

Ewa Pancer-Cybulska, Łukasz Olipra

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Nauk Ekonomicznych, Katedra
Polityki Ekonomicznej i Europejskich Studiów Regionalnych

Autor do korespondencji: Łukasz Olipra, lukasz.olipra@ue.wroc.pl

**PORTY LOTNICZE JAKO STRATEGICZNY
CZYNNIK ROZWOJU REGIONÓW
W ŚWIETLE REGIONALNYCH
DOKUMENTÓW PROGRAMOWYCH**

Streszczenie: Celem artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie o rolę transportu lotniczego w polityce rozwoju regionów w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej. Autorzy poddają sprawdzeniu hipotezę mówiącą o tym, że strategiczne dokumenty rozwojowe przypisują portom lotniczym i szerzej transportowi lotniczemu rolę strategicznego czynnika rozwoju regionów w Polsce. Podstawową metodą badawczą wykorzystaną w pracy jest analiza głównych dokumentów programowych polityki regionalnej, tj. strategii rozwoju województw i regionalnych programów operacyjnych (RPO). Przeprowadzono również studia literaturowe oraz analizę źródeł zastanych (*desk research*).

Analiza dokumentów pozwala wysnuć wnioski, że działania władz regionalnych miały głównie charakter komplementarny w stosunku do programu rządowego. Warto jednak odnotować fakt, że dzięki wysiłkom władz regionalnych udało się uzupełnić infrastrukturę lotniskową w Polsce o dwa nowe porty lotnicze: Lublin-Świdnik oraz Warszawa-Modlin. Na podstawie analizy dokumentów można pozytywnie zweryfikować postawioną hipotezę, że w dokumentach programowych polityki regionalnej przypisuje się portom lotniczym i szerzej transportowi lotniczemu rolę strategicznego czynnika rozwoju regionów. W większości przypadków władze regionalne wspierają rozwój infrastruktury transportu lotniczego w regionach lub deklarują chęć wspierania. Należy jednak zauważyć, że podejmowane przez władze regionalne inicjatywy i działania często wynikają bardziej z pobudek politycznych niż rzetelnych analiz ekonomicznych.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, port lotniczy, polityka regionalna, rozwój regionalny, inwestycje infrastrukturalne.

Klasyfikacja JEL: R58, R42, L93, H54.

AIRPORTS AS A STRATEGIC FACTOR OF REGIONAL DEVELOPMENT IN LIGHT OF STRATEGIC REGIONAL PROGRAMMING DOCUMENTS

Abstract: The aim of this article is to answer the question about the role of air transport in the development policy of regions in Poland after accession to the European Union. The authors test the hypothesis that strategic development documents attribute the role of a strategic factor for the development of regions in Poland to airports and wider – the air transport. The basic research method used in the study is the analysis of the main regional policy programming documents, i.e. the voivodship's development strategies and regional operational programs (ROP) in force in the financial perspectives 2007-2013 and 2014-2020. Literature studies and desk research have also been carried out.

Analysis of the documents allows the conclusion that the actions of the regional authorities were mainly complementary to the government's program. But it is worth noting that thanks to the efforts of regional authorities, the airport infrastructure in Poland has been successfully completed by two new airports: Lublin Swidnik and Warsaw-Modlin. Based on the analysis of regional policy programming documents, the above hypothesis can be positively verified. In most cases, regional authorities support the development of air transport infrastructure in the regions or declare their willingness to support it. It should be noted, however, that actions and initiatives taken by regional authorities arise more from political reasons than from reliable economic analysis. Therefore, there is a need for research and analysis on the economic factors, efficiency, and rationality of regional initiatives to invest in the development of airport infrastructure in Poland.

Keywords: air transport, airport, regional policy, regional development, infrastructural investments.

Wstęp

W świetle podwyższania konkurencyjności regionów, jako jednego z celów i paradygmatów polityki rozwoju, tracą na znaczeniu czynniki lokalizacji wymieniane w ujęciach klasycznych, takie jak: baza surowcowa, zbliżenie

do rynku zbytu czy zasoby siły roboczej. Duże znaczenie zyskuje natomiast komunikacyjna dostępność regionów, a zwłaszcza ich usytuowanie względem linii i węzłów komunikacji międzynarodowej [Winiarski 1999]. Gospodarka i społeczeństwo generują popyt na lotnicze przewozy ładunków, a wzrost ruchliwości i mobilności ludności sprzyja rozwojowi rynku przewozów pasażerskich [Rucińska, Ruciński i Tłoczyński 2012]. W konsekwencji pomiędzy rozwojem gospodarczym i społecznym a rozwojem transportu lotniczego tworzą się oczywiste, silne współzależności. W dobie zmieniających się celów i paradygmatów polityki rozwoju w kierunku rozwoju zrównoważonego znaczenie tych współzależności i ich siła zdaje się jeszcze wzrastać.

Zauważając i doceniając znaczenie portów lotniczych dla gospodarki regionalnej, jak również krajowej, podejmowano wiele badań, które miały na celu oszacowanie wielkości efektów ekonomicznych generowanych przez funkcjonowanie portu lotniczego [*The Economic Impact* 1988; Butler i Kiernan 1986, 1992; *Creating Employment* 1998, 2000; *The Social and Economic Impact* 2004; Cooper i Smith 2005; Huderek-Głapska 2011, 2012; Braathen, Johansen i Lian 2006; Halpern i Brathen 2010; Pancer-Cybulska i in. 2014]. Analiza znaczenia transportu lotniczego dla gospodarki regionu polega m.in. na badaniu jego ekonomicznego wpływu na region, czyli określeniu jego znaczenia dla rozwoju regionu jako jednego z sektorów gospodarki. Badanie wpływu ekonomicznego transportu lotniczego zakłada funkcjonowanie portu lotniczego jako podmiotu gospodarczego i bazuje na analizowaniu wielkości zatrudnienia oraz wynagrodzeń bezpośrednio lub pośrednio związanych z funkcjonowaniem portu [Butler i Kiernan 1986]. W związku z tym w metodzie badania ekonomicznego wpływu transportu lotniczego na region wyodrębnia się trzy rodzaje efektów: bezpośrednie, pośrednie i indukowane.

Wśród korzyści wynikających z funkcjonowania portu lotniczego, poza wymienionymi wyżej, zwraca się także uwagę na jego rolę w stymulowaniu aktywności gospodarczej w bliższym i dalszym otoczeniu. Obecność portu lotniczego i świadczone w nim usługi transportu lotniczego są istotnymi czynnikami branymi pod uwagę przy lokowaniu firm i zakładów przemysłowych, zwłaszcza tych o wysokiej wartości innowacyjnej. Przy dużych portach lotniczych często lokalizowane są magazyny, centra dystrybucyjne, hotele, biurowce itp. Mniejsze porty pomagają przyciągnąć inwestycje do mniej znanych regionów i społeczności, choć nie są jedynymi czynnikami mającymi wpływ na decyzje inwestycyjne (brane są pod uwagę również: dostępność rynków zbytu, surowców, siły roboczej, jakość infrastruktury, za-

chęty władz lokalnych, wysokość podatków i inne) [Butler i Kiernan 1986; *The Economic, Political* 2004].

