

Magdalena Wartalska

Uniwersytet Łódzki

ROZWÓJ LOTNISK REGIONALNYCH – PRZYKŁAD ŁODZI

1. Wstęp

Przemiany społeczno-ekonomiczne, jakie dokonały się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, spowodowały duże zmiany w organizacji transportu lotniczego. Szczególne znaczenie dla rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce miało przyjęcie zasady „otwartego nieba”, a co za tym idzie – deregulacja i liberalizacja transportu lotniczego w Polsce. Liberalizacja prowadzi do konkurencji, której ramy wyznaczają przepisy w sprawie dopuszczalnych umów i porozumień między przewoźnikami, koncentracji (łączenia się) przedsiębiorstw lotniczych czy udzielania im pomocy państwowej. Wolna konkurencja wymusza na przewoźnikach prowadzenie działalności w sposób jak najbardziej efektywny, a to prowadzi do ciągłego szukania przez nich oszczędności. Nie może się to jednak w żadnym przypadku odbywać kosztem obniżenia standardów bezpieczeństwa, kosztem pasażerów czy środowiska naturalnego [Szymala 2002, s. 84].

Procesy te doprowadziły do powstania nowego rodzaju usług transportowych, świadczonych przez przewoźników niskokosztowych, które to usługi zrewolucjonizowały rynek lotniczy. Konkurencja pomiędzy tanimi liniami doprowadziła do znacznego spadku cen biletów lotniczych, czego naturalną konsekwencją jest wzrostu popytu na tego rodzaju usługi. Miało to niebagatelny wpływ na rozwój działalności lotnisk regionalnych. Warto zauważyć, że w latach 1998-2006 odnotowano przeszło trzykrotny wzrost liczby odprawianych pasażerów: z 4970 tys. do ponad 15 350 tys.

Rozbudowa infrastruktury lotniskowej to jedna z najważniejszych dziedzin wpływających na rozwój gospodarki światowej. Jest to jednocześnie jeden z warunków osiągnięcia celów ekonomicznych i dokonania się przemian społecznych w mieście i regionie. Dobry dostęp do rynków, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, za pomocą dogodnych połączeń transportowych jest uważany za podstawowy warunek do podejmowania decyzji o lokowaniu nowych inwestycji.

Doniosłość problematyki rozwoju infrastruktury lotniczej została dostrzeżona przez Komisję Europejską, która w swych wytycznych stwierdza, że infrastruktura

lotniskowa stanowi jedną z możliwości, poprzez które władze centralne i samorządowe mogą oddziaływać na rozwój gospodarczy regionu, politykę zagospodarowania terenu, politykę transportową itp. [*Wytyczne wspólnotowe dotyczące...* 2005, art. 56].

Celem niniejszego opracowania jest pokazanie znaczenia lotnisk regionalnych w podnoszeniu konkurencyjności miast i regionów oraz roli władz lokalnych i regionalnych w rozwoju portów lotniczych. Powyższe kwestie zostaną omówione na przykładzie Portu Lotniczego im. Władysława Reymonta w Łodzi. Punktem wyjścia rozważań jest konstatacja, że władze samorządowe coraz częściej dostrzegają potrzebę budowy nowych i modernizacji już istniejących lotnisk. Jest to nie tylko kwestia zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej miast i regionów, ale jednocześnie podniesienia ich prestiżu.

2. Rozwój Portu Lotniczego im. Władysława Reymonta w Łodzi

Istotne dla funkcjonowania łódzkiego lotniska jest jego położenie. Łódź pod względem liczby ludności jest trzecim co do wielkości miastem Polski, leżącym niemalże w jej geometrycznym środku. Lotnisko znajduje się 6 km od ścisłego centrum miasta i 10 km od przyszłego skrzyżowania dwóch ważniejszych transeuropejskich autostrad. W jego bezpośrednim otoczeniu mieszka ok. 1,4 mln ludzi, a w promieniu 150 km od lotniska – ok. 11 mln.

Łódzkie lotnisko wchodzi w skład systemu polskich lotnisk regionalnych. Ma status lotniska cywilnego, międzynarodowego (od 1996 r.) z własnym przejściem granicznym, spełnia standardy obsługi podobne do pozostałych polskich portów regionalnych. Dzięki istniejącej infrastrukturze port lotniczy może przyjmować większość samolotów pasażerskich i obsłużyć ok. 6-7 mln pasażerów rocznie.

