

Szacunek wpływu portu lotniczego Zielona Góra *Babimost* na gospodarkę woj. lubuskiego – pryzmat zarządzania strategicznego

Wykształcone przez minione dziesięciolecia XX wieku podejście do zarządzania portami lotniczymi skupiało się na traktowaniu tych obiektów jako typowych punktów transportowych, których podstawową funkcją były obsługa samolotów i pasażerów (także ładunków), z uwzględnieniem styku co najmniej dwóch gałęzi transportu zapewniających sprawne skomunikowanie lotniska z obsługiwany obszarem (alimentacyjnym portu). Podejście to zaczęło zmieniać się stopniowo w USA w początkach drugiej połowy XX wieku, gdy wykształciła się innowacyjna wówczas koncepcja konstrukcji siatki połączeń „piasta i szprychy” (j. ang. *hub and spoke*) zwana inaczej systemem hubowym, nadto, gdy na rynku zaistnieli przewoźnicy niskokosztowi. Rosła waga właściwego konstruowania i organizowania portów lotniczych, z uwzględnieniem logistyki interfejsowej dworca lotniczego, konkretnie poszczególnych jego stref, czy planowania mikro dostępności; w przypadku hubów czerpano także z założeń kształtowania efektywnych powiązań intramodalnych. Na znaczeniu zyskało m.in. prawidłowe wkomponowanie lotnisk w system transportowy miast, aglomeracji, regionów i właściwe organizowanie transportu naziemnego – w tym zakresie zaczęło rosnąć znaczenie intermodalności. Szersza koncepcja zarządzania lotniskami umożliwiła sprawną i efektywną obsługę rosnących strumieni pasażerów i ładunków. To bardziej złożone podejście stopniowo upowszechniało się na świecie – do Europy środkowej dotarło przez kraje anglosaskie i zachodnią Europę (kontynentalną).

Obecnie, zarządzanie portami lotniczymi (także ich rozwojem) stało się daleko bardziej skomplikowane; czerpie ono ze współczesnych zdobyczy marketingu, PR, logistyki, zarządzania sieciami, czy innowacyjnych rozwiązań prawno-finansowych, jak np. partnerstwo publiczno prywatne (PPP) lub też leasing w różnych postaciach.

Z jednej strony, porty lotnicze traktuje się jako podmioty będące magnesami przyciągającymi inwestycje, będące swoistymi generatorami szeroko pojętego rozwoju obsługiwanych regionów. Wielkie węzły tranzytowe funkcjonujące w ramach współczesnych aliansów globalnych stają się wręcz „miastami lotniskowymi” wokół których skupiają się przedsiębiorstwa wykorzystujące bliskość lotnisk, w tym potencjał ludnościowy (np. hotele, centra kongresowe, parki technologiczne i in.) – tu czerpie się z zasad konstruowania specyficznych powiązań sieciowych, jakimi są grona.

Z drugiej strony, na znaczeniu zyskało kształtowanie relacji z wszystkimi interesariuszami portów lotniczych, tj. przewoźnikami lotniczymi, partnerami „nielotniczymi” (izby handlowe, turystyczne, zrzeczenia, kontrahenci), ale także sektorem publicznym, tj. władzami regionalnymi, samorządowymi, czy miejskimi.

Ze względu na znaczne potrzeby inwestycyjne portów lotniczych warunkujące prawidłową realizację ich podstawowych funkcji (tu: transportowych), a także bezsprzecznie dowiedziony korzystny wpływ lotnisk na gospodarkę regionów, udziałowcami w spółkach zarządzających portami lotniczymi często są władze samorządowe, regionalne, krajowe (zależnie od krajów). Rozwiązanie takie niesie ze sobą wiele korzyści, np. pozwala zachować realny wpływ sektora publicznego na rozwój transportu w

danym regionie, zapewnia stabilność finansową, obniża ryzyko inwestycyjne itd. Jest to o tyle ważne, iż największą rentowność i zwrot z zaangażowanego kapitału w ogóle, zapewniają jeno duże porty lotnicze – tym samym jeśli region (szerzej: społeczność regionalna) jest beneficjentem funkcjonowania portu lotniczego, w sposób naturalny ponosi ona także część kosztów, ryzyka związanego z jego funkcjonowaniem; ważąc swoje potrzeby, możliwości i zamierzenia, decyduje w sposób realny o jego rozwoju.

Dla podkreślenia wagi zagadnienia podkreślić należy, iż zaangażowanie – nazwijmy to – władz sektora publicznego - nie ogranicza się bynajmniej do średnich i małych portów lotniczych. Warto tu powołać przykłady portu lotniczego w Hamburgu i berlińskiego BBI, a zatem z lotniczego rynku niemieckiego, więcej, rynku sąsiedniego, dobrze wykształconego, innowacyjnego, w końcu dojrzałego.