Efekty stymulowane obejmują również takie obszary oddziaływania na gospodarkę kraju lub regionu, które wykraczają poza efekty bezpośrednio lub pośrednio związane z transportem lotniczym jako sektorem gospodarki, a których funkcjonowanie i efektywność ulega poprawie w wyniku rozwoju transportu lotniczego. Do efektów tych zalicza się również podniesienie dobrobytu indywidualnych konsumentów, wynikające z większych możliwości podróżowania, jak również wpływ transportu lotniczego na środowisko, np. na jakość powietrza, hałas i kongestię w okolicach lotniska [Cooper i Smith 2005]. Ich kwantyfikowanie i mierzenie przysparza wielu trudności, ponieważ obejmują one nie tylko ilościowy, ale także jakościowy wpływ o różnorodnym charakterze na wiele obszarów gospodarki.

Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie o rolę transportu lotniczego w polityce rozwoju regionów w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej. Rosnące znaczenie szczebla regionalnego w polityce rozwoju wiąże się ściśle z procesem integracji z Unią Europejską, o czym świadczą pewne standardy europejskie widoczne w systemie polityki rozwoju regionalnego i polityki spójności. Autorzy poddają sprawdzeniu hipotezę mówiącą o tym, że strategiczne dokumenty rozwojowe przypisują portom lotniczym i szerzej transportowi lotniczemu rolę strategicznego czynnika rozwoju regionów w Polsce. Analizie poddano główne dokumenty programowe polityki regionalnej, tj. strategie rozwoju województw formułowane najczęściej w latach 2005–2007, a następnie aktualizowane w latach 2011–2014, jak i regionalne programy operacyjne (RPO) obowiązujące w perspektywach finansowych 2007–2013 oraz 2014–2020. Konsekwencją uznania transportu lotniczego za istotny czynnik rozwoju regionu i deklarowanego w strategiach wspierania rozwoju tej gałęzi transportu przez władze regionalne powinno być sformułowanie konkretnych celów w regionalnych programach operacyjnych. Należy jednak podkreślić, że takie decyzje powinny być oparte na rzetelnych i dogłębnych analizach ekonomicznych uwzględniających m.in. diagnozę popytu na usługi transportu lotniczego, istniejącą infrastrukturę lotniskową w innych regionach oraz specyfikę funkcjonowania branży lotniczej (szanse na otwarcie regularnych połączeń przez przewoźników).

1. Strategie rozwoju regionów i regionalne programy operacyjne w polityce rozwoju regionalnego

Istniejący w Polsce system polityki rozwoju jest wynikiem kolejnych zmian i dostosowań na szczeblu regionalnym i krajowym, począwszy od 1989 r., ze szczególnym uwzględnieniem okresu przygotowania do członkostwa w UE. Odbicie zmian w polityce rozwoju na szczeblu regionalnym znaleźć można w wielu elementach systemu, jak np. instytucje, ich zadania, funkcje, dokumenty strategiczne i programowe czy przede wszystkim zmieniające się paradygmaty polityki regionalnej. Od opracowania w 2000 r. pierwszych strategii rozwoju województw, których zarządy są ustawowo odpowiedzialne za politykę rozwoju w regionie, mamy obecnie do czynienia z trzecią już edycją strategii (z drugą aktualizacją do 2020 r.). Obowiązujące obecnie strategie województw uwzględniają zmiany uwarunkowań zewnętrznych na szczeblu krajowym i europejskim, zawarte m.in. w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR); Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK); Strategii Rozwoju Kraju 2020 (SRK); Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju „Polska 2030”. Trzecia fala nowoczesności i strategiach krajowych o charakterze sektorowym, stanowiących ramy polityki rozwoju Polski. Spośród dokumentów europejskich trzeba przywołać strategię „Europa 2020”, która wskazuje priorytety rozwoju Unii Europejskiej na tle światowych tendencji rozwoju gospodarki.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2010–2030 nastąpiło uporządkowanie zagadnień planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego, stworzono kryteria delimitacji obszarów funkcjonalnych i problemowych, podporządkowano odrębne dotychczas kompetencje rozwojowe jednej instytucji odpowiedzialnej za rozwój strategiczny kraju, ukierunkowano przestrzenne interwencje polityki regionalnej. Następnie dokonano przeglądu systemu alokacji przestrzennej publicznych środków rozwojowych w celu porównania mechanizmu alokacji finansowej adresowanej do władz lokalnych i regionalnych w ramach polityk sektorowych ze stosowanym w ramach polityki regionalnej pod kątem celów zapisanych w KSRR. Efektem było uzyskanie przejrzystości i wzmocnienie koordynacji działań władz państwowych i regionalnych w ramach polityki rozwoju prowadzonej w poszczególnych regionach.

Charakterystyczną cechą obecnych strategii jest uwzględnienie zasady zintegrowanego podejścia do rozwoju poprzez odejście od planowania sektorowego na rzecz budowy i wzmacniania kapitału terytorialnego oraz zasady zrównoważonego rozwoju bazującej na spójności społecznej, gospo-

darczej i przestrzennej. Włączenie władz regionalnych do systemu zarządzania polityką rozwoju, realizacja przez nie własnych strategii rozwoju, zwiększanie ich udziału w alokacji środków pomocowych pochodzących z UE czy konieczność koordynacji środków finansowych z różnych źródeł wiąże się z rosnącą odpowiedzialnością za rozwój danego terytorium wobec jego mieszkańców oraz innych interesariuszy. Istotą obecnego podejścia do polityki rozwoju jest uznanie, że potencjał rozwojowy danego terytorium jest zależny od jego specyficznej sytuacji społeczno-gospodarczej, uwarunkowań rynkowych i instytucjonalnych, co powinno być zawarte w strategii rozwoju oraz programie operacyjnym stanowiącym jej konkretyzację. Analiza regionalnych programów operacyjnych (RPO) wynegocjowanych przez władze poszczególnych województw z Komisją Europejską potwierdza, że ich struktura została w pewien sposób zestandaryzowana, twórcy programu odwołują się do strategii rozwoju województwa jako podstawowego dokumentu planistycznego, stanowiącego punkt odniesienia dla RPO, czego potwierdzeniem jest sformułowanie celu głównego (strategicznego bądź generalnego) RPO w sposób tożsamy z celami nadrzędnymi strategii rozwoju województwa. Twórcy programu wskazują zatem, że zadaniem RPO jest realizacja zapisów strategii rozwoju województwa w zgodzie z wytycznymi krajowych dokumentów strategicznych i Umowy Partnerstwa na lata 2014–2020.

