZECIN	SP. Z O.O.	38,6	6,90	0	54,50
WARSZAWA	PP	0	0	0	100,00
WROCŁAW	S.A.	47,82	27,16	0	25,02
ZIELONA GÓRA	PP	0	0	0	100,00

Źródło: opracowanie na podstawie materiałów wewnętrznych portów lotniczych.

<sup>4</sup> VOR (ang. VHF omnidirectional beacon) – radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF.

<sup>5</sup> DME (ang. distance measuring equipment) – radioodległościomierz (radionawigacyjny system odległościowy).

<sup>6</sup> NDB (ang. non-directional beacon) – naziemna radiolatarnia bezkierunkowa.

<sup>7</sup> ILS (ang. instrument landing system) – system lądowania według wskazań przyrządów.

<sup>8</sup> RWY (ang. runway) – oznaczenie drogi startowej.

Obok zaangażowania kapitałowego władze lokalne wspierają i mają wpływ na kształtowanie atrakcyjności siatki połączeń lotniczych. Ta atrakcyjność jest wypadkową kilku czynników, m.in. atrakcyjności gospodarczej, inwestycyjnej i turystycznej regionu.

Także działalność marketingowa regionu ma wpływ na rozwój regionalnych portów lotniczych jako multimodalnych węzłów transportowych. Ten aspekt można analizować na wielu płaszczyznach, m.in. pod względem polityki promocyjnej. Miasta (regiony) z jednej strony promują się poprzez port lotniczy (np. Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy), a z drugiej wykorzystują port jako instrument promocyjny. W portach lotniczych znajdują się punkty informacji o regionie, istnieje możliwość otrzymania mapy miasta. Ponadto najciekawsze miejsca turystyczne w regionie są szczególnie prezentowane. Także w czasopiśmie wydawanych przez regionalne porty lotnicze opisywane są szczególnie atrakcyjne miejsca, imprezy, ciekawostki oraz jest przedstawiona charakterystyka regionu.

Kolejnym instrumentem wspierania portu lotniczego jest zaangażowanie regionów samorządowych w proces inwestycji infrastrukturalnych w zakresach budowy i rozbudowy portów lotniczych. We wrześniu 2009 r. Sejmik Województwa Pomorskiego zdecydował o podwyższeniu kapitału zakładowego spółki Port Lotniczy Gdańsk. Pieniądze mają być przeznaczone m.in. na budowę terminalu pasażerskiego<sup>9</sup>.

#### *Działania pośrednie*

Do najważniejszych czynników pośrednich wpływających na rozwój portów lotniczych zalicza się:

- kształtowanie polityki gospodarczej regionu (tworzenie programów i strategii transportu lotniczego);
- wspieranie finansowania inwestycji lotniczych ze środków unijnych (Regionalne Programy Operacyjne);
- budowę i rozbudowę oraz modernizację istniejących infrastruktur drogowej i kolejowej;
- programy wspierające system dowozowo-odwozowy do portów lotniczych (przedsiębiorstwa organizujące publiczny transport miejski są w większości przypadków podmiotami samorządowymi, np. ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, podobnie jak przewoźnik kolejowy – Przewozy Regionalne).

## **4. ROZWÓJ SIATKI POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH**

Władze lokale oraz regionalne wspierają i współfinansują otwieranie nowych połączeń lotniczych; taka sytuacja przyczynia się do rozwoju regionu poprzez transport lotniczy.

Oprócz wymienionych działań miasta, chcąc pozyskać potencjalne tanie linie lotnicze, oferują im dopłaty. Kwota dofinansowania może się wahać w granicach od 250 tys. zł do nawet 1,5 mln zł rocznie i w znacznym stopniu jest uzależniona od indywidualnych negocjacji z przewoźnikiem. Zgodnie z prawodawstwem UE, regionalne porty lotnicze przez swoich udziałowców mogą finansować uruchamianie nowych połączeń z wykorzystaniem pomocy publicznej, która musi być notyfikowana do Komisji Europejskiej<sup>10</sup>. Aby uzyskać akceptację Komisji, pomoc publiczna może być przeznaczona na połączenia wychodzące z lotnisk regionalnych (obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie), łączące te lotniska z innymi lotniskami UE. Pomoc jest przydzielana tylko dla nowych połączeń, generujących

<sup>9</sup> www.wyborcza.biz – informacja z dnia 28.09.2009 r.