Podobnie jak większość regionalnych portów lotniczych¹, Port Lotniczy im. Władysława Reymonta jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością. Została ona zawiązana 29 czerwca 1993 r. i od tego momentu jej władzę stanowią Zgromadzenie Wspólników, Rada Nadzorcza oraz Zarząd. Założenie spółki uczyniło z Portu Lotniczego firmę zorientowaną kapitałowo i nastawioną prorynkowo, która aktywnie zarządza infrastrukturą lotniska, mając wpływ jednocześnie na rozwój otaczających ją terenów i sprawując bezpośrednią kontrolę nad własnymi finansami. Jej struktura własnościowa przedstawia się, jak pokazuje to tab. 1.

Warto zwrócić uwagę, że udział miasta Łodzi w spółce wynosi 94,2%, a łódzkiego samorządu wojewódzkiego zaledwie 5,7%. Jest to niekorzystna sytuacja, gdyż dominacja jednego z właścicieli, w tym przypadku miasta, może prowadzić do zmniejszania skuteczności funkcji zarządczych i nadzorczych. Stąd też aby zapewnić stabilną strukturę kapitałową, władze samorządu województwa powinny konse-

¹ 9 spośród 12 regionalnych portów lotniczych to spółki prawa handlowego z udziałem kapitału samorządowego – gminnego i wojewódzkiego.

kwentnie zwiększać swoje udziały w spółce, tak jak ma to miejsce w innych portach regionalnych [www.lotniskodlalodzi.org].

W 2004 r. opracowano *Plan generalny lotniska Łódź Lublinek*. Dokument ten przedstawia koncepcję przestrzennego i funkcjonalnego rozwoju lotniska w perspektywie do 2025 r., z uwzględnieniem inwestycji w infrastrukturę lotniska oraz inwestycji zewnętrznych na terenach okołolotniskowych. W planie przedstawiono także inwestycje zmierzające do podniesienia kategorii lotniska, a tym samym zwiększenia bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

Szczególne znaczenie dla lotniska miał rok 2005, kiedy to rozpoczęto liczne inwestycje, mające na celu poprawienie infrastruktury lotniska. Wydłużono pas startowy do 2100 metrów, poszerzono drogę kołowania, powiększono płytę postojową, zakupiono wiele urządzeń do obsługi naziemnej samolotów. Uruchomiono drugi terminal pasażerski, zdolny do odprawienia jednocześnie dwóch samolotów typu Boeing 737.

Dwa istniejące terminale zapewniają wysoki poziom obsługi pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym. Terminal I o przepustowości do 50 pasażerów na rejs, zmodernizowany w 1997 r., obsługuje połączenia regularne, *general aviation*, biznesowe i VIP. Terminal II o przepustowości 2 razy 200 pasażerów na rejs, wybudowany w 2005 r., wyposażony w salon do obsługi pasażerów VIP (*executive lounge*), obsługuje loty międzynarodowe, w tym niskokosztowe oraz czartery [www.lotnisko.lodz.pl].

30 października 2005 r. irlandzki Ryanair, rozpoczął regularne loty z Łodzi do Londynu, a następnie do Dublina, Nottingham oraz Shannon. Przywrócono regularne połączenie z Warszawą, a latem 2006 r. biura podróży po raz pierwszy zaproponowały możliwość wylotu z Łodzi czarterami do Tunisu i Hurghady.

W 2006 r. zrealizowano kolejne inwestycje, m.in. budowę nowej strażnicy Lotniskowej Straży Pożarnej oraz wydłużenie pasa do 2500 m i poszerzenie do 60 m, dzięki czemu w Łodzi mogą obecnie lądować i startować wszystkie samoloty średniego zasięgu, z pełnym obciążeniem paliwem. Pod koniec 2006 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego przekazał władzom łódzkiego portu Certyfikat Lotniska Użytku Publicznego, który potwierdza, że lotnisko spełnia wymagania techniczne, zasady bezpieczeństwa i ochrony pożarowej.