Powołując samorządową administrację szczebla wojewódzkiego, określono ustawą o samorządzie województwa [Ustawa 1998] zakres prowadzenia polityki rozwoju w zakresie:

- tworzenia warunków rozwoju gospodarczego, w tym kreowania rynku pracy,
- utrzymania i rozbudowy infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim,
- pozyskiwania i łączenia środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu wykonania zadań z zakresu użyteczności publicznej,
- wspierania i prowadzenia działań na rzecz podnoszenia poziomu wykształcenia obywateli,
- racjonalnego korzystania z zasobów przyrody oraz kształtowania środowiska naturalnego, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- wspierania rozwoju nauki i współpracy między sferą nauki i gospodarki, popierania postępu technologicznego oraz innowacji,
- wspierania rozwoju kultury oraz sprawowania opieki nad dziedzictwem kulturowym i jego racjonalnego wykorzystywania,
- promocji walorów i możliwości rozwojowych województwa,

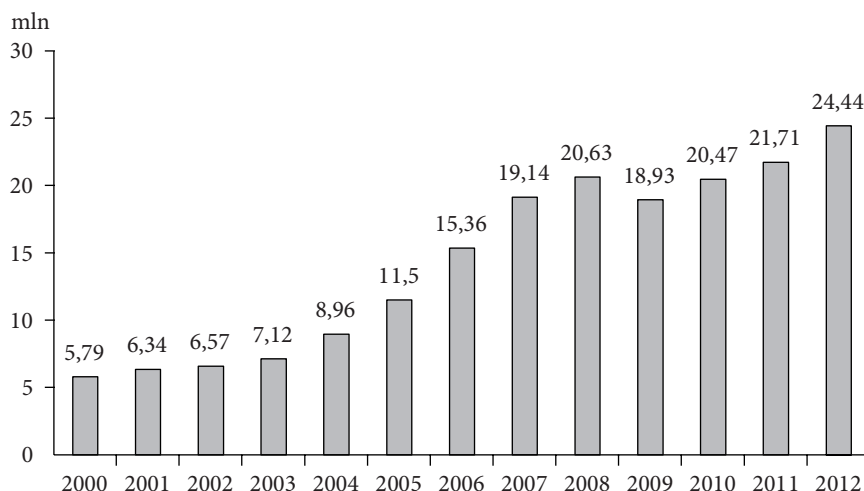
- wspierania i prowadzenia działań na rzecz integracji społecznej i przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Spośród powyższych zakresów działalności w większości zadania zostały wpisane przez zarządy województw do RPO jako szereg przedsięwzięć, w ramach których można wystąpić o wsparcie ze środków europejskich. Na uwagę zasługuje fakt, że kolejna nowelizacja ustawy o samorządzie województwa wprowadziła zapisy podkreślające znaczenie regionalnych programów operacyjnych, będących jednym z najważniejszych instrumentów służących do kreowania i realizowania polityki rozwoju.

2. Rozwój transportu lotniczego w Polsce

Lotnictwo cywilne w Polsce, podobnie jak w innych nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej, po rozszerzeniu w 2004 r. stało się najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu. Polska, pod względem dynamiki rozwoju, zajmowała w pierwszych latach członkostwa według IATA czołowe miejsce na świecie [IATA 2007]. Na rysunku została przedstawiona liczba pasażerów w Polsce w latach 2000–2012.

Przyrost liczby pasażerów w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej (przedstawiony na rysunku), nie jest jednakowy we wszystkich portach lotniczych w Polsce. Na uwagę zasługuje przede wszystkim dynamiczny



Liczba pasażerów w Polsce w latach 2000–2012

Źródło: [Pancer-Cybulska 2014, s. 82]

Tabela 1. Liczba obsłużonych pasażerów oraz przepustowość w polskich portach lotniczych w latach 2003–2013

Port lotniczy		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Warszawa-Okęcie ^a	L	5 167	6 085	7 071	8 101	9 268	9 437	8 282	8 859	9 685	10 622	11 571
	P	3 500	4 500	4 500	4 500	4 500	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	12000 ^b
Kraków-Balice	L	593	803	1 564	2 347	3 042	2 895	2 661	2 847	3 112	3 413	3 718
	P	1 300	1 300	1 300	1 300	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	8 000
Katowice-Pyrzowice	L	258	580	1 083	1 438	1 980	2 406	2 301	2 462	2 691	2 951	3 215
	P	b.d.	1 700	1 700	1 700	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
Wrocław-Strachowice	L	284	355	454	858	1 271	1 480	1 324	1 417	1 549	1 699	1 850
	P	600	600	800	800	800	1 200	1 500	1 500	3 000	3 000	3 000
Poznań-Ławica	L	264	351	399	637	863	1 256	1 249	1 336	1 460	1 602	1 745
	P	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	3 000	3 000
Łódź-Lublinek	L	7	6	18	207	312	342	312	334	365	400	436
	P	50	50	600	600	600	600	600	600	3 000	3 000	3 000
Gdańsk-Rębiechowo	L	364	464	678	1 250	1 709	1 942	1 891	2 023	2 211	2 425	2 642
	P	1 500	1 500	1 500	1 500	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	5 000	5 000
Szczecin-Goleniów	L	87	91	102	177	229	299	277	296	323	355	386
	P	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	850	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Bydgoszcz	L	20	25	39	133	182	267	265	283	309	339	370
	P	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	280	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Rzeszów	L	67	70	91	207	274	321	381	407	445	488	532
	P	340	340	380	640	640	640	640	640	640	1 900	1 900
Zielona Góra	L	7,8	3,9	0,4	8,3	6,7	5,2	2,9	3,1	3,4	3,8	4,1
	P	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	144	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

b.d. – brak danych, L – liczba pasażerów (w tys.), P – przepustowość (w tys.).

^a Zgodnie z informacją uzyskaną na Lotnisku Chopina w Warszawie roczne wartości przepustowości projektowej terminali w latach 2002–2008 obliczone zostały dla klasy A standardu jakości obsługi (wg 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 jest definiowana wyłącznie na etapie projektowania, do praktycznego wykorzystania określa się przepustowość godzinową na kolejne sezony rozkładowe.

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

Źródło: [Pancer-Cybulska i in., 2014, s. 102–103].

rozwój regionalnych portów lotniczych, przede wszystkim takich, jak Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Gdańsk-Rębiechowo, Poznań-Ławica czy Wrocław-Strachowice. Dynamika wzrostu w latach 2003–2007 (2008) nie ma precedensu w historii polskiego transportu lotniczego. Największe wzrosty w okresie 2003–2012 zanotowały lotniska: Łódź-Lublinek – 6514,3%, Bydgoszcz – 1540,0%, Katowice-Pyrzowice – 876,0% i Gdańsk-Rębiechowo – 686,3%¹. Warto zauważyć, że wszystkie wymienione porty lotnicze są portami regionalnymi. Łącznie we wszystkich regionalnych portach lotniczych liczba pasażerów wzrosła w omawianym okresie o 661,7%, natomiast w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie tylko o 85,2%.

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej spowodował bardzo szybkie wyczerpywanie się przepustowości polskich portów lotniczych. W tabeli 1 zaprezentowano zmiany liczby obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 2003–2013 na tle danych o przepustowości rocznej tych portów, natomiast w tabeli 2 – wykorzystanie przepustowości w polskich portach lotniczych w 2013 r.

Analizując tabelę 1, można zauważyć, że zarządy portów lotniczych podejmowały wiele działań, aby zwiększyć przepustowość polskich lotnisk. Było to koniecznością spowodowaną gwałtownym wzrostem liczby pasa-

Tabela 2. Przepustowość polskich portów lotniczych i jej wykorzystanie w 2013 roku

Port lotniczy	Przepustowość (w tys.)	Liczba obsługiwanych 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	5 000	2 642	52,84
Szczecin-Goleniów	850	386	45,41
Bydgoszcz-Szwederowo	280	370	132,14
Rzeszów-Jasionka	1900	532	28,00
Zielona Góra-Babimost	144	4,1	2,85
Ogółem	40 774	26 469	64,91

Źródło: [Pancer-Cybulska i in. 2014, s. 103].

¹ Duże znaczenie dla osiągania takich wysokich wskaźników dynamiki wzrostu ma również fakt, że poziom wyjściowy, jeśli chodzi o liczbę pasażerów, był niski.

żerów i zapobiegło zupełnemu paraliżowi w portach lotniczych w Polsce. W niektórych przypadkach wzrost przepustowości portu lotniczego był związany z zakończeniem rozbudowy lub budowy terminali (np. Katowice, Łódź, Gdańsk, Wrocław), co miało również związek z organizacją mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012, czasami jednak odbywało się to nie przez kompleksowe inwestycje, ale kosztem obniżania standardu obsługi pasażerów (np. Warszawa) [Szacowanie przepustowości 2010].

3. Porty lotnicze w Polsce po 2004 r. i inwestycje w ich rozwój

W Polsce funkcjonuje jeden krajowy port lotniczy (Warszawa-Okęcie) oraz 13 regionalnych portów lotniczych, z których dwa zostały oddane do użytku w 2012 r. (Lublin-Świdnik i Warszawa-Modlin), natomiast Port Lotniczy w Szymanach praktycznie nie obsługuje regularnego ruchu pasażerskiego czy też towarowego. Powszechnie stosuje się podział polskich portów lotniczych na trzy grupy. Bazuje on na klasyfikacji zaproponowanej przez Komisję Europejską w dokumencie *Wspólnotowe wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych oraz wspierania nowych połączeń lotniczych z regionalnych portów*, gdzie głównym kryterium wyodrębnienia jest liczba obsługiwanych pasażerów:

Grupa pierwsza – centralny port lotniczy: Lotnisko Chopina w Warszawie.

Grupa druga – główne regionalne porty lotnicze: Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, Port Lotniczy Poznań-Ławica, Port Lotniczy Wrocław im. Mikołaja Kopernika.

Grupa trzecia – pozostałe porty lotnicze: Port Lotniczy Szczecin-Goleń im. NSZZ Solidarność, Port Lotniczy Bydgoszcz im. Ignacego Paderewskiego, Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, Port Lotniczy Lublin-Świdnik, Port Lotniczy Warszawa-Modlin, Port Lotniczy „Mazury” w Szymanach [Rucińska, Ruciński i Tłoczyński 2012]².

² Do niniejszego wykazu należałoby również dodać Port Lotniczy Radom-Sadków, który został wpisany do rejestru lotnisk cywilnych 29 maja 2014 r., a w czerwcu tego roku miał wystartować pierwszy samolot czarterowy, jednak loty odwołano z powodu małego zainteresowania lotami z Radomia wśród klientów biur podróży (por. https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Radom-Sadk%C3%B3w dostęp w dniu 31.07.2015). Według informacji na stronie Portu od września 2015 r. z Radomia mają być wykonywane połączenia do Rygi

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. 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 stanowił dokument kierunkowy w zakresie rządowej polityki transportowej dotyczącej rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej. Był on pierwszym programem, który określał kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej oraz działania niezbędne do osiągnięcia tych celów, podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz źródła finansowania [Ministerstwo Transportu 2012]. Program stanowił również strategiczny materiał wspomagający formułowanie wniosków aplikacyjnych o środki na rozwój infrastruktury lotniczej na lata 2007–2013 zarówno z Funduszu Spójności, jak i z EFRR [*Program rozwoju 2007*].

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

- rozwój sieci lotnisk i systemów nawigacyjnych wpisanych w całości w układ transportowego 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 kraju [Ministerstwo Transportu, 2010].

Według założeń programu, rozwój sieci lotnisk w Polsce miał odbywać się poprzez rozbudowę i modernizację istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystanie i adaptację byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych. Decyzje o uruchamianiu nowych lotnisk według programu miały

(linie Air Balitc) i Pragi (Czech Airlines). W zestawieniach danych statystycznych za I kwartał 2015 r. nie zostały wykazane dane dotyczące liczby pasażerów ani dla Portu Lotniczego w Radomiu, ani dla Portu Lotniczego „Mazury” w Szymanach, ze względu na brak wykonywanych operacji lotniczych.

być podejmowane dopiero po wyczerpaniu możliwości rozbudowy i modernizacji lotnisk istniejących [Ministerstwo Transportu 2012].

Szczegółowym celem w odniesieniu do lotnictwa cywilnego było zwiększenie przepustowości portów lotniczych znajdujących się w sieci TEN-T i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej oraz zapewnienie wysokiego standardu świadczonych usług. Realizację tego celu miało zapewnić działanie 6.3. Rozwój sieci lotniczej TEN-T (Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, POIS) finansowane z Funduszu Spójności i środków własnych spółek zarządzających portami lotniczymi zaliczanymi do 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. Program zakładał następnie, że w pierwszej kolejności sieć lotnisk regionalnych powinna zostać uzupełniona o porty zlokalizowane w województwach: zachodnio-pomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim [Program rozwoju 2007].

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 [Ministerstwo Infrastruktury 2009; Komisja Europejska 2009].

Na rozwój transportu lotniczego w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” przeznaczono łącznie ponad 400 milionów euro ze środków unijnych. Ponad 250 milionów euro stanowiły środki przeznaczone na dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych. Zatwierdzony maksymalny poziom pomocy dla portów regionalnych (Gdańsk, Wrocław, Poznań, Szczecin, Rzeszów, Kraków, Katowice) wynosił 50% kosztów kwalifikowanych, natomiast dla portu lotniczego w Warszawie ten poziom wynosił 30%. Program wszedł w życie w dniu publikacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pomocy na projekty 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. POIS – Rozwój sieci lotniczej TEN-T [Ministerstwo Infrastruktury 2009; Komisja Europejska 2009].

Szacunkowa wartość wszystkich projektów infrastrukturalnych znajdujących się na liście podstawowej POIS to 3619,22 mln PLN, a łączna war-

tość dofinansowania zarezerwowana dla tych projektów to 940,95 mln PLN. W przypadku wszystkich portów lotniczych zaliczanych do sieci TEN-T na liście podstawowych projektów lotniskowych dla działania 6.3. POIiŚ – Rozwój sieci lotniczej TEN-T znajdowały się głównie inwestycje polegające na budowie lub rozbudowie terminali pasażerskich wraz z infrastrukturą lotniskową i portową [Ministerstwo Infrastruktury 2009; Komisja Europejska 2009]. Realizacja inwestycji lotniczych w ramach programu była również jednym z najważniejszych elementów przygotowania Polski do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012.

4. Rozwój transportu lotniczego jako cel strategiczny w świetle dokumentów programowych województw

Analizując regionalne strategie rozwoju, autorzy skupili się przede wszystkim na fragmentach strategii, w których występowało jakiekolwiek odniesienie do transportu lotniczego. Odniesienia takie występują we wszystkich analizowanych strategiach rozwoju województw. Kwestia istnienia bądź braku portu lotniczego w danym regionie podnoszona jest najczęściej w kontekście dostępności komunikacyjnej regionu, jako ważnego czynnika warunkującego rozwój gospodarczy oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów, szczególnie zagranicznych. Można również zauważyć, że konkretne działania dotyczące rozwoju transportu lotniczego i inwestycji w rozbudowę bądź budowę portu lotniczego występują głównie w strategiach województw, na których terenie nie ma portów lotniczych lub zlokalizowane są porty, które nie zostały zaliczone do sieci TEN-T, a tym samym nie zostały uwzględnione w rządowym Programie rozwoju sieci lotnisk. Są to przede wszystkim strategie województw: kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, łódzkiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Dość kompleksowy plan działań rozwoju drugorzędnego lotniska został nakreślony również w Strategii rozwoju województwa mazowieckiego, na którego terenie jest zlokalizowany główny port lotniczy Polski – Warszawa-Okęcie. Działania podejmowane przez władze regionalne doprowadziły ostatecznie do uruchomienia lotniska Warszawa-Modlin. Liczba pasażerów obsługiwana w portach lotniczych w niektórych strategiach została również uwzględniona jako jeden ze wskaźników monitorowania realizacji strategii oraz wskaźnik rezultatu.

Regionalne programy operacyjne są dokumentami, jak wskazuje sama nazwa, o charakterze operacyjnym, czyli są bardziej szczegółowe i podrzędne wobec strategii rozwoju. Regionalne programy operacyjne to dokumen-

ty planistyczne, które jednocześnie określają obszary, a czasem szczegółowe działania, jakie władze samorządu województwa podejmują lub mają zamiar podjąć na rzecz wspierania rozwoju województwa lub regionu. RPO są dokumentami programowymi wydatkowania funduszy europejskich w regionach, ich ostateczny kształt jest wynikiem negocjacji strony rządowej i samorządowej z Komisją Europejską pod kątem ich zgodności z zapisami Umowy Partnerstwa 2014–2020 (w okresie 2007–2013 były to Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia).

Podobnie jak w strategiach rozwoju regionów, odniesienia do transportu lotniczego, jako czynnika warunkującego dostępność komunikacyjną i rozwój regionu, występują we wszystkich diagnozach ekonomiczno-społecznych oraz analizach SWOT w RPO na lata 2007–2013. W programach operacyjnych na lata 2014–2020 transport lotniczy nie jest jednak już tak powszechnie uwzględniany. Analizując konkretne działania planowane i podejmowane przez władze województw w ramach regionalnych programów operacyjnych oraz kwoty wydatków z RPO 2007–2013 na cele związane z transportem lotniczym (pozycja 29. w indykatywnych wykazach wydatków – porty lotnicze), można zauważyć, że władze tych województw, w których zlokalizowane są porty lotnicze zaliczane do sieci TEN-T, czyli które uzyskały wsparcie z centralnie zarządzanego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, albo nie zaplanowały wydatków na cele związane z rozwojem portów lotniczych i ich infrastruktury, albo zaplanowane wydatki są relatywnie niskie. Brak jest informacji o wydatkach na rozwój portów lotniczych w RPO województw: dolnośląskiego, śląskiego i pomorskiego. Władze pozostałych przeznaczyły kwoty od ok. 5 mln EUR (władze regionu małopolskiego), przez ok. 9 mln EUR (Wielkopolska i Zachodniopomorskie) do nawet 23,5 mln EUR w przypadku władz województwa podkarpackiego, które, biorąc pod uwagę wysokość kwoty przeznaczonej na infrastrukturę lotniczą, stanowi wyjątek w tej grupie regionów. Szczególną uwagę należy zwrócić na województwo mazowieckie i lubelskie. W tych dwóch regionach władzom regionalnym udało się przy wsparciu środków europejskich w ramach RPO zrealizować projekty budowy lub przebudowy lotnisk cywilnych, które rozpoczęły funkcjonowanie w 2012 r. i realizują obecnie regularne operacje lotnicze. Władze województwa mazowieckiego przeznaczyły na ten cel w regionalnym programie operacyjnym na lata 2007–2013 kwotę nieco powyżej 20 mln EUR, natomiast województwa lubelskiego – niecałe 30 mln EUR. Województwo warmińsko-mazurskie przeznaczyło na projekt lotniska w Szymanach kwotę 37 mln EUR, jednak ten port lotniczy do chwili obecnej nie funkcjonuje i nie odprawia pasażerów.

Plany i projekty budowy regionalnych portów lotniczych znalazły się również w regionalnych programach operacyjnych województw: opolskiego, świętokrzyskiego i podlaskiego. We wszystkich tych przypadkach plany budowy lotnisk miały charakter projektów kluczowych, jednak ostatecznie nie doszło do realizacji projektów, ponieważ Komisja Europejska podawała w wątpliwość racjonalność ekonomiczną i analizy opłacalności prezentowane przez władze. Projekty budowy portów lotniczych zniknęły z regionalnych programów województw albo na etapie początkowych negocjacji z Komisją Europejską, albo w wyniku nowelizacji i poprawek do RPO, przyjmowanych w trakcie realizacji programów. W tabeli 3 przedstawiono zestawienie najważniejszych informacji dotyczących wspierania rozwoju infrastruktury lotniczej w poszczególnych województwach przez władze regionalne w świetle regionalnych strategii rozwoju oraz regionalnych programów operacyjnych. W tabeli uwzględniono również informację o funkcjonowaniu bądź braku portu lotniczego na terenie danego województwa oraz zawarto krótką charakterystykę portów lotniczych.

Zakończenie

Transport lotniczy w Polsce po wejściu naszego kraju do Unii Europejskiej odnotował dynamiczny rozwój, niespotykany wcześniej w historii branży lotniczej w Polsce. Dynamiczny wzrost liczby pasażerów spowodował szybkie wyczerpywanie się przepustowości infrastruktury lotniczej w Polsce, szczególnie w regionalnych portach lotniczych, gdzie dynamika wzrostu była największa. Potrzeba inwestycji w rozwój infrastruktury lotniskowej została dostrzeżona przez polski rząd, który przygotował w 2007 r. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, a następnie włączył projekty inwestycji w portach lotniczych do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. W ramach POIS finansowane były inwestycje w portach lotniczych zaliczanych do sieci TEN-T. Jednocześnie fakt znaczenia transportu lotniczego dla rozwoju gospodarczego regionu był dostrzegany przez władze regionalne, czego dowodem są zapisy i projekty zarówno w strategiach rozwoju województw, jak i regionalnych programach operacyjnych. Analiza tych dokumentów pozwala wysnuć wniosek, że działania władz regionalnych miały głównie charakter komplementarny w stosunku do programu rządowego. Warto jednak odnotować fakt, że dzięki wysiłkom władz regionalnych udało się uzupełnić infrastrukturę lotniskową w Polsce

Tabela 3. Wsparcie rozwoju infrastruktury lotniczej w polskich województwach w świetle regionalnych strategii rozwoju i regionalnych programów operacyjnych

Województwo/ port lotniczy	Krótką charakterystyka portu lotniczego	Rozwój infrastruktury lotniczej w regionie w świetle dokumentów strategicz- nych
Dolnośląskie / Port lotniczy Wrocław-Strachowice	Port lotniczy obsługuje zarówno regularne połączenia przewoźników sieciowych (do Warszawy, Frankfurtu n/Menem, Monachium, Dusseldorfu, Kopenhagi), jak i połączenia linii niskokosztowych (28 kierunków) oraz loty czarterowe	Rozbudowa portu lotniczego była finansowana w ramach krajowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Działania władz krajowych skupiały się głównie na poprawie skomunikowania portu lotniczego z miastem i regionem
Kujawsko- pomorskie / Port lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo	Jeden z mniejszych portów regionalnych. Obsługuje połączenia przewoźnika niskokosztowego Ryanair oraz połączenie do Frankfurtu linii Lufthansa	Rozwój portu lotniczego w Bydgoszcy jest dla władz regionalnych sposobem na poprawę międzynarodowej dostępności komunikacyjnej regionu. Wsparcie rozwoju portu lotniczego uwzględnione zostało zarówno w strategiach rozwoju, jak i w RPO na lata 2007–2013 (przeznaczona kwota – 23 775 096 EUR)
Lubelskie / Port lotniczy Lublin-Świdnik	Port lotniczy Lublin-Świdnik został otwarty w grudniu 2012 r. Obsługuje połączenia głównie przewoźników niskokosztowych (Wizzair i Ryanair) oraz połączenie do Frankfurtu linii Lufthansa	Jest nowym portem lotniczym na mapie Polski. Jego otwarcie nastąpiło głównie dzięki działaniom władz regionalnych, które w budowie lotniska upatrywały szans na zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu. Przedsięwzięcie było zaplanowane zarówno w strategiach rozwoju województwa, jak i w RPO na lata 2007–2013, z którego na inwestycje w infrastrukturę lotniskową przeznaczono 29 784 598 EUR. Podejmowane działania obejmowały również skomunikowanie lotniska z Lublinem i regionem (uruchomiono linię kolejową do portu lotniczego)

Lubuskie / Port lotniczy Zielona Góra- Babimost	Najmniejszy z regionalnych portów lotniczych. Obsługuje jedynie połączenia do Warszawy-Okęca	W strategii regionalnej zapisano jako cel operacyjny wykorzystanie istniejących warunków do rozwoju transportu lotniczego. Zakładano zapewnienie regularnej komunikacji lotniczej z Warszawą oraz innymi miastami kraju i Europy. W RPO na lata 2007–2013 założono rozbudowę i modernizację Regionalnego Portu Lotniczego Zielona Góra w Babimost (3 770 630 EUR na ten cel)
Łódzkie / Port lotniczy Łódź-Lublinek	Port lotniczy w Łodzi obsługiwał głównie połączenia linii niskokosztowych (w 2012 r. było to prawie 0,5 mln pasażerów). Po oddaniu do użytku lotniska w Modlinie linia Ryanair przeniosła tam większość połączeń, przez co liczba pasażerów korzystających z lotniska w Łodzi spadła w 2014 r. do 214 tys.	W strategii rozwoju regionu założono działania zmierzające do modernizacji portu lotniczego w Łodzi jako jednego z czynników poprawy dostępności komunikacyjnej regionu. Udział pasażerów w porcie lotniczym Łódź-Lublinek w liczbie pasażerów w portach lotniczych w Polsce uznano za jeden ze wskaźników monitorowania strategii. Rozbudowa portu lotniczego znalazła się na liście projektów kluczowych realizowanych w ramach RPO na lata 2007–2013. Przeznaczono na ten cel 24 422 903 EUR
Małopolskie / Port lotniczy Kraków-Balice	Drugi co do wielkości port lotniczy w Polsce po Okęcu, największy port regionalny posiadający najbardziej spośród portów regionalnych rozbudowaną siatkę zarówno połączeń niskokosztowych, jak i sieciowych	Port lotniczy Kraków-Balice wchodzi w skład sieci lotniczej TEN-T, dzięki czemu inwestycje w jego rozwój były finansowane głównie z POIS. W strategiach rozwoju województwa podkreślono znaczenie lotniska jako ważnego czynnika rozwoju gospodarczego Krakowa i regionu małopolskiego. W RPO na lata 2007–2013 na wsparcie inwestycji w infrastrukturę lotniskową i okolołotniskową przeznaczono 4 998 200 EUR, jako środki komplementarne w stosunku do wsparcia w ramach POIS

Województwo/ port lotniczy	Krótka charakterystyka portu lotniczego	Rozwój infrastruktury lotniczej w regionie w świetle dokumentów strategicz- nych
Mazowieckie / Port lotniczy Warszawa-Okę- cie, Port lotniczy Warszawa-Mo- dlin, Port lotniczy Radom-Sadków	Na terenie województwa funkcyj- nują trzy porty lotnicze: Warsza- wa-Okęcie, który jest głównym portem lotniczym Polski, Warsza- wa-Modlin, obsługujący głównie połączenia niskokosztowe oraz w Radomiu, który został otwarty w 2014 r., jednak obecnie nie są tam wykonywane regularne połą- czenia lotnicze	W strategiach rozwoju regionu podkreślano znaczenie transportu lotniczego (głównie lotniska Warszawa-Okęcie) dla rozwoju gospodarczego. Uzasadniano potrzebę budowy drugiego portu lotniczego, który obsługiwałby połączenia ni- skokosztowe. Działania władz regionalnych skupiały się głównie na tym przed- sięwzięciu. Z RPO na lata 2007–2013 przeznaczono na budowę Portu Lotnicze- go w Modlinie 20 137 493 EUR. Lotnisko oddano do użytku w 2012 r. Dzięki wsparciu finansowemu władz lokalnych w 2014 r. został otwarty port lotniczy w Radomiu. Podjęto próby pozyskania przewoźników do obsługi regularnych połączeń lotniczych, jednak z powodu małego zainteresowania pasażerów połą- czenia zostały zawieszone
Opolskie / brak portu lotniczego	-	Władze województwa opolskiego podjęły działania mające na celu uruchomie- nie lokalnego portu lotniczego w Kamieniu Śląskim. Plany takie znalazły się w projekcie RPO na lata 2007–2013. W wyniku aktualizacji RPO WO pro- jekt budowy portu lotniczego w Kamieniu Śląskim został przesunięty na lata 2014–2020
Podkarpackie / Port lotniczy Rzeszów-Ja- sionka	Port lotniczy Rzeszów-Jasionka obsługiwał w 2015 r. 645 tys. pasa- żerów. Obsługuje połączenia linii niskokosztowych oraz sieciowych do Warszawy i Frankfurtu	Port lotniczy Rzeszów-Jasionka wchodzi w skład sieci lotniczej TEN- -T, inwestycje w jego rozwój były finansowane głównie z PO Infrastruktura i Środowisko. W strategii regionalnej na lata 2007–2020 za ważny czynnik roz- wojowy uznano włączenie lotniska Rzeszów-Jasionka w krajową i międzynarodową sieć komunikacji powietrznej oraz wskazano kierunek działań: rozbudowa infrastruktury lotniska. W aktualizacji strategii postawiono na większe umię- dzy narodowanie lotniska oraz pełne wykorzystanie jego możliwości w zakresie transportu osób i towarów. W RPO założono, że projekty dotyczące rozwoju Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka dotyczyć będą m. in. infrastruktury oraz wyposażenia lotniska, jednak będą to projekty inne niż realizowane w ramach POIS. W RPO WP na projekty związane z rozwojem portu lotniczego zaplano- wano 23 562 479 EUR

Podlaskie / Brak portu lotniczego	-	W strategii województwa na lata 2006–2020 przyjętej w 2006 r., w ramach Działania 1. Rozwój systemu transportowego województwa założono budowę systemu komunikacji lotniczej, a w szczególności budowę lotniska regionalnego w rejonie Białegostoku. Plany takie powtórzono w aktualizacji strategii z 2013 r., w której założono uruchomienie lotniska do 2018 r. Projekt budowy lotniska został również uwzględniony w RPO, jednak ostatecznie został z niego usunięty ze względu na wątpliwości dotyczące racjonalności ekonomicznej projektu
Pomorskie / Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Port lotniczy w Gdańsku jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się w ostatnich latach regionalnym portem lotniczym w Polsce. W 2015 r. obsłużył niemal 3,5 mln pasażerów. Oferuje połączenia czarterowe i regularne zarówno przewoźników niskokosztowych, jak i sieciowych (do Warszawy, Monachium, Frankfurtu i Kopenhagi)	Port lotniczy w Gdańsku wchodzi w skład sieci lotniczej TEN-T, dzięki czemu inwestycje w jego rozwój były finansowane głównie z PO Infrastruktura i Środowisko. Zarówno w strategii rozwoju, jak i w RPO zwrócono uwagę na potrzebę rozbudowy portu lotniczego oraz uruchomienia na obszarze województwa lotnisk o charakterze komplementarnym, dotychczas niewykorzystywanych przez lotnictwo cywilne (np. Gdynia-Oksywie, Słupsk-Redzikowo). W RPO na lata 2007–2013 przewiduje się osiągnięcie wskaźnika liczby pasażerów w portach lotniczych na 100 tys. mieszkańców na poziomie ok. 125% średniej krajowej oraz ok. 75% średniej dla UE. Brak informacji o wielkości środków z RPO przeznaczonych na rozwój portu lotniczego
Śląskie / Port lotniczy Katowice-Pyrzowice	Port lotniczy Katowice-Pyrzowice zlokalizowany jest ok. 30 km na północ od Katowic. W 2015 r. liczba obsługiwanych pasażerów przekroczyła 3 mln. Lotnisko obsługuje głównie połączenia przewoźników niskokosztowych oraz czarterowych. W ofercie znajdują się również połączenia linii sieciowych do, Warszawy, Frankfurtu i Dusseldorfu. Port lotniczy obsługuje również znaczący udział przewozów cargo	Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach wchodzi w skład sieci lotniczej TEN-T; co skutkowało tym, że inwestycje w jego rozwój były finansowane głównie z PO Infrastruktura i Środowisko. Wsparcie rozwoju MPL „Katowice” zostało w szerokim stopniu uwzględnione w strategjach regionalnych województwa śląskiego jako czynnik mający poprawić konkurencyjność regionu oraz warunki inwestycyjne w regionie. Założono również stworzenie nowych szlaków komunikacyjnych, drogowych oraz szynowych prowadzących do lotniska z różnych części kraju, regionów sąsiednich i ośrodków miejskich województwa śląskiego. W RPO WŚ na lata 2007–2013 stwierdzono, że „rozmiar i ponadregionalne znaczenie MPL „Katowice” sprawia, iż jego rozwój wspierany będzie wraz z innymi lotniskami sieci TEN na poziomie krajowym w programie Infrastruktura i Środowisko”

Województwo/ port lotniczy	Krótka charakterystyka portu lotniczego	Rozwój infrastruktury lotniczej w regionie w świetle dokumentów strategicz- nych
Świętokrzyskie / brak portu lotniczego	-	W strategiach rozwoju województwa do 2020 r., zarówno uchwalonej w 2006 r., jak i jej aktualizacji z 2013 r., znalazły się plany utworzenia lotniska obsługującego ruch pasażerski o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Władze próbowały włączyć projekt budowy lotniska również do RPO WŚ na lata 2007–2013, jednak Komisja Europejska nie wyraziła zgody na finansowanie tej inwestycji z RPO
Warmińsko-ma- zurskie / Port lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach	Port lotniczy Olsztyn-Mazury zlokalizowany jest ok. 10 km od Szczytna i 59 km od Olsztyna. Został otwarty w 2015 r. i jest przeznaczony głównie dla przewo- zów obsługujących region Warmii i Mazur. Od stycznia 2016 operacje lotnicze ma rozpocząć przewoźnik Sprint Air oferujący połączenia do Krakowa i Berlina	Działania mające na celu rozwój transportu lotniczego, w tym przede wszystkim rozbudowę portu lotniczego w Szymanach k/Szczytna do parametrów właści- wych dla kategorii lotnisk drugorzędnych zostały zaplanowane już w Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, uchwalonej w 2005 r., a następnie potwierdzone w aktualizacji stra- teгии do 2025 r., uchwalonej w 2013 r. W RPO WWM stwierdzono, że powstanie portu lotniczego w Szymanach jest jednym z podstawowych warunków prze- łamania peryferyzacji transportowej województwa warmińsko-mazurskiego i rozwoju gospodarczego regionu. Stąd decyzja o finansowaniu inwestycji ze środków RPO. W indykatywnym podziale środków na pozycję „porty lotnicze” zaplanowano 37 000 000 EUR
Wielkopolskie / Port lotniczy Poznań-Ławica	Port lotniczy Poznań-Ławica zlokalizowany jest ok. 7 km od centrum miasta. W 2015 r. obsłu- żył 1,5 mln pasażerów. W ofercie portu znajdują się połączenia linii charterowych, niskokosztowych, jak i sieciowych (do Warszawy, Frankfurtu, Monachium i Kopenhagi)	Port lotniczy Poznań-Ławica wchodzi w skład sieci lotniczej TEN-T, co skutko- wało tym, że inwestycje w jego rozwój były finansowane głównie z PO Infra- struktura i Środowisko. W strategii rozwoju województwa do 2020 r. (ucha- lonej w 2005 r.) stwierdzono potrzebę rozbudowy lotniska Poznań-Ławica oraz zapewnienia w perspektywie 15–20 lat warunków do jego nowej lokaliza- cji. W aktualizacji strategii uchwalonej w 2012 r. założono kontynuację rozbudo- wy portu lotniczego Poznań-Ławica oraz dalszą rozbudowę siatki połączeń międzynarodowych i krajowych. Wsparcie z WRPO na lata 2007-2013 otrzyma- ły projekty rozbudowy lotniska, istotne dla jego rozwoju, które nie mogły być fi- nansowane na poziomie krajowym. W indykatywnym podziale środków WRPO na rozwój portu lotniczego przeznaczono kwotę 8 440 000 EUR

Zachodniopomorskie / Port lotniczy Szczecin-Goleniów	Port lotniczy Szczecin-Goleniów zlokalizowany jest ok. 45 km od centrum Szczecina. W 2015 r. obsłużył nieco ponad 300 tys. pasażerów, głównie pracowników niskokosztowych. Port lotniczy oferuje również połączenie do Warszawy-Okęcie, wykonywane przez PLL LOT	W strategii rozwoju województwa zwrócono uwagę na znaczenie portu lotniczego Szczecin-Goleniów dla rozwoju regionu i systemu portów lotniczych w Polsce, jako jedyne portu lotniczego w regionie, należącego do podstawowej sieci lotnisk w kraju zaliczanej do sieci lotniczej TEN-T. W ramach rozwoju infrastruktury lotnisk w województwie zachodniopomorskim zaplanowano również w strategii przywrócenie do użytkowania portu lotniczego w Zegrzu Pomorskim koło Koszalina. W RPO w odniesieniu do rozwoju transportu lotniczego akcentowano głównie potrzebę utworzenia portu w okolicach Koszalina. W odniesieniu portu lotniczego Szczecin-Goleniów stwierdzono, że jego rozwój, ze względu na włączenie go do sieci TEN-T, finansowany jest ze środków PO Infrastruktura i Środowisko. W inkiyatywnym podziale środków w ramach RPO na pozycję „porty lotnicze” przeznaczono kwotę 9 mln EUR
--	--	---

