

**"WPŁYW LOTNISKA
REGIONALNEGO NA ROZWÓJ
GOSPODARCZY REGIONU"**

A decorative graphic consisting of several parallel white lines of varying thicknesses, slanted diagonally from the bottom-left towards the top-right, set against a blue gradient background.


ROZWÓJ REGIONU A INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

- ▶ Zmiany w poziomie aktywności gospodarczej związane są z dwoma pojęciami: wzrostem i rozwojem.
 - ▶ wzrost gospodarczy obejmuje zmiany ilościowe
 - ▶ rozwój jest pojęciem szerszym i oprócz zmian ilościowych obejmuje także zmiany jakościowe.
- ▶ Proces zmian jakościowych i ilościowych na poziomie regionalnym definiowany jest jako rozwój regionalny.

ROZWÓJ REGIONU A INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

- ▶ Zmiany w regionie zachodzą w czterech obszarach:
 - ▶ proces ekonomiczny
 - ▶ społeczny
 - ▶ postęp techniczny
 - ▶ technologiczny
 - ▶ rozwój ekologiczny.
- ▶ Narzędziem stymulującym wielkość i tempo rozwoju regionalnego jest polityka regionalna.


ROZWÓJ REGIONU A INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

- ▶ Dostępność transportowa regionu jest jednym z czynników intensyfikujących jego rozwój.
 - ▶ Port lotniczy jest szczególnym przykładem punktowej infrastruktury transportu, której obecność w regionie generuje liczne korzyści dotyczące użytkowników i jest to m.in. skrócenie czasu oraz zmniejszenie kosztów podróży oraz korzyści generujące między innymi efekty dochodowe i zatrudnienia.
- 

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Porty lotnicze są węzłami komunikacyjnymi nie tylko w ramach systemu transportu lotniczego, ale także w ramach multimodalnego systemu transportu. Im większa jest liczba pasażerów i operacji lotniczych na lotnisku, tym większe znaczenie mają regionalne połączenia drogowe i kolejowe, które znacznie ułatwiają komfort podróżnych i wpływają na atrakcyjność lokalizacji strefy okołolotniskowej.
- ▶ To właśnie dobre skomunikowanie stref okołolotniskowych jest jednym z powodów, dla których przyciągają one kolejne funkcje i inwestycje.

TRANSPORT - POJĘCIA

- ▶ Intermodalność oznacza podróż ze zmianami środków transportu na różnych odcinkach.
 - ▶ Multimodalność, wiąże się z samą możliwością pokonania drogi różnymi środkami transportu (np. albo samolotem, albo pociągiem).
 - ▶ Intramodalność, możliwość przebycia różnych możliwych tras lub dokonania przesiadek w ramach jednego środka transportu.
- 


TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Zależności pomiędzy infrastrukturą transportu lotniczego a rozwojem gospodarczym są tematem słabo rozpoznanym w krajowej literaturze przedmiotu.
- ▶ Przyczynami tego stanu jest:
 - ▶ niedojrzałość rynku transportu lotniczego w Polsce, a tym samym marginalizacja jego znaczenia zarówno dla krajowego systemu transportowego jak i dla rozwoju gospodarczego.
 - ▶ trudność w identyfikacji i pomiarze efektów kreowanych przez rozwój i użytkowanie infrastruktury transportu.

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Jedną z trudności jakie pojawiają się w badaniu zależności pomiędzy infrastrukturą transportu a gospodarką regionu jest kierunek zależności.
- ▶ Rozwój infrastruktury transportu może być następstwem rozwoju gospodarczego. Przez niektórych badaczy zauważana jest korelacja zachodząca w dwóch kierunkach. Trudno jest jednoznacznie określić co jest przyczyną, a co jest skutkiem rozwoju gospodarczego oraz wielkości infrastruktury transportowej danego regionu.