Obecnie Port Lotniczy w Łodzi obsługuje połączenia do 9 miast w Polsce i Europie. Połączenia realizowane są przez 3 przewoźników: największą tanią linię lotniczą w Europie – irlandzki Ryanair (Londyn – 7 tygodniowo, Dublin – 3, Nottingham – 3, Liverpool – 2), JetAir (Berlin – 2, Kopenhaga – 3, Wiedeń – 10, Bydgoszcz – 10) oraz Sun d'Or (Tel Awiv – 1). W okresie wakacji uruchamiane są również loty czarterowe do Tunezji, Turcji, Egiptu i Izraela. W planach jest uruchomienie przez Ryanair połączeń do kolejnych europejskich miast (Sztokholm – 2 od 29 października 2008 r., Edynburg – 2 od 23 września 2008 r. i Shannon – 2 od 3 listopada 2008 r.) [www.lotnisko.lodz.pl].

W 2007 r. port obsłużył ponad 310 tys. pasażerów, co daje dynamikę ponad 150% w stosunku do roku poprzedniego. Średnie obłożenie w samolotach tanich linii lotniczych kształtuje się na bardzo wysokim poziomie. W 2006 r. wskaźnik ten wahał się pomiędzy 72 a 90%. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez władze lotniska, wiek statystycznego pasażera mieścił się pomiędzy 21 a 30 rokiem życia (53% badanych pasażerów). Zdecydowana większość badanych to osoby narodowości polskiej – ponad 94%. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby z wykształceniem średnim (49%) i wyższym (41%). Największą liczbą pasażerów to mieszkańcy regionu łódzkiego (51%), w tym 25% osób pochodziło z Łodzi².

Według przedstawionej w planie generalnym prognozy niezależnych ekspertów, w najbliższych latach zakładany jest w Porcie Lotniczym Łódź dalszy wzrost ruchu, choć nie tak dynamiczny jak obecnie. Największy przyrost wystąpi w latach 2007-2010. Do 2010 r. liczba przewiezionych pasażerów podwoi się i przekroczy 1 mln. W kolejnych latach przyrosty te będą coraz niższe (w latach 2011-2015 – średnio 10% rocznie, 2016-2020 – 7%, 2021-2025 – 5%)³.

Należy również podkreślić, że w 2008 r. ruszyła budowa trzeciego terminalu i nowych parkingów. Koszt tej inwestycji szacowany jest na blisko 200 mln zł. W nowym terminalu ma być rocznie odprawianych 2 mln pasażerów. Pieniądze na inwestycję pochodzą z budżetu miasta, które jest większościowym udziałowcem lotniska, z samorządu wojewódzkiego oraz z funduszy unijnych. Lotnisko przygotowuje się również do obsługi lotów cargo m.in. na potrzeby koncernu Dell. Koniecznością jest jednak stworzenie odpowiednich warunków umożliwiających lądowanie i obsługę dużych samolotów towarowych.

Warto równocześnie podkreślić, że łódzkie lotnisko nie należy do sieci transeuropejskich (Trans-European Network – TEN). Koncepcja sieci transeuropejskich stanowi część koncepcji paneuropejskiej sieci transportowej. Podstawę prawną funkcjonowania TEN stanowi tytuł XV – Sieci transeuropejskie (w ramach nowelizacji dokonanej Traktatem o Unii Europejskiej [Traktat ustanawiający Wspólnotę... 2002, art. 154-156]). Zgodnie z zawartymi tam postanowieniami, mając na względzie utworzenie rynku wewnętrznego oraz osiągnięcie spójności społeczno-gospodarczej, Wspólnota przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki. W ramach systemu wolnych i konkurencyjnych rynków działania Wspólnota wspiera tworzenie wzajemnych połączeń oraz zapewnienie interoperacyjności sieci krajowych, uwzględniając w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z regionami centralnymi.

Obecność lotniska w sieci TEN-T jest szczególnie istotna z finansowego punktu widzenia. Środki z budżetu TEN-T są przeznaczone na projekty, które przyczynią się do zrównoważenia rozwoju sieci transportowej na obszarze całej Wspólnoty, zapew-

² Na podstawie dokumentów wewnętrznych Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta.

³ Materiały wewnętrzne: Port Lotniczy Łódź, *Plan generalny lotniska Łódź Lublinek*, Wrocław, Łódź, czerwiec 2006.

nią spójność oraz interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz dostęp do niej, będą integrować wszystkie rodzaje transportu, a także przyczynią się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa uzgodnionych w traktacie akcesyjnym [*Transeuropejskie sieci transportowe...*].