<sup>10</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych. Komunikat KE, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 2005/C 312/01.

przyrost pasażerów (na dodatkowe koszty związane z uruchamianiem połączenia, np. koszty promocji) i nie może dotyczyć kosztów operacyjnych ponoszonych przez linie lotnicze.

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy jest trzecim największym regionalnym portem lotniczym w Polsce i ma status lotniska zapasowego dla portu Warszawa-Okęcie. Operują na nim przewoźnicy rozkładowi (przewoźnicy niskokosztowi i tradycyjni), czarterowi oraz mały ruch lotniczy – General Aviation. Na początku 2008 r. operowało 11 przewoźników, którzy oferowali połączenia do 30 destynacji. Rozwój siatki połączeń został przedstawiony w tablicy 3.

Tablica 3

Rozwój siatki połączeń oraz liczba przewoźników w latach 2004-2011  
w Porcie Lotniczym Gdańsk

Rok	Liczba portów docelowych			Połączenia		Liczba przewoźników
	łącznie	krajowych	zagranicznych	otwarte/ przywrócone	zamknięte/ zawieszane	
2004	7	1	6	3	0	4
2005	12	1	11	5	0	6
2006	24	3	21	14	2	10
2007	34	3	31	12	5	13
2008	41	1	40	17	18	14
2009	38	4	34	14	6	8
2010	45	5	40	11	13	10
2011*	40	1	39	7	0	8

\*dane w okresie styczeń-marzec 2011 r.

Źródło: Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Gdańsk.

Według wstępnych danych Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy obsłużył w miesiącu kwietniu 2011 r. 193,4 tys. pasażerów, czyli aż o 38% więcej niż w kwietniu 2010 r. Po czterech miesiącach 2011 r. w Gdańsku obsłużono łącznie 651,8 tys. pasażerów, co stanowi wzrost na poziomie 10,4% w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku.

Doskonałe wyniki ruchu pasażerskiego w Porcie Lotniczym Gdańsk są konsekwencją wprowadzenia letniego rozkładu lotów, w którym znalazły się nowe destynacje, m.in.: Helsinki (Finnair wraz z Finncomm), Stavanger, Goteborg, Arhus, Tampere (Wizz Air) i Ryga<sup>11</sup> (Air Baltic), oraz wznowienia letnich połączeń do Barcelony (Wizz Air), Alicante (Ryanair) i zwiększenia częstotliwości lotów do Monachium (Lufthansa). Umocnienie swojej pozycji w Gdańsku zapowiedział również Air Baltic, który zwiększa częstotliwość połączeń do Rygi z 4 do 6 tygodniowo.

Obecnie, z połączeniami lotniczymi w liczbie 41, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy może pochwalić się jedną z najbardziej rozbudowanych w Polsce siatek regularnych połączeń bezpośrednich.

## 5. INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE

### Port Lotniczy Gdańsk<sup>12</sup>

Duży ruch lotniczy oraz dalsze perspektywy rozwoju, a także atrakcyjna siatka połączeń sprawiają, iż w obecnej chwili konieczne staje się uruchomienie drugiego portu lotniczego w Aglomeracji Gdańskiej. Aktualna przepustowość terminalu wynosi ok. 1 mln pasażerów,

<sup>11</sup> w kwietniu 2011 r.

<sup>12</sup> Materiały Portu Lotniczego Gdańsk.



co przy obecnym ruchu ponad 2,2 mln pasażerów sprawia, iż jakość obsługi z roku na rok może się pogarszać. Obecnie trwa realizacja procesu inwestycyjnego.