Rozbudowa portu w Hamburgu, której koszt oceniono na aż ok. 350 mln EUR, realizowana była w oparciu o PPP, w koncepcji BBO (j. ang. *Build-Buy-Operate*) polegającej na rozbudowie portu w zamian za udziały w spółce zarządzającej. Miasto Hamburg posiada 60% udziałów w spółce zarządzającej lotniskiem; sektor publiczny zachował tym samym kontrolę nad działaniami portu, zatwierdza opłaty lotniskowe, wprowadzono mechanizm ograniczający wzrost tychże, w końcu Miasto zachowało prawo weta w ważnych dla działalności portu decyzjach. Z kolei budowa berlińskiego lotniska BBI warta 3,6 mld EUR (razem z inwestycjami około lotniskowymi) realizowana jest w wariantcie BOT (j. ang. *Build-Operate-Transfer*) polegającej na rozbudowie portu w zamian za prawo do zarządzania przez 99 lat. Port pozostaje jednak własnością spółki, w której udziały zachowały Berlin jako miasto, kraj związkowy, jak również władze federalne¹.

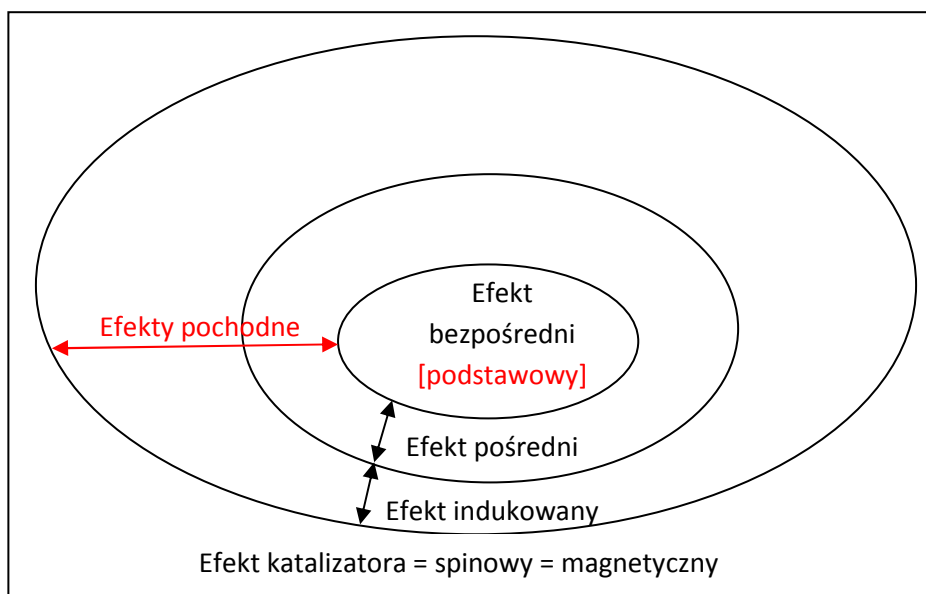
Port lotniczy, będąc integralnym elementem systemu transportowego (regionu, kraju, makroregionu) warunkuje zaspokojenie potrzeb transportowych lokalnych gospodarek i społeczności; z jego funkcjonowaniem – jak już wspomniano – wiążą się wyraźne, dodatkowe korzyści, które wynikają przede wszystkim ze zwiększonej dostępności transportowej danego obszaru (obszaru ciężenia do portu, ergo jego obszaru alimentacyjnego). Wzmocnienie rozwoju infrastruktury w danym regionie, zapewnienie możliwości szybkiego przepływu osób i towarów, co w warunkach swobody obrotu gospodarczego pozwala na przyciągnięcie kapitału i innowacji, powstają nowe miejsca pracy, a szeroko pojęte korzyści multiplikują się. Dość podnieść, iż nawet w świetle restrykcyjnej polityki UE w zakresie pomocy publicznej, a zatem także funkcjonowania nierentownych portów lotniczych, Komisja Europejska dostrzega wagę małych lotnisk dla rozwoju danych miast, regionów, zapewnienia obywatelom dostępu do kompleksowej oferty transportowej i integralności terytorium Unii².

Wśród najważniejszych korzyści, jakie zapewnia port lotniczy regionowi wymienić należy pochodne wzrostu jego dostępności transportowej, a zatem turystyki, inwestycji, innowacyjności i

¹ Por. „Resource Book on PPP Case Studies”, European Commission, June 2004; www.icao.int/icao/en/atb/epm/CaseStudy_Germany.pdf z dn. 28 czerwca 2011 r.; www.airport.de/en/c_ham21_expansion_programme.html z dn. 28 czerwca 2011 r.; informacje i materiały portów lotniczych w Hamburgu i Berlinie.