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Biorąc pod uwagę historię rozwoju miast, lokalizacje w pobliżu węzłów transportowych zawsze przyciągały największe inwestycje, przez co miasta te stawały się ośrodkami intensywnego zagospodarowania przestrzennego.
 - ▶ Podobne zjawisko można zaobserwować w przypadku lotnisk, gdzie wraz ze wzrostem liczby przewożonych pasażerów oraz ładunków nasila się też tendencja przyciągania dodatkowych funkcji komercyjnych.
- 


TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Czynniki powodujące zagospodarowanie strefy okołolotniskowej jest spowodowane funkcjonowaniem:
 - ▶ przedsiębiorstw zajmujących się usługami transportu lotniczego (pasażerskiego i cargo)
 - ▶ przedsiębiorstw, które często korzystają z transportu lotniczego
 - ▶ przedsiębiorstw, które zaspokajają dodatkowe potrzeby pasażerów lotniczych i pracowników dwóch poprzednich typach organizacji
 - ▶ przedsiębiorstw, które po prostu potrzebują dobrze skomunikowanych terenów inwestycyjnych i wybierają tereny dostępne w sąsiedztwie lotniska, choć sama bliskość lotniska niekoniecznie jest im potrzebna.
- ▶ Odbywa się to w sposób samoistny i organiczny oraz rozłożony w czasie

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Centralnym elementem strefy lotniskowej pozostaje terminal pasażerski, który obrasta szeregiem dodatkowych funkcji dla podróżnych. Są to już nie tylko sklepy wolnoctwowe i gastronomia, ale wyspecjalizowane usługi: butiki, restauracje i bary różnej kategorii, galerie handlowe, banki, kina i inne atrakcje rozrywkowe i kulturalne, loże dla pasażerów VIP, kaplice, centra biznesowe, salony kosmetyczne, centra sportowe.
- ▶ Na polskich lotniskach trend ten dopiero zaczyna się uwidaczniać, a dodatkowe funkcje ograniczają się do handlu, gastronomii i podstawowych usług, z których podróżni mogą skorzystać, czekając na samolot.


TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Celem rozwijania dodatkowych funkcji lotniska jest między innymi poprawa jakości obsługi przy jednoczesnej redukcji poczucia zmarnowanego czasu podczas oczekiwania na samolot przez podróżnego, zmniejszenie stresu związanego z podróżą. Generalnie poprawa wrażenia podróżnych z pobytu na lotnisku, co może się przyczynić do wyboru danego lotniska w przyszłości.
 - ▶ Podstawowe znaczenie mają względy ekonomiczne.
- 


TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Porty lotnicze są uznawane za jeden z głównych czynników stymulujących rozwój społeczno- -gospodarczy regionów który prowadzi do powstania korzystnych efektów społeczno-ekonomicznych w skali regionu, poprzez:
 - ▶ wzrost zatrudnienia
 - ▶ wzrost dochodów.
- ▶ Obejmuje on:
 - ▶ zwiększanie mobilności ludności
 - ▶ wzrost atrakcyjności regionu dla inwestorów dzięki łatwiejszemu dostępowi do światowych rynków
 - ▶ rozwój turystyki
 - ▶ tworzenie miejsc pracy

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Liczba miejsc pracy zależna od funkcjonowania portu lotniczego to ilość osób zatrudniona bezpośrednio przez port lotniczy jak też przez firmy zależne. Nie oznacza to jednak, że w przypadku braku portu lotniczego osoby te pozostałyby bez pracy. Część zasobów pracy zostałaby wykorzystana w tym samym lub w innych sektorach gospodarki.
 - ▶ Pojawia się tutaj kwestia efektywności wykorzystania zasobów.
- 

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ W zależności, jak bardzo efekty są związane z lotnictwem, wyróżnia się:
 - ▶ bezpośrednie, które są całkowicie lub w większości związane z funkcjonowaniem lotniska
 - ▶ pośrednie, powstające dzięki działalności gospodarczej prowadzonej poza lotniskiem, którą można przypisać jego istnieniu
 - ▶ indukowane, związane z efektem mnożnikowym inwestycji
 - ▶ tzw. efekt katalizatora
- 

EFEKTY KREOWANE PRZEZ PORT LOTNICZY WEDŁUG ZATRUDNIENIA I DOCHODÓW PORTÓW LOTNICZYCH

Rodzaj wpływu	Efekt zatrudnienia	Efekt dochodowy
Wpływ bezpośredni	Generowany przez operatora portu i podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego	Generowany przez operatora portu i podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego
Wpływ pośredni	Generowany przez dostawców usług do podmiotów bezpośrednich	Generowany przez dostawców usług do podmiotów bezpośrednich
Wpływ indukowany	Generowany przez wydatki osób zatrudnionych w podmiotach bezpośrednio i pośrednio związanych z portem lotniczym	Generowany przez wydatki osób zatrudnionych w podmiotach bezpośrednio i pośrednio związanych z portem lotniczym
Wpływ katalizowany	Brak	Generowany przez wydatki turystów wylatujących i przylatujących do regionu

TRANSPORT LOTNICZY A REGION

- ▶ Identyfikacja i pomiar efektów kreowanych przez użytkowanie i rozwój i infrastruktury transportu lotniczego jest niejednoznaczna .
- ▶ Wyniki badań wybranych regionalnych portów lotniczych w Polsce oraz doświadczenia z analiz europejskich wskazują na duże i rosnące efekty gospodarcze, które są tworzone dzięki funkcjonowaniu i rozwojowi portów lotniczych.
- ▶ Efekty mnożnikowe i stymulowane, będące skutkiem działalności portu lotniczego sprawiają, iż podejmowanie inwestycji w infrastrukturę lotniskową wzmacnia rozwój gospodarki lokalnej, regionalnej a nawet krajowej.

EKONOMICZNE I SPOŁECZNE EFEKTY FUNKCJONOWANIA PORTU LOTNICZEGO - BADANIA.

- ▶ Zdaniem specjalistów ruch przylotowy przekłada się na dalszy rozwój regionu według klasycznego efektu mnożnikowego, który szacuje się średnio na 2,9, co oznacza, iż każda jednostka pieniężna przychodu w porcie lotniczym generuje 2,9 jednostek pieniężnych w gospodarce regionu.
- ▶ Wg danych Airports Council International Europe dodatkowy milion pasażerów korzystających z portu lotniczego generuje 2000 miejsc pracy w skali regionu i 1425 miejsc pracy w skali lokalnej, przy czym efekt jest wysoce zróżnicowany w funkcji wielkości portu lotniczego i jego roli w systemie transportowym.
- ▶ Wg tych samych badań suma efektów z wyłączeniem efektów katalizowanych rozwojem turystyki sięga zazwyczaj 1,4 – 2,5% wartości regionalnego PKB

EKONOMICZNE I SPOŁECZNE EFEKTY FUNKCJONOWANIA PORTU LOTNICZEGO - BADANIA.

- ▶ Badania British Aerospace wg których wykazano, że wg kryterium rynku pracy - 1 mln pasażerów w dużych portach lotniczych pozwala wykreować do 4 tys. nowych miejsc pracy w regionie.
- ▶ Jak podają naukowcy na każdego pracownika zatrudnionego przez zarządzającego portem lotniczym przypada średnio 9 osób pracujących na rzecz innych instytucji prowadzących działalność w porcie lotniczym.
- ▶ Te ogólne zależności dotyczą portów regionalnych, ale wykształconych, ze stabilną ofertą przewozową, właściwie skonstruowanym doбором przewoźników, umiejętnie wkomponowanych w system transportowy regionu, w których wolumen ruchu przekracza 0,5 mln pasażerów rocznie (niekiedy 1 mln pax).