W ramach rozwoju portu lotniczego w Gdańsku zostały zaplanowane inwestycje o łącznej wartości ok. 400 mln zł. Władze portu zamierzają wybudować drogę kołowania, równoległą do drogi startowej, terminal pasażerski T2 o łącznej przepustowości 5 mln pasażerów oraz zmodernizować niektóre obiekty infrastrukturalne, m.in. drogę startową<sup>13</sup>. Zestawienie inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w porcie lotniczym w Gdańsku przedstawiono w tabelicy 4.

Tablica 4

## Koszty inwestycji infrastrukturalnych w Porcie Lotniczym Gdańsk

Inwestycja		Koszt inwestycji
Terminal pasażerski T2	Budynek	153,481
	System bagażowy wraz kontrolą bezpieczeństwa	48,132
	System informacji odlotowej	3,0
	Projekt	13,231
	Nadzór i inne	1,575
	Drogi, sieci i pozostałe instalacje	8,037
Ochrona środowiska	System monitoringu hałasu	1,0
	Inne, odszkodowania, ochrona antyhałasowa	1,09
System odprowadzania wód opadowych		26,172
Płyta do odladania		15,392
Droga do kołowania		46,609
Modernizacja systemu energetycznego lotniska		3,989
Przedterminalowa płyta postojowa		23,731
Suma		345,439

Zródło: Materiały Portu Lotniczego Gdańsk.

Ponadto do 2015 r. port powinien przeznaczyć ok. 150-190 mln zł na następujące projekty inwestycyjne:

- modernizację drogi startowej, polegającą na zainstalowaniu centralnej osi świetlnej – 20-25 mln zł;
- przedłużenie drogi startowej wraz ze światłami nawigacyjnymi przedłużonej DS i nowych PPS – 10-15 mln zł;
- zakup oświetlenia nawigacyjnego – 4-5mln zł;
- rozbudowę bagażowni głównej w terminalu pasażerskim – 2-3 mln zł;
- budowę drogi patrolowo-technicznej – 3-4 mln zł;
- budowę budynku dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego – 8-10 mln zł;
- budowę nowego terminalu cargo – 40-50 mln zł;
- budowę bazy technicznej – 15-17 mln zł;
- budowę płyty postojowej dla General Aviation – 2-5 mln zł;
- budowę układu drogowego przed terminalami I i II – 1-3 mln zł;
- oznakowanie pionowe – 1 mln zł;
- nabycie gruntów – 8-10 mln zł;
- pozostałe – 36-40 mln zł.

Zatem całość nakładów w Porcie Lotniczym Gdańsk do 2015 r. można oszacować na poziomie 500-540 mln zł.

<sup>13</sup> W. Machczyński: Prezentacja Portu Lotniczego Gdańsk, Międzynarodowa Konferencja Lotnicza: „Airports 2007”, Warszawa 2007.



Środki na te cele pochodzą z Unii Europejskiej, środków własnych wypracowanych przez gdański port lotniczy, środków samorządowych Miasta Gdańska, środków władz wojewódzkich oraz kredytów komercyjnych.

### **Port Lotniczy Gdynia Oksywie-Babie Doły<sup>14</sup>**

Zgodnie z planami Zarządu spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i jej udziałowców (gmina Miasto Gdynia i gmina Kosakowo) na bazie wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie zostanie utworzony cywilny port lotniczy, będący uzupełnieniem usług transportu lotniczego oferowanych obecnie w Porcie Lotniczym Gdańsk.

Biorąc pod uwagę charakterystykę obiektu i jego położenie, optymalna rola tego obiektu będzie ulegać zmianie i ewoluować od lotniska na potrzeby lotnictwa wojskowego, państwowego, ogólnego i ratunkowego do lotniska obsługującego nieregularny ruch pasażerski, głównie loty General Aviation, a w późniejszym czasie nastąpi świadczenie usług na rzecz przewoźników niskokosztowych i czarterowych.

Rozwój Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, a co za tym idzie – usług oferowanych na lotnisku, będzie mieć charakter etapowy i będzie następować sukcesywnie, w miarę wzrastania popytu na usługi oferowane przez lotnisko. Czynnikiem dodatkowym, który będzie mieć istotne znaczenie pod względem sukcesywnego włączania Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do systemów połączeń lotniczych krajowego i europejskiego, może być obecnie wdrażany w Polsce system transportu małymi samolotami (STMS).

Poza usługami związanymi *stricte* z działalnością lotniczą Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo będzie oferować usługi o charakterze *non-aviation*. Lotnisko ma nadal być miejscem festiwalu muzycznego Heineken Opener, który jest organizowany na jego wydzielonej części w lipcu każdego roku.

Zgodnie z planami Spółki, uruchomienie i rozwój lotniska następować będą w czterech fazach.

Faza I obejmuje:

- budowę systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych, w tym: systemu oświetlenia głównej drogi startowej i pełnego systemu oświetlenia podejścia;
- budowę budynku operacyjnego o powierzchni ok. 1500 m<sup>2</sup> dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej wraz ze stanowiskiem koordynacji w sytuacjach kryzysowych oraz pomieszczeniami dla Służby Ochrony Lotniska (SOL), służb operacyjnych, technicznych itp.;
- budowę terminalu o powierzchni ok. 4500 m<sup>2</sup> do obsługi samolotów lotnictwa ogólnego (GA) oraz doraźnej obsługi lotów lotnictwa pasażerskiego;
- modernizację istniejącej płaszczyzny postoju samolotów (PPS) oraz budowę nowej płaszczyzny postoju samolotów ( I etap);
- budowę drogi dojazdowej.

Faza II obejmuje:

- budowę terminalu pasażerskiego (rys. 29 i 30);
- rozbudowę płyt postojowych i dróg kołowania;
- rozbudowę kompleksu GA (płyty postojowe, drogi kołowania, hangary);
- rozbudowę parkingów;
- zakup dodatkowych urządzeń technicznych i operacyjnych;

Fazy III i IV będą obejmowały sukcesywną rozbudowę infrastruktury oraz urządzeń technicznych i operacyjnych.

Łączne koszty modernizacji i adaptacji lotniska do pełnienia funkcji cywilnych można zatem określić na kwotę ok. 130-150 mln zł.

---

<sup>14</sup> Materiały Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo część inwestycji zamierza zrealizować do 2011 r. Wydatki te zostały przedstawione w tablicy 5.

Tablica 5

Wydatki inwestycyjne w Porcie Lotniczym Gdynia-Kosakowo w mln PLN

Nazwa zadania	Data realizacji			Razem
	2009	2010	2011	
Terminal GA/VIP		12,0	8,025	20,025
Budowa nowej PPS i modernizacja systemu DK		10,0	12,5	22,5
Strażnica LSP/SOL		2,0	3,025	5,025
System świetlnych pomocy nawigacyjnych		8,0	2,0	10,0
Ogrodzenie lotniska		1,65		1,65
Hangary GA		2,0	4,4	6,4
Zakup sprzętu	0,2	4,0	13,8	18,0
Zakup wyposażenia	0,5	3,0	8,5	12,0
Koszty prac projektowych	2,31	3,95		6,26
Razem	3,71	46,6	52,25	101,86

Zródło: Materiały Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

W 2009 r. zakończono budowę wieży kontroli lotów – koszt ok. 11,5 mln zł został sfinansowany ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Planowany koszt budowy terminalu pasażerskiego jest zakładany na ok. 30 mln zł. Konieczne jest także wybudowanie płyty postojowej, dróg kołowania oraz układu komunikacyjnego. Na niezbędny sprzęt lotniskowy udziałowcy będą musieli przeznaczyć ok. 10 mln zł. Istnieje także możliwość sfinansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej po 2013 r., ze środków MON oraz władz wojewódzkich. Władze samorządowe Miasta Gdynia chcą przekazać ok. 100 mln zł<sup>15</sup>.

Ogół nakładów inwestycyjnych oscyluje w granicach 150 mln zł. Suma ta obejmuje realne stawki jednostkowe (przedstawione nominalnie po uwzględnieniu wzrostu cen), indeksowane w kolejnych latach wskaźnikiem inflacji CPI (waloryzacja). Są to wstępne szacunki, oparte na etapowo oddawanych nakładach inwestycyjnych związanych z infra-strukturami terminalową i administracyjną, bezpieczeństwem oraz dostosowaniem strony *airside* do wymagań stawianych portowi lotniczemu obsługującemu przyjętą w projekcji wielkość działalności lotniczej.

### Lotnisko w Pruszczu Gdańskim

Głównymi inwestycjami koniecznymi do zrealizowania są: instalacje systemu oświetlenia i pomocy radionawigacyjnych (koszt ok. 15 mln zł), budowa niewielkiego terminalu pasażerskiego oraz modernizacja już istniejących obiektów lotniska (koszt ok. 30 mln zł), a także dróg dojazdowych i remont nawierzchni pasa startowego. Łączny koszt modernizacji i adaptacji lotniska do pełnienia funkcji cywilnych szacuje się na kwotę ok. 45-50 mln zł<sup>16</sup>. Głównym zadaniem lotniska w Pruszczu Gdańskim byłoby odciążenie portu w Rębiechowie przez przejście lotów czarterowych i małych samolotów pasażerskich oraz pełniłoby ono rolę zapasowego lądowiska dla portu lotniczego w Gdańsku.

<sup>15</sup> A. Ruciński: Prezentacja: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, Gdynia 2008.

<sup>16</sup> A. Ruciński: Koncepcja budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego, [w:] Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej. Pod red. D. Rucińskiej i E. Adamowicz, FRUG, Gdańsk 2006, s. 300.

## 6. ZNACZENIE TRANSPORTU LOTNICZEGO DLA REGIONU

Województwo pomorskie zajmuje piąte miejsce w Polsce pod względem wysokości PKB na jednego mieszkańca. Stopa bezrobocia rejestrowanego wynosi 10,5%, przeciętne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wynosi natomiast 3395,83 zł. Pod względem atrakcyjności inwestycyjnej województwo zajmuje siódme miejsce w kraju.

W woj. pomorskim swój kapitał angażują znane firmy z wielu regionów świata. Obecnie coraz dynamiczniej rozwijają się inwestycje wysokich technologii. Na Pomorzu działa ok. 200 firm sektora high-tech. Rozwój tej branży jest możliwy dzięki inwestycjom zarówno uznanych koncernów międzynarodowych, jak i firm opartych na polskim know-how. Duża część z tych przedsiębiorstw jest zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie portu lotniczego.

Na podstawie literatury oraz raportów, z wykorzystaniem metodologii opracowanej przez ACI oszacowano ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Gdańsk na gospodarkę regionu woj. pomorskiego.

Analizując wyniki badań oraz oceniając dobór zastosowanej metodologii, należy wziąć pod uwagę, iż w zestawieniu z zachodnioeuropejskimi lotniskami, umiejscowionymi w gospodarkach miast i regionów o potencjale podobnym do Trójmiasta, port lotniczy w Gdańsku – jako jedyny podmiot obecnie obsługujący pasażerów – jest małym regionalnym portem lotniczym.

Uwzględniając podstawowe czynniki determinujące rozwój gospodarki lokalnej, tj.: obszar regionu, liczbę mieszkańców, PKB, udział poszczególnych sektorów w gospodarce, nakłady inwestycyjne, saldo eksportu, rynki pracy i edukacji, obecność ośrodków naukowych, targowych, wystaw i imprez kulturalnych, a także rolę turystyki oraz własne analizy gospodarcze określono wpływy: bezpośredni, pośredni, indukowany i stymulowany portu na rozwój gospodarczy regionu.