² Por. Wytyczne Wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 2005/C 312/01 z dnia 9 grudnia 2005 r.

sprawności lokalnej oraz regionalnej gospodarki, w konsekwencji wzrost zatrudnienia i społeczno-ekonomicznej atrakcyjności danego obszaru (korzystne oddziaływanie na jego wizerunek). Niemal 70% przedsiębiorstw uczestniczących w handlu międzynarodowym deklaruje, iż podróż lotnicza ma największe znaczenie w organizowaniu podróży służbowych i spotkań handlowych także dla połowy ich klientów; lotnicza dostępność transportowa jest jednym z trzech najważniejszych czynników determinujących wybór miejsc pod inwestycje, lokalizacje przedsiębiorstw. Dla przedsiębiorstw prowadzących działalność gospodarczą w regionie łatwiejsze stają się także zwiększanie sprzedaży (w tym eksportowanie) i inwestowanie poza regionem (ekspansja)³.



Rys. 1 Wpływ portu lotniczego na gospodarkę – schemat poglądowy

Źródło: Opracowanie własne

Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu ma charakter podstawowy i pochodny. Specjaliści rozróżniają wpływ bezpośredni *sensu stricto* (podstawowy), nadto wpływy pośrednie i indukowane (pochodne); ich suma stanowi wpływ łączny⁴. Wspomina się także o efekcie katalizatora (rozwoju gospodarczego), zwanym inaczej efektem spinowym lub magnetycznym działalności portu lotniczego.

Wpływ portów lotniczych na lokalne gospodarki ocenia się z przybliżeniem, niekiedy znacznym, bowiem zależą one od wielu i silnie zróżnicowanych czynników, w tym także od wielkości portów lotniczych i ich ofert przewozowych, znaczenia w krajowym i międzynarodowym systemie transportowym.

W tabeli 1 zaprezentowano szacunkowe ekonomiczne oddziaływanie portów lotniczych na 1 mln obsługiwanych pasażerów; zaprezentowane wartości podlegają ewidentnemu zróżnicowaniu ze względu na siłę oddziaływania (tu: badanych efektów), wskazując, iż nie istnieje jeden obiektywny,

³ Por. The economic&social benefits of air transport, ATAG, Geneva September 2005, str. 10, 16;

⁴ Na podst.: Harvey Field study case, Washington State, Department of Transportation, Aviation Division, Washington 2004;

uniwersalny rachunek pozwalający na szybką i dokładną estymację korzyści⁵. Siła oddziaływania w warunkach polskich będzie zbliżona do wartości oddziaływania niskiego. Warto też zauważyć, że oszacowane zależności nie są wprost proporcjonalne.

Tabela 1 Oddziaływanie portów lotniczych na 1 mln wykreowanego ruchu pasażerskiego

Siła oddziaływania	Miejsca pracy		Oddziaływanie ekonomiczne (mln USD)	
	Bezpośrednie	Łącznie	Bezpośrednie	Łącznie
wysokie	2000	8000	225	1600
średnie	1500	6000	75	650
niskie	750	2500	35	130

Źródło: Za: E. Marciszewska, D. Kaliński, Transport lotniczy...

W szacunkach wykorzystuje się metody porównawcze, stosując w wyliczeniach wyestymowane na podstawie szerszych (odrębnych) badań mnożniki – bazę stanowią jednak zawsze generowane bezpośrednio przez port lotniczy przychody lub liczba obsługiwanych pasażerów. Otrzymane wielkości wyrażane są w pieniądzu, niekiedy prezentowane jako odsetek PKB. Drugim wymiarem wyrażania efektów działalności portów lotniczych jest liczba miejsc pracy kreowanych w wyniku działalności danego portu.

Wpływ portu lotniczego na region omawiany jest przede wszystkim przez pryzmat odprawianych pasażerów – obsługa towarów ujmowana jest w efektach bezpośrednim, częściowo indukowanym i katalizatora gospodarczego. Wynika to m.in. z faktu, iż *gros* zdolności przewozowej lotnictwa światowego dotyczy przewozu pasażerów; przewozy towarów są zazwyczaj działalnością uzupełniającą.

o **Efekt bezpośredni**

Efekt bezpośredni to wszelkie (podstawowe) wpływy związane z działalnością lotniczą w porcie lotniczym lub jego najbliższym otoczeniu. Będą nimi zatem przychody spółki zarