

Ryszard JANECKI¹

ZNACZENIE REGIONALNYCH PORTÓW LOTNICZYCH W PROCESACH ROZWOJU WOJEWÓDZTW

Streszczenie. W artykule autor przedstawił kierunki rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce. Wskazał, że działania w tym zakresie przyczyniają się do wzrostu poziomu konkurencyjności poszczególnych województw. Pozwoli to na wykorzystanie przez regiony szeroko rozumianych efektów integracji europejskiej.

THE IMPORTANCE OF AIRPORTS IN THE PROCESS OF REGIONAL DEVELOPMENT

Summary. The paper presents the tendencies in the development of regional airports in Poland and points out how important they are in the growing competitiveness of individual regions. The undertaken actions would allow the regions to use generally understood effects of European integration.

1. WPROWADZENIE

Procesy liberalizacji rynku lotniczego oraz powstanie jednolitej przestrzeni powietrznej w Europie powodować będą między innymi:

- zmniejszenie dotychczas obowiązujących silnych uwarunkowań regulacyjnych zdecydowanie ograniczających liczbę przewoźników na polskim rynku lotniczych usług przewozowych i swobodne świadczenie przez nich tych usług,
- zmniejszanie się dominującej pozycji rynkowej posiadanej przez PLL LOT, co obecnie powoduje, że przy ograniczonej liczbie eksploatowanych statków powietrznych, przewoźnik ten operuje przede wszystkim z lotniska Warszawa Okęcie zabiegając przy tym o jak najszerzy zasięg tego portu jako hubu,
- dalszy systematyczny rozwój transportu lotniczego; transport lotniczy w Polsce jest gorzej rozwinięty w porównaniu do większości krajów Unii Europejskiej, wartość wskaźnika pracy przewozowej na 1 mln USD PKB w kraju stanowi 40% wartości wskaźnika dla Hiszpanii, 60% dla Finlandii czy 71% dla Niemiec.

W tych warunkach spodziewać się należy także wzrostu znaczenia lotnisk regionalnych². Już ostatnią dekadę charakteryzuje wzrost przewozów pasażerskich realizowanych przez porty regionalne – zob. tabela 1.

Jak wynika z danych przedstawionych w tabeli 1, wzrost liczby pasażerów ogółem w latach 1990 – 2002 był ponad dwukrotny. Natomiast dynamika wzrostu liczby pasażerów w regionalnych portach lotniczych była jeszcze większa i wynosiła ponad 400%.

¹ Wydział Transportu Politechniki Śląskiej, rjan48@wp.pl

² W chwili obecnej regularne połączenia z Warszawą posiada 10 stolic województw

Tabela 1

Przewozy lotnicze pasażerów w Polsce w latach 1990 - 2002

Nazwa miernika	Rok				Zmiany w % w stosunku do roku do roku 1990
	1990	1995	2000	2002	
I	2	3	4	5	6
Liczba pasażerów ogółem w tys.	1715	1847	2880	3667	+ 114
Liczba pasażerów w regionalnych portach lotniczych w tys.	159	273	695	807	+ 407
Liczba regionalnych portów lotniczych posiadających regularne połączenia z Warszawą	9	7	7	10	+ 10

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny 1997, GUS, Warszawa 1997; Transport – wyniki działalności w 2000 i w 2002 r., GUS, Warszawa 2001 i 2002; R. Janecki, Dostępność komunikacyjna lotnisk regionalnych w Polsce. Stan istniejący i perspektywy do 2015-2021 r., Transport Miejski i Regionalny nr 4, 2004.

2. TRANSPORT LOTNICZY W STRATEGIACH I PROGRAMACH ROZWOJU REGIONÓW

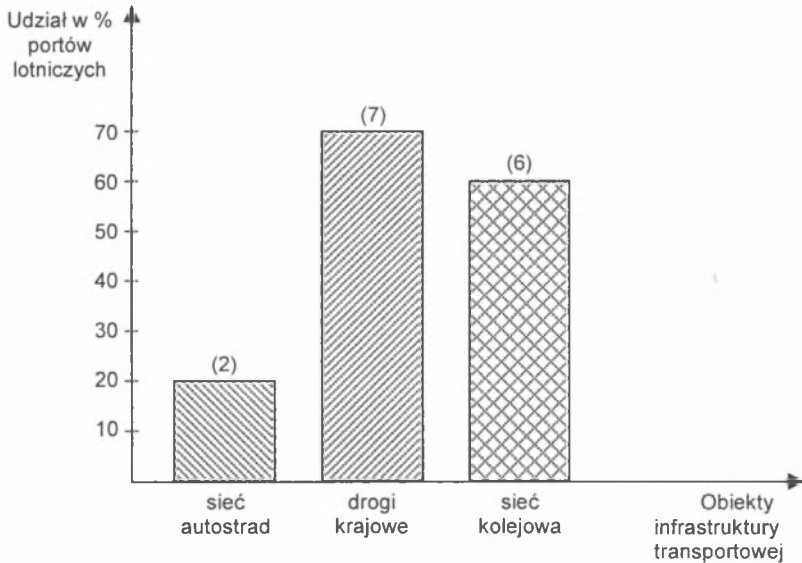
Znaczenie regionalnych portów lotniczych w procesach lokalnego i regionalnego rozwoju zostało zauważone przez samorządy lokalne. Na szczęblu województw fakt ten potwierdza analiza strategii i programów rozwoju poszczególnych regionów, której wyniki przedstawiono w tabeli 2³.