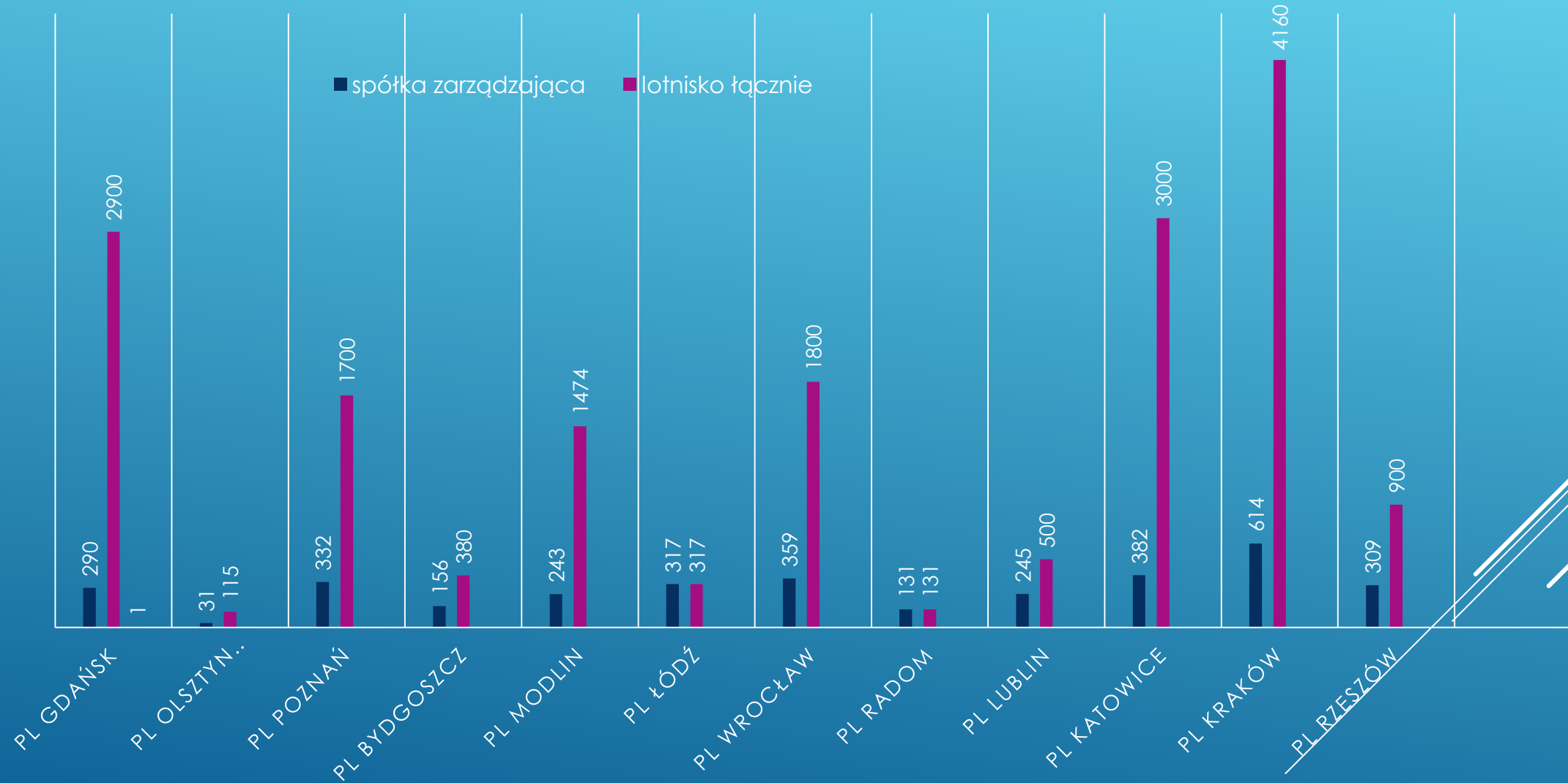
EKONOMICZNE I SPOŁECZNE EFEKTY FUNKCJONOWANIA PORTU LOTNICZEGO - BADANIA.

- ▶ W początkowym okresie rozwoju lotniska lokalnego wpływ finansowy na gospodarkę regionu w ujęciu bezwzględnym jest niewielki; dopiero wraz z utwaleniem się oferty przewozowej i jej stopniowym rozwojem, ów wpływ będzie rósł wyraźnie.
- ▶ Możliwe jest wystąpienie punktu przegięcia, od którego dynamika może słabnąć; moment ten, jego wystąpienie, zależy od gospodarki regionu (struktury), doboru przewoźników i typu strumieni pasażerów.

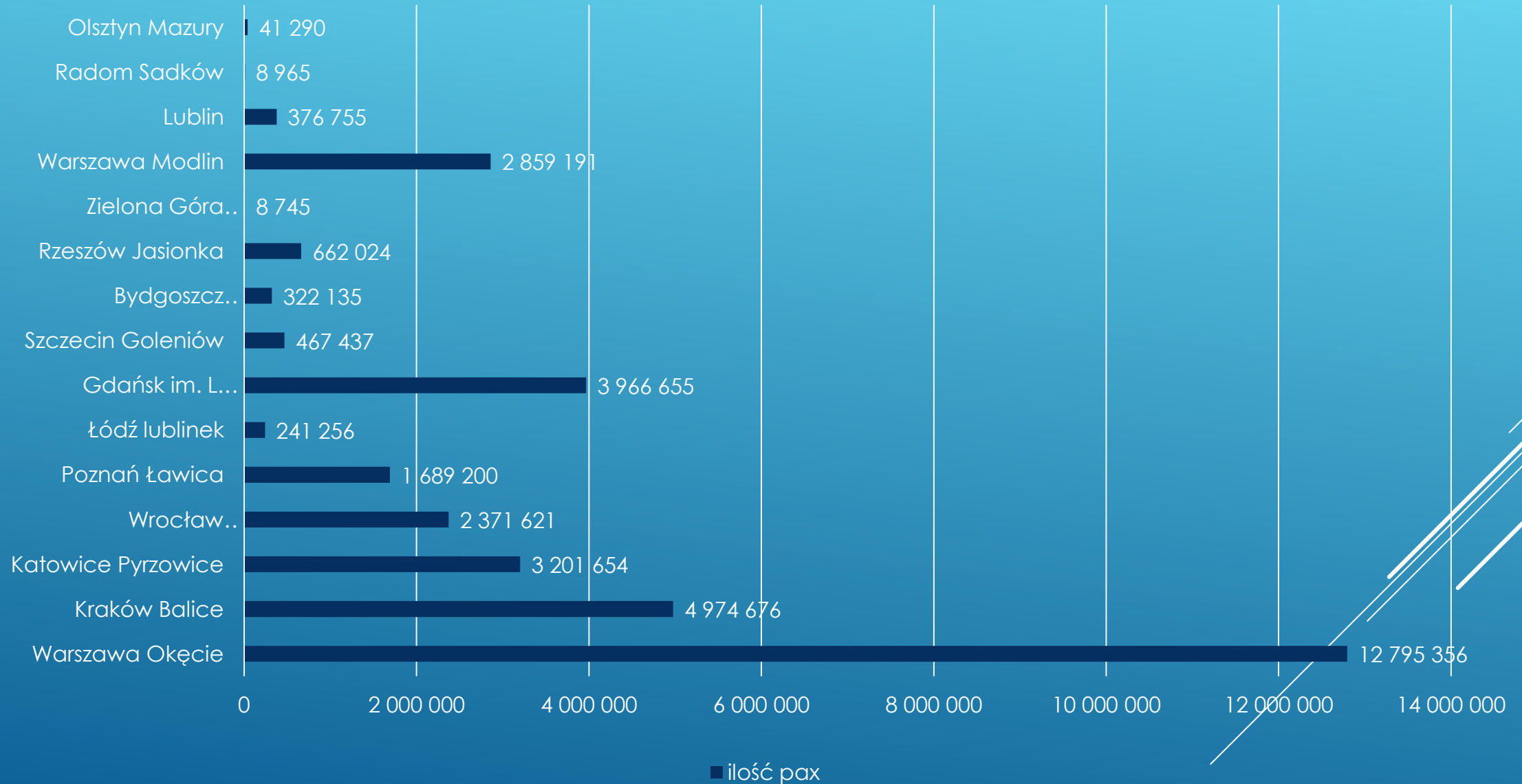
- ▶ **Efekt bezpośredni** rośnie wraz ze wzrostem liczby pasażerów, jednakże nieco szybciej niż funkcja liniowa, bo wraz ze wzrostem liczby pasażerów stopniowo rośnie zakres usług dodatkowych i podmiotów m.in. liczba sklepów i innych obiektów w porcie lotniczym i najbliższych jego okolicach. Jest to wskaźnik kreujący, w dużych portach lotniczych, ilość zatrudnionych osób / 1 mln pasażerów obsłużonych w ciągu roku

OCENIA SIĘ, ŻE NA KAŻDEGO ZATRUDNIONEGO PRACOWNIKA PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO PORTEM PRZYPADA ŚREDNIO 9 OSÓB PRACUJĄCYCH NA RZECZ INNYCH INSTYTUCJI PROWADZĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ W PORCIE LOTNICZYM


ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH OSÓB DANE NA 2016 ROK



Lotniska w Polsce według obsłużonych pasażerów w 2016 roku



- ▶ **Efekt pośredni** związany z funkcjonowaniem łańcuch dostaw produktów i usług na rzecz działalności uwzględnianej przy szacowaniu efektów bezpośrednich (np. dostawy mediów, paliw, materiałów itp. usługi transportowe, budowlane itp. dla działalności prowadzonej w porcie lotniczym i w jego bezpośrednim otoczeniu).