Źródło: Na podstawie zapisów regionalnych strategii rozwoju i regionalnych programów operacyjnych.

o dwa nowe porty lotnicze: Lublin-Świdnik oraz Warszawa-Modlin, zaprojektowane głównie do obsługi ruchu niskokosztowego. Na podstawie powyższych informacji można pozytywnie zweryfikować hipotezę postawioną we wstępie, że w dokumentach rozwojowych przypisuje się portom lotniczym – i szerzej transportowi lotniczemu – rolę strategicznego czynnika rozwoju regionów. W większości przypadków władze regionalne wspierają rozwój infrastruktury transportu lotniczego w regionach lub chciałyby to robić (np. projekty uruchamiania nowych portów lotniczych zawarte w regionalnych programach operacyjnych, które ostatecznie nie zostały zrealizowane z powodu korekt w RPO).

Władze regionalne w Polsce mają świadomość i uznają znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju gospodarki regionu oraz przywiązują wagę do rozwoju tej gałęzi transportu jako jednego z czynników rozwoju regionalnego. Należy jednak zauważyć, że projekty i plany budowy portów lotniczych wykazują często cechy z jednej strony projektów politycznych, a z drugiej – pewnych ambicji władz dotyczących posiadania portu lotniczego na swoim terenie. W przypadku niektórych projektów można zauważyć do pewnego stopnia naiwną wiarę i przekonanie, że samo otwarcie portu lotniczego wpłynie na poprawę dostępności komunikacyjnej i podniesienie atrakcyjności regionu dla inwestorów i biznesu. Podejście takie wynika zapewne z niezajomości branży lotniczej. Port lotniczy wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu jedynie wtedy, kiedy realizowane są w nim regularne operacje lotnicze. Jednak w obecnej sytuacji na rynku nie jest łatwo przekonać przewoźników do otwierania nowych połączeń z regionalnych portów lotniczych. Przewoźnicy niskokosztowi często decydują o rozpoczęciu operacji uzależniając od znaczących obniżek w opłatach lotniskowych lub też wsparcia marketingowego nowych połączeń ze środków portu lotniczego lub władz regionalnych bądź lokalnych, natomiast pozyskanie połączenia przewoźnika sieciowego jest bardzo trudne i często wiąże się z przedstawieniem mu twardych i wiarygodnych dowodów na istnienie potencjalnego popytu na połączenia z danego portu lotniczego, a i dysponowanie takimi danymi nie gwarantuje sukcesu w tym zakresie.

Reasumując, należy docenić uznanie władz regionalnych w Polsce dla transportu lotniczego jako czynnika rozwoju gospodarczego regionu oraz chęć wspierania inwestycji w rozwój infrastruktury lotniskowej w Polsce. Trzeba jednak mieć na względzie specyfikę funkcjonowania branży lotniczej, a ambicje polityczne posiadania na swoim terenie portu lotniczego należy równoważyć rzetelnymi badaniami i analizami efektywności takich inwestycji. Należy dołożyć starań, aby plany rozwoju infrastruktury lotni-

skowej w Polsce były spójne i przemysłane, aby m.in. uniknąć „scenariusza hiszpańskiego”. Władze regionalne i lokalne w wielu miejscach w Hiszpanii decydowały się na budowę portów lotniczych, również ze środków unijnych, a obecnie część z tych lotnisk stoi niewykorzystywana, generując jedynie koszty związane z utrzymaniem infrastruktury.

Bibliografia

- Braathen, S.S. Johansen, J., Lian, I., 2006, *An Inquiry into the Link between Air Transport and Employment in Norway*, Association for European Transport and Contributors, <http://web.mit.edu> [dostęp: 11.03.2012].
- Butler, S.E., Kiernan, L.J., 1986, *Measuring the Regional Economic Significance of Airports*, U.S. Department of Transportation F.A.A., Report No. DOT/FAA/PP/87-1, Washington.
- Butler, S.E., Kiernan, L.J., 1992, *Estimating the Regional Economic Significance of Airports*, U.S. Department of Transportation F.A.A., Washington.
- Cooper, A., Smith, Ph., 2005, *The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe*, EUROCONTROL Experimental Centre, EEC/SEE/2005/004.
- 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.
- Halpern, N., Braathen, S., 2010, *Catalytic Impact of Airports in Norway*, Report 1008, Moreforskning Molde.
- Huderek-Glapska, S., 2011, *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu*, PhD Thesis, Poznań.
- Huderek-Glapska, S., 2012, *The Employment and Income Benefits of Airport Operation on the Country in Transition*, Przegląd Komunikacyjny, nr 2.
- IATA Fact Sheet. Industry Statistics, 2007, wrzesień. www.iata.org.
- Komisja Europejska, 2009, *Osiem polskich portów lotniczych skorzysta z pomocy państwowej*, notatka prasowa, Bruksela, 11 lutego, IP/09/247.
- Ministerstwo Infrastruktury, 2009, *Komisja Europejska zatwierdziła program pomocowy dla głównych lotnisk w Polsce*, notatka prasowa z dnia 11.02.2009, www.mi.gov.pl, stan na dzień 31.03.2009.
- Ministerstwo Transportu, 2007, *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, Warszawa 8 maja.
- Ministerstwo Transportu, 2012, www.mt.gov.pl, stan na dzień 20.06.2012.
- Pancer-Cybulska, E., Olipra, Ł., Cybulski, L., Surówka, A., 2014, *The Impact of Air Transport on Regional Labour Markets in Poland*, Publishing House of the Wrocław University of Economics, Wrocław.

- Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa 8 maja.
- Regionalne Programy Operacyjne na lata 2007–2013 oraz 2014–2020.
- Rucińska, D., Ruciński, A. Tłoczyński, D., 2012, *Transport lotniczy: ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Strategie rozwoju województw Polski.
- Szacowanie przepustowości portów lotniczych w 2009 roku*, 2009, Urząd Lotnictwa Cywilnego, www.ulc.gov.pl [dostęp: 1.08.2010].
- The Economic Impact of Los Angeles International Airport. Final Report*, 1988, Wilbur Smith Associates, City of Los Angeles Department of Airports, Los Angeles.
- The Economic, Political, and Social Role of Airports*, 2004, w: Wells, A.T., Young, S.B., *Airport Planning and Management*, McGraw-Hill, New York.
- The Social and Economic Impact of Airports in Europe*, 2004, ACI Europe, York Aviation, January.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U., nr 91, poz. 576 z późn. zm.).
- Winiarski, B., 1999, *Czynniki konkurencyjności regionów*, w: Klamut, M. (red.), *Konkurencyjność regionów*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.