Spośród ośmiu analizowanych województw trzy ośrodki (Katowice, Kraków i Rzeszów) uznały w swych strategiach rozwoju podsystem transportu lotniczego za jeden z podstawowych elementów składowych perspektywicznego modelu systemu transportowego w tych województwach. 75% analizowanych województw zakłada modernizację infrastruktury naziemnej swoich regionalnych portów lotniczych. W przypadku 60% województw przyjęto w strategiach rozwoju transportu zwiększenie liczby uruchamianych połączeń krajowych w 90% województw (bez województwa lubuskiego) odpowiednio zwiększenie liczby połączeń międzynarodowych średniego i dalekiego zasięgu.

3. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW OKOŁOLOTNISKOWYCH WARUNKIEM WZMOCNIENIA TENDENCJI ROZWOJOWYCH LOTNISK REGIONALNYCH

Rozpatrywane w wymiarze ogólnym perspektywy rozwojowe lotnisk regionalnych są bardzo szerokie. Wzmacnianie tendencji rozwojowych w odniesieniu do konkretnych lotnisk jest warunkowane ich dostępnością komunikacyjną. Kształtują ją między innymi elementy infrastruktury transportowej obszarów okołolotniskowych.

³ Przedmiotem analizy były strategie i programy rozwoju transportu w ośmiu spośród dziesięciu województw, w których zlokalizowane są regionalne porty lotnicze posiadające regularne połączenia w ruchu krajowym i międzynarodowym (brak danych dla województw łódzkiego i zachodniopomorskiego).



Rys. 1. Ocena wyposażenia strefy okołolotniskowej o promieniu 2000 m regionalnych portów lotniczych w Polsce w obiekty infrastruktury transportowej – stan istniejący

Fig. 1. Evaluation of transport infrastructure in the regional airports zone of 2000 m radius - present state

Stan istniejący w zakresie infrastruktury transportowej obsługującej regionalne porty lotnicze ocenić należy jako zdecydowanie niekorzystny. Jak zilustrowano na rys. 1, tylko w przypadku 20% regionalnych portów lotniczych w strefie okołolotniskowej o promieniu 2000 m znajdują się odcinki autostrad i dróg ekspresowych, dla 70% - odcinki dróg krajowych a dla 60% regionalnych portów lotniczych odcinki linii kolejowych. Jednocześnie, pomimo że w przypadku sześciu portów lotniczych, w bliskim sąsiedztwie ich terminali pasażerskich przebiegają odcinki linii kolejowych, to żaden regionalny port lotniczy w kraju nie wykorzystuje transportu kolejowego do przewozu pasażerów na i z lotniska. Ma to swoje uzasadnienie w wielkości potoków pasażerskich oraz jest efektem jeszcze do niedawna marginalnego traktowania przewozów pasażerskich za pośrednictwem lotnisk regionalnych. Dla porównania, spośród 43 lotnisk obsługiwanych przez samoloty PLL LOT ponad 1/3 ogólnej ich liczby wykorzystuje transport kolejowy do realizacji przewozów w relacji centrum aglomeracji – port lotniczy – centrum aglomeracji. Są to przede wszystkim lotniska stołeczne (65%), główne nie stołeczne porty lotnicze danego kraju (20%) oraz pozostałe porty lotnicze (15% - np. Monachium, Manchester).

Działania w zakresie pasażerskiego transportu lotniczego ujęte w strategiach i programach rozwoju systemu transportowego wybranych województw

Województwo	Przedsięwzięcia ujęte w strategii rozwoju transportu danego województwa							
	w zakresie infrastruktury				w zakresie rozwoju połączeń lotniczych			
	modernizacja infrastruktury naziemnej regionalnego portu lotniczego	modernizacja lokalnych lotnisk w województwie	poprawa dostępności komunikacyjnej regionalnego portu lotniczego	rozwój gospodarczy strefy okołolotniskowej	rozwój połączeń krajowych	rozwój połączeń międzynarodowych średniego i dalekiego zasięgu	rozwój połączeń z obszarami przygranicznymi sąsiednich państw	strategiczna rola transportu lotniczego dla powiązań zewnętrznych i wewnętrznych regionu
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Dolnośląskie	+	-	+	-	+	+	-	-
Kujawsko-pomorskie	+	+	-	-	-	+	-	-
Lubuskie	-	-	+	-	-	-	-	-
Małopolskie	+	+	+	-	+	+	+	+
Podkarpackie	+	+	+	+	-	+	+	+
Pomorskie	-	-	-	-	+	+	-	-
Śląskie	+	-	+	+	+	+	-	+
Wielkopolskie	+	-	+	-	+	+	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów konferencji nt. „Transport w rozwoju regionów”, SITK, Kraków 2000; M. Sitarz z zespołem: Plan generalny lotniska Katowice w Pyrzowicach wraz z koncepcją struktury funkcjonalnej przestrzeni okołolotniskowej, Praca naukowo-badawcza Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 2001; R. Janecki: Dostępność komunikacyjna lotnisk regionalnych w Polsce. Stan istniejący i perspektywy do 2015-2021 r., Transport Miejski i Regionalny nr 4, 2004.

Modernizacja i rozwój elementów okołolotniskowej infrastruktury transportowej to przedsięwzięcia związane z:

- pracami inwestycyjnymi i modernizacyjnymi w zakresie zewnętrznych układów sieci dróg samochodowych w aglomeracjach poszczególnych województw, na które składają się między innymi:
 - budowa sieci autostrad i dróg ekspresowych – porty lotnicze w Katowicach Pyrzowicach (A1, S1), Gdańsku Trójmieście (A1, S6), Wrocławiu Strachowicach (A4, S8), Szczecinie Goleniowie (S3), Krakowie (A4),
 - modernizacja sieci dróg krajowych w strefach okołolotniskowych i w regionach,
- kontynuacją prac nad tworzeniem wewnętrznych układów drogowo-ulicznych miast i aglomeracji województwa z ukierunkowaniem rozwiązań na poprawę połączeń lotniczych terminali pasażerskich z centrami miast w rejonie ciężenia do portu lotniczego,
- rehabilitacją stanu technicznego istniejącej infrastruktury drogowej,
- kontynuacją prac modernizacyjnych głównych tras kolejowych i niektórych odcinków linii o znaczeniu regionalnym lub aglomeracyjnym; należy prognozować, że po latach 2010 – 2015 w aglomeracji krakowskiej i w aglomeracjach województwa śląskiego powstaną warunki do uruchomienia nowoczesnych połączeń transportem szynowym aglomeracji z portami lotniczymi w tych województwach:
 - Tarnów, Nowy Sącz, Zakopane, Kraków – Kraków im. Jana Pawła II,
 - Częstochowa, Bielsko-Biała, Rybnik, Katowice – Katowice Pyrzowice.

Programowane do realizacji przedsięwzięcia wskazują, że w okresie najbliższych kilku lat podstawowym środkiem transportu do i z regionalnych portów lotniczych pozostawać będzie transport samochodowy, w tym przede wszystkim transport indywidualny. Wraz z realizacją kolejnych zamierzeń powstawać będą jednak warunki do rozwoju publicznego transportu samochodowego do obsługi tych portów. Natomiast w przypadku transportu szynowego należy prognozować jego wykorzystanie do obsługi największych regionalnych portów lotniczych w perspektywie kilkunastu lat.

4. UWAGI KOŃCOWE

Modernizacja infrastruktury transportowej, będąca procesem wieloletnim, skutkować powinna:

- poprawą warunków funkcjonowania transportu publicznego i podniesieniem jego sprawności, w tym szczególnie połączeń do i z portów lotniczych, co prowadzi w kierunku równoważenia systemu transportu regionalnego,
- radykalną poprawą dostępności portów lotniczych od strony transportu samochodowego z obszarów ciężenia do tych portów,
- podniesieniem walorów eksploatacyjnych poszczególnych lotnisk regionalnych, co pozwalać będzie na wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego,
- uzyskaniem przez niektóre porty lotnicze oraz strefy okołolotniskowe cech węzłów transportowych (Kraków im. Jana Pawła II, Katowice Pyrzowice),
- integracją z przestrzenią europejską w systemie transportu lądowego – dotyczy to regionalnych portów lotniczych, które posiadać będą w przyszłości bezpośrednie połączenia z siecią dróg międzynarodowych; zaliczyć do tej grupy można porty lotnicze w Szczecinie (S3), Poznaniu (A2), Gdańsku (A1,S6), Wrocławiu (A4, S8), Katowicach (A1, S1) i Krakowie (A4),

- możliwością programowania zmian technologicznych i jakościowych w ofercie przewozowej zbiorowego transportu publicznego obsługującego regionalne porty lotnicze.

Efektom tych zmian będzie wzrost konkurencyjności województw – jest to walor warunkujący wykorzystanie przez regiony osiągnięć wynikających z integracji europejskiej.

Literatura

1. Janecki R.: Dostępność komunikacyjna lotnisk regionalnych w Polsce. Stan istniejący i perspektywy do 2015-2021 r., Transport Miejski i Regionalny nr 4, 2004.
2. Materiały konferencji nt. „Transport w rozwoju regionów”, SITK, Kraków 2000.
3. Rocznik statystyczny 1997, GUS, Warszawa 1997.
4. Sitarz M. z zespołem: Plan generalny lotniska Katowice w Pyrzowicach wraz z koncepcją struktury funkcjonalnej przestrzeni okołolotniskowej. Praca naukowo-badawcza Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 2001.
5. Transport – wyniki działalności w 2000 r., GUS, Warszawa 2001.
6. Transport – wyniki działalności w 2002 r., GUS, Warszawa 2003.

Recenzent: Dr hab. inż. Wiesław Starowicz, prof. Pol. Krakowskiej