### Wpływ bezpośredni

Wpływ bezpośredni gdańskiego lotniska oszacowano łącznie na kwotę ok. 50 mln zł. Z tej kwoty prawie 9 mln zł stanowią składki na świadczenia socjalne, a ponad 2,8 mln zł to podatek dochodowy. Pozostała część, tj. ok. 38 mln zł zasila gospodarkę regionu<sup>17</sup>.

### Wpływ pośredni

Według przeprowadzonych badań, osoby podróżujące w celach służbowych w Gdańsku i woj. pomorskim wydały średnio ok. 400 zł dziennie. Turyści zagraniczni przebywali na terenie regionu średnio do 7 dni i wydali ok. 350 zł dziennie, turyści krajowi natomiast, przebywający na terenie regionu pomorskiego znacznie dłużej, wydali ok. 200 zł dziennie. Według badanych, największa część wydatków została przeznaczona na noclegi, najczęściej w hotelach. Średnie wydatki poniesione przez wszystkich podróżnych portu lotniczego w Gdańsku należy oszacować na kwotę ok. 300 zł, średni czas podróży wyniósł natomiast ok. 4,6 dnia. Zatem przeciętny podróżny podczas swojego pobytu na terenie regionu wydał 1380 zł.

Biorąc pod uwagę pasażerów odlatujących i udział pasażerów nierezydentów w całości ruchu pasażerskiego, do obliczenia wskaźnika pośredniego wzięto pod uwagę 477 667 pasażerów. Na podstawie tak założonych danych szacuje się, iż wpływ pośredni Portu Lotniczego Gdańsk na rozwój regionu pomorskiego w 2009 r. wyniósł około 660 mln zł.

<sup>17</sup> Na podstawie metodologii ACI oraz M. Rekowski: *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Lawica na rozwój miasta i regionu*, Poznań 2005.

### **Wpływ indukowany**

Kierując się sugestiami ACI Europe, zastosowano metodę porównawczą z portami funkcjonującymi w regionie o profilu gospodarczo-społecznym. Przyjęto, iż mnożnik wpływu indukowanego Portu Lotniczego Gdańsk na rozwój regionu wynosi 1,2. Na tej podstawie został oszacowany wpływ indukowany Portu Lotniczego Gdańsk na rozwój regionu; wynosi on ok. 790 mln zł.

### **Wpływ stymulowany**

Port lotniczy odgrywa dużą rolę we wzmacnianiu produktywności przedsiębiorstw, sprzyja napływowi nowych inwestycji oraz zwiększaniu ruchu turystycznego. Obecność lotnisk w regionie generuje nie tylko przepływy pieniężne, ale także wpływa na kształtowanie struktury zatrudnienia i zwiększa atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Dostępność komunikacyjna regionu jest jednym z kluczowych czynników stymulujących jego rozwój. Dogodne połączenia transportowe stwarzają łatwy dostęp do krajowych i międzynarodowych rynków. Badania przeprowadzone wśród ponad pół miliona europejskich firm dowiodły, iż połączenia komunikacyjne z innymi miastami w kraju i za granicą stanowią kluczowy czynnik przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji.

Rozwój siatki połączeń lotniczych poprawia dostępność komunikacyjną regionu. Ułatwia podróże biznesowe i pozyskiwanie nowych klientów, stymulując rozwój gospodarczy regionu.

W Trójmieście większość zagranicznych turystów stanowią Niemcy, Anglicy, Szwedzi i Włosi. Wydają oni średnio kwotę ok. 300 zł dziennie. W 2009 r. liczbę turystów korzystających z transportu lotniczego należy szacować na ok. 70 tys., 33% z tych pasażerów korzysta z przelotów czarterowych. Według szacunków biur turystycznych, każdy turysta płaci około 240 zł prowizji, stanowiących przychody biur, pozostających w regionie i w mieście. W sumie efekt ekonomiczny wynosi 5,5 mln zł<sup>18</sup>.

## **7. WNIOSKI**

Lotniska są zarówno czynnikiem przyciągającym inwestycje do regionu, jak i wpływają na liczbę turystów odwiedzających region. Rozwój tanich przewoźników lotniczych i uatrakcyjnienie siatki połączeń pozwoliły stworzyć nowy rodzaj turystyki, tzw. turystykę weekendową. Pasażerowie podróżują samolotem, zatrzymują się na 2-3 dni, korzystając z atrakcji turystycznych miasta i regionu. Rozwijają się także turystyka biznesowa.

W 2009 r. ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Gdańsk na rozwój miast i regionu wyniósł ponad 1,5 mld zł. W ramach tej kwoty oszacowano:

- wpływ bezpośredni w postaci wynagrodzeń i związanych z nimi świadczeń socjalnych fiskalnych oraz niektórych składowych przychodów operatora portu i podmiotów funkcjonujących na terenie i w bliskim sąsiedztwie – na kwotę 38 mln zł;
- wpływ pośredni, ujmujący wielkości finansowe generowane przez pasażerów portu – na kwotę 660 mln zł;
- wpływ indukowany, przybliżający mnożnikowe efekty wpływu bezpośredniego oraz pośredniego – na kwotę 792 mln zł;
- wpływ stymulowany pasażerów czarterowych – na kwotę ok. 6 mln zł.

Zatem Port Lotniczy Gdańsk wykreował globalny efekt dochodowy o wartości 1,5 mld zł, tj. ok. 375 mln EUR, z którego przeważająca część pozostała w mieście

---

<sup>18</sup> A. Ruciński, D. Rucińska, D. Tłoczyński, P. Gałka: Strategia budowy i rozwoju pomorskiego węzła lotniczego. Raport z badań MNiSW, Sopot 2010, s. 136-144.

i w regionie. Oznacza to, iż jeden pasażer wykreował wpływ o wartości 1570 zł – ok. 400 EUR.

Na podstawie przedstawionej analizy dla Portu Lotniczego Gdańsk należy szacować, iż w 2015 r. wygeneruje on efekt dochodowy ponad 2,2 mld zł, a w 2020 r. – ok. 3,0 mld zł.

Na skutek prowadzonych inwestycji na lotniskach w Gdańsku i w Gdyni nastąpi:

- koordynacja ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wokół aglomeracji;
- dostosowanie organizacji zapewniającej płynność i bezpieczeństwo ruchu lotniczego;
- doskonały system informacji o lotnisku;
- poprawa obsługi komunikacyjnej w Trójmieście (Pomorska Kolej Metropolitarna i komunikacja publiczna);
- wzmocnienie konkurencyjności miast i regionu pomorskiego;
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu – misje społeczna i ekonomiczna;
- przyciągnięcie inwestorów (lokalizacja technologicznie zaawansowanego przemysłu, centra o funkcjach spedycyjno-logistycznych)
- rozwój działalności gospodarczej w strefach okołolotniskowych;
- zwiększenie zatrudnienia;
- wzrost cen nieruchomości wokół lotnisk.

## Bibliografia

1. AIP Polska.
2. Current Market Outlook 2009-2028. Boeing Commercial Airplanes 2009, s. 4.
3. Komunikat KE, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 2005/C 312/01.
4. Machczyński W.: Prezentacja Portu Lotniczego Gdańsk. Międzynarodowa Konferencja Lotnicza „Airports 2007”, Warszawa 2007.
5. Materiały wewnętrzne portów lotniczych.
6. Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.
7. Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013. Urząd Marszałkowski w Gdańsku, Gdańsk 2007, s. 58.
8. Rekowski M.: Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica na rozwój miasta i regionu, Poznań 2005.
9. Ruciński A., Rucińska D., Tłoczyński D., Gałka P.: Strategia budowy i rozwoju pomorskiego węzła lotniczego. Raport z badań MNiSW, Sopot 2010, s. 136-144.
10. Ruciński A.: Koncepcja budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego, [w:] Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej. Pod red. D. Rucińskiej i E. Adamowicz, FRUG, Gdańsk 2006, s. 300.
11. Ruciński A.: Prezentacja: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, Gdynia 2008.
12. www.wyborcza.biz – informacja z dnia 28.09.2009 r.