Komisja Europejska w 2010 r. ma podjąć decyzję o wpisaniu łódzkiego lotniska do sieci. Dla władz miasta i województwa jest to sprawa priorytetowa, gdyż możliwość wykorzystania środków unijnych, a także nowa polityka UE, wspierająca rozwój regionalnych portów lotniczych, jest szansą realizacji kapitałochłonnych inwestycji w najbliższych latach.

3. Znaczenie lotniska w rozwoju Łodzi i regionu

Lotniska regionalne wywierają określony wpływ na sukces gospodarki lokalnej oraz utrzymanie lokalnych usług, takich jak nauczanie czy służba zdrowia. Odgrywają one również ważną rolę w integracji najbardziej oddalonych regionów Europy. Przepływ pasażerów i obsługa ładunków lotniczych mają zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności i rozwoju regionów. Dobrze obsługiwane porty lotnicze działają jak magnes na przedsiębiorstwa lotnicze i sprzyjają w ten sposób działalności gospodarczej, jak również spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej w ramach Unii Europejskiej [*Wytyczne wspólnotowe dotyczące...* 2005, art. 9].

Transport lotniczy to jedna z najważniejszych dziedzin wpływających na rozwój gospodarki światowej. Tworzenie korzyści gospodarczych z reguły dzieli się na cztery główne kategorie:

1. Korzyści bezpośrednie to miejsca pracy i przychód, będące w całości lub przeważającej mierze wynikiem funkcjonowania operacyjnego lotniska.

2. Korzyści pośrednie to miejsca pracy i przychód, wytworzone w gospodarce regionu przez sieć dostawców towarów i usług dla lotniska.

3. Korzyści indukowane (wynikowe) to miejsca pracy i przychód, wytworzone w gospodarce regionu poprzez wydawanie dochodów pracownikom zatrudnionych w firmach powstałych w wyniku oddziaływania bezpośredniego i pośredniego lotniska.

4. Korzyści to także miejsca pracy i przychód, wytworzone w gospodarce regionu poprzez szeroką rolę lotniska we wzmacnianiu produktywności przedsiębiorstw i sprzyjaniu napływowi nowych inwestycji oraz zwiększeniu ruchu turystycznego [*Memorandum w sprawie inwestycji...*].

Port lotniczy i firmy z nim powiązane tworzą miejsca pracy dla wielu wysoko wykwalifikowanych fachowców, wpływając na ogólny poziom wykształcenia w regionie. Obszary wokół lotnisk cechują się niższą stopą bezrobocia w porównaniu z terenami bardziej oddalonymi [*Memorandum w sprawie inwestycji...*]. Ocenia się, że średnio 1 mln pasażerów obsługanych w porcie lotniczym przyczynia się do wykreowania 950 miejsc pracy w samym porcie, 1425 – w jego bliskim otoczeniu, 2000 w regionie i 2950 miejsc pracy w skali kraju. Bezpośredni wkład trans-

portu lotniczego w dochód narodowy szacowany jest na 35-225 USD na pasażera, a z uwzględnieniem efektów mnożnikowych na 130-1600 USD na pasażera [Marciszewska, Kaliński 2005].

Dostępność komunikacyjna miasta i regionu to dodatkowy impuls zachęcający firmy do zakładania w nich swoich siedzib czy zakładów produkcyjnych. Do Łodzi napłynęły w ostatnim czasie znaczące inwestycje, które zdecydowanie poprawiły kondycję ekonomiczną miasta. Jednocześnie obserwujemy pozytywną tendencję w zmianach wielkości podmiotów funkcjonujących na łódzkim rynku. Coraz więcej firm i korporacji o światowej renomie otwiera tu swoje oddziały i prowadzi produkcję. Należy tu wspomnieć chociażby o ABB, AIG Lincoln, Amcor Polska, Bosch-Siemens, Coats, Carli Gry, Coca-Cola Beverages, Gillette, Legler-Polonia, Merloni Indesit, PepsiCo, Royal Dutch Shell Group oraz V.F. International Wrangler. Ocenia się, że inwestorzy zagraniczni ulokowali w Łodzi już ponad 1 mld USD. Przeważa kapitał amerykański i niemiecki. W wyniku tych inwestycji Łódź stała się zagłębiem produkcji sprzętu AGD.

Trudno oczywiście jednoznacznie wskazać wpływ funkcjonowania lotniska na podjęcie przez wymienione firmy decyzji o umiejscowieniu swojej działalności. Nieoficjalnie mówi się, że na decyzję Della duży wpływ miało uruchomienie połączeń z Łodzi do Shannon przez irlandzkiego przewoźnika Ryanair. Odległość od Limerick, gdzie znajduje się europejska centrala tego koncernu komputerowego, do Shannon wynosi zaledwie 20 km. Chociaż w Łodzi nie przeprowadzono do tej pory odpowiednich badań, ocenia się, że opisana zależność jest bardzo wyraźna [Marciszewska, Kaliński 2005].

4. Podsumowanie

Postępujący proces liberalizacji rynku usług lotniczych powoduje, że regionalne porty lotnicze coraz silniej konkurują między sobą. Głównymi elementami walki konkurencyjnej są częstotliwość i koszt połączeń, dostęp komunikacyjny lotniska, a także jakość obsługi pasażera. Nabiera to szczególnego znaczenia w sytuacji, gdy obszary ciążenia portów nakładają się. Ma to miejsce w przypadku Łodzi, która znajduje się w obszarze ciążenia Warszawy.

Pomimo dominacji warszawskiego Okęcia pod względem liczby przewiezionych pasażerów w okresie ostatnich ośmiu lat, udział procentowy tego portu w obsłudze całości ruchu zmniejszył się (pod względem liczby obsłużonych pasażerów) z 74,6 do 52,73%. Wyraźne zjawisko decentralizacji spowodowane zostało „otwarcie polskiego nieba” i w efekcie wejściem na polski rynek lotniczy wielu nowych przewoźników, z dużym udziałem przewoźników niskokosztowych. Te zaś, szukając oszczędności, skierowały swoją uwagę na mniejsze porty, gwarantujące obsługę na podobnym poziomie po niższych kosztach. Ponadto możliwości warszawskiego Okęcia wyczerpują się. Nawet po rozbudowie nie jest ono w stanie obsłużyć więcej

niż 15 mln pasażerów rocznie, co niewątpliwie zwiększa szansę szybkiego rozwoju łódzkiego lotniska.

Prowadzone w porcie lotniczym w Łodzi inwestycje infrastrukturalne, w tym budowa trzeciego terminalu, niewątpliwie zwiększą szansę lotniska w walce o klienta. Konkurencja pomiędzy lotniskami regionalnymi wymaga od władz lotniska oraz jego głównych udziałowców podjęcia szeroko zakrojonych działań promocyjnych oraz lobbingsowych.

Literatura

- Lotniska to szansa na rozwój regionów*, rozmowa z E. Wróblem, Dodatek lobbingsowy do „Rzeczpospolitej” 20 czerwca 2007 r.
- Marciszewska E., Kaliński D., *Transport lotniczy*, „Przegląd Komunikacyjny” 2005 nr 12.
- Memorandum w sprawie inwestycji w rozwój Portu Lotniczego Łódź Lublinek*, Stowarzyszenie „Lotnisko dla Łodzi”, www.lotniskodlalodzi.org.
- Szymajda I., *Prawo lotnicze UE – charakterystyka systemu*, „Studia Europejskie” 2002 nr 1.
- Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską*, Dz.Urz. Unii Europejskiej C 325 z 24 grudnia 2002 r.
- Transeuropejskie sieci transportowe*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, <http://www.cie.gov.pl>.
- Wtyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa dla przedsiębiorstw lotniczych na rozpoczęcie działalności na bazie regionalnych portów lotniczych*, Dz.Urz. Unii Europejskiej C 312/1 z dnia 9 grudnia 2005 r.
- <http://www.cie.gov.pl>.
- www.bip.airport.lodz.pl.
- www.lotnisko.lodz.pl.
- www.lotniskodlalodzi.org.

THE DEVELOPMENT OF REGIONAL AIRPORTS – THE EXAMPLE OF LODZ

Summary

The article focuses on the regional airports and their meaning in increasing the competitiveness of cities and their regions. Detailed consideration is given to Władysław Reymont Airport in Łódź. Deliberation refers to an analysis of the role of regional airports in regional and local development. Affirmed is the fact that airports have an influence on the success of economy and they can definitively generate growth in regional investment.