- ▶ Dla kalkulacji **efektu indukowanego** przyjmuje się w polskich portach regionalnych mnożnik na poziomie 1,2 – 1,3.
 - ▶ Powstają dzięki wydatkom ponoszonym przez zatrudnionych na rzecz działalności uwzględnianej przy szacowaniu efektów bezpośrednich i pośrednich.
 - ▶ Wylicza się przez dodanie efektu bezpośredniego i pośredniego, następnie sumę mnoży przez przyjęty wskaźnik.
- 

- ▶ **Efekt katalizatora** to przyjęta wartość w zależności od zróżnicowania turystycznego regionu. wyliczany jest w sposób klasyczny, uwzględniając średnie dzienne wydatki turystów oraz średni czas ich pobytu, przy założeniu jaki odsetek strumienia recepcyjnego wyniesie ilość nierezydentów. Uwzględniane są badania wydatków odwiedzających a wpływy uzyskiwane od turystów w PLN za pobyt w określonym czasie.

SZACUJE SIĘ, ŻE DZIĘKI EFEKTOWI KATALIZATORA MOŻNA POMNOŻYĆ EFEKTY BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE I INDUKOWANE ŚREDNIO O WSPÓŁCZYNNIK 1,8

Ruch pasażerski w ciągu roku - 380 676,
w tym:

Regularny - 236 601

regularny gości zagranicznych – 209 345

Czarterowy – 104 672

przeciętne dzienne wydatki – 769 zł

Wpływ pośredni: 89 137 475 zł

EFEKTY INDUKOWANE

$(32\,667\,682\text{ zł} + 89\,137\,475\text{ zł}) \times 1,3 = 158\,346\,704\text{ zł}$

EFEKT KATALIZATORA (nie wyliczony)

**CAŁKOWITY WPŁYW EKONOMICZNY
REGIONALNEGO PORTU LOTNICZEGO - PRZYKŁAD**

Wynagrodzenie netto	10 134 368 zł
Składki na świadczenie socjalne	5 968 898 zł
Podatek dochodowy	1 079 702 zł
Przychody operatora portu netto	10 679 586 zł
Część przychodów pozostałych podmiotów	4 805 128 zł
Wpływ bezpośredni	32 0667 682 zł

Zakładając, że na terenie portu lotniczego działalność gospodarczą prowadzi ponad 78 podmiotów. Podmioty działające na terenie portu lotniczego zatrudniają łącznie ponad 550 pracowników

Wpływ bezpośredni	140 791 331 PLN
Wpływ pośredni	1 124 723 040 PLN
Wpływ indukowany	1 518 620 884 PLN
Wpływ katalizowany (stymulowany)	115 041 600 PLN
Łączny wpływ ekonomiczny	2 980 178 816 PLN

CAŁKOWITY WPŁYW EKONOMICZNY
REGIONALNEGO PORTU LOTNICZEGO
NA MAZOWSZU - PRZYKŁAD

- ▶ W długookresowym prognozowaniu efektów gospodarczych związanych z działalnością portu lotniczego uznano, że należy uwzględnić dwie tendencje:
- ▶ - wraz ze wzrostem ilości pasażerów zwiększać się będą efekty bezpośrednie wynikające ze wzrostu zatrudnienia w porcie lotniczym, wzrostu wynagrodzeń, świadczeń socjalnych, podatków czy dochodów operatora portu;
- ▶ - wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego zmieniać się będzie jego struktura. Udział pasażerów biznesowych będzie zmniejszał się w stosunku do ogólnej liczby pasażerów. Równocześnie wzrastać będzie udział pasażerów podróżujących w innych celach – turystów, studentów, osób wyjeżdżających do pracy, rodziny itp.

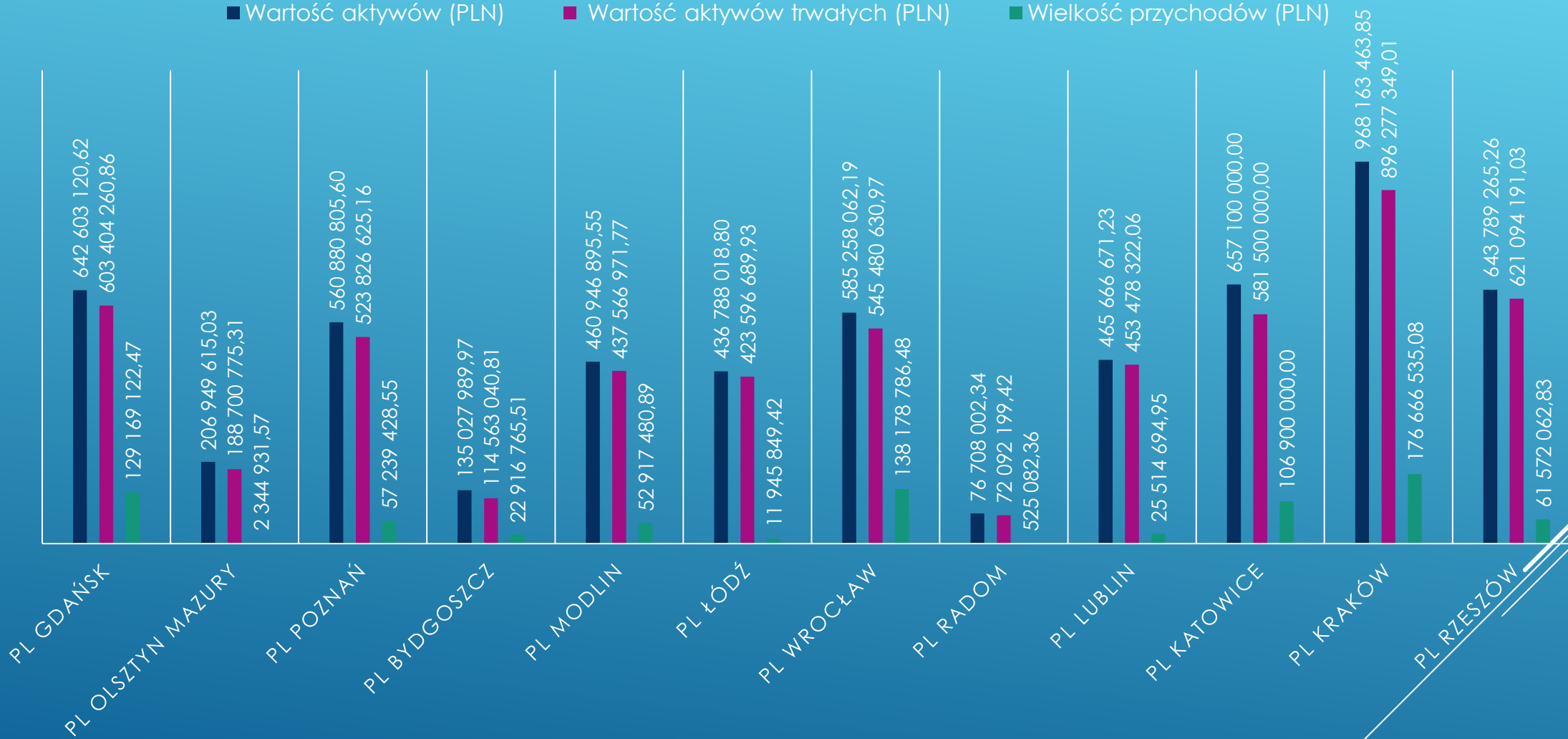
CAŁKOWITY WPŁYW EKONOMICZNY
REGIONALNEGO PORTU LOTNICZEGO
NA MAZOWSZU – PRZYKŁAD CD.

- ▶ W badaniach przeprowadzonych dla Kielc i woj. świętokrzyskiego oszacowano, iż przeciętnie jeden pasażer polskiego portu regionalnego generuje dodatkowe 735 PLN w gospodarce regionu – jest to suma czterech charakteryzowanych efektów.

CAŁKOWITY WPŁYW EKONOMICZNY
REGIONALNEGO PORTU LOTNICZEGO WOJ.
ŚWIĘTOKRZYSKIE - PRZYKŁAD

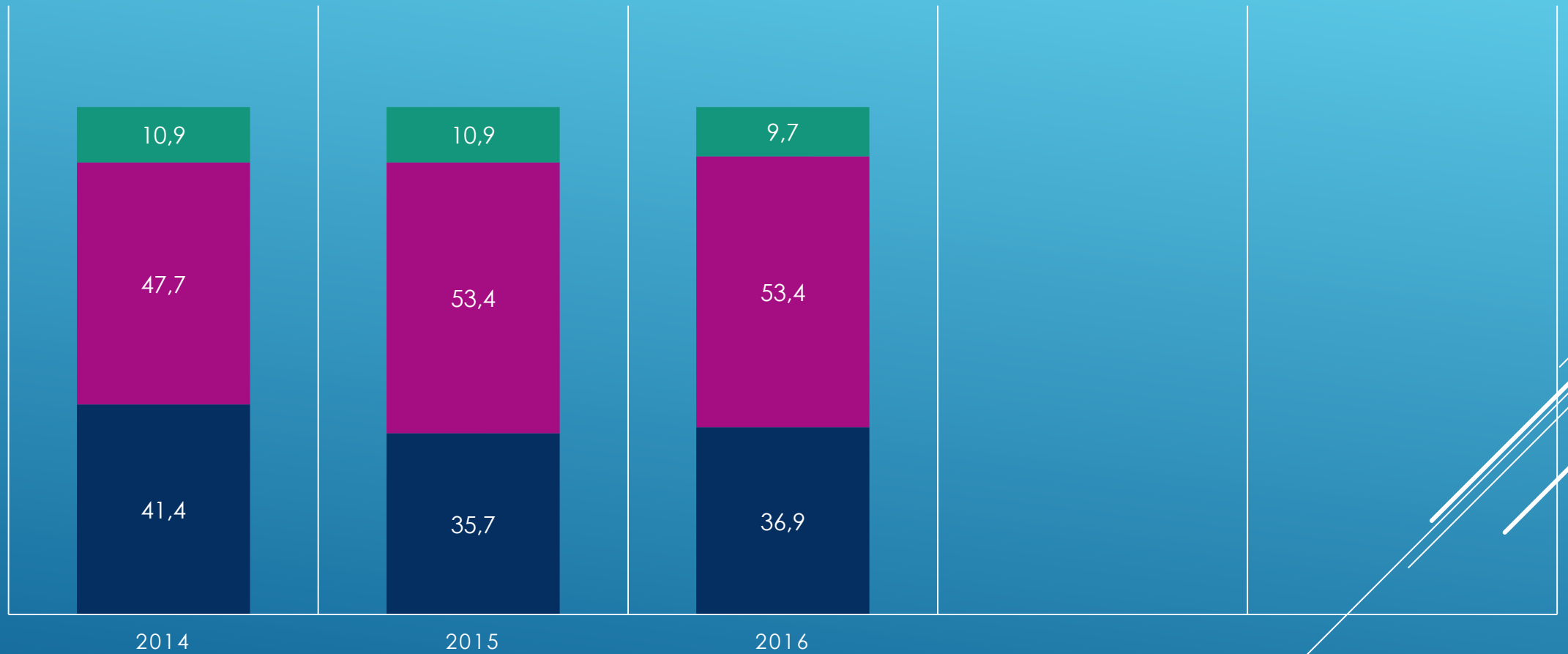
DANE FINANSOWE LOTNISK NA KONIEC 2015 ROKU

■ Wartość aktywów (PLN) ■ Wartość aktywów trwałych (PLN) ■ Wielkość przychodów (PLN)



UDZIAŁ PRZEWOŹNIKÓW WEDŁUG MODELU BIZNESOWEGO W % W POLSCE

■ sieciowi ■ niskokosztowi ■ czarterowi



Udział przewoźników według rynku przewozów w Polsce w 2016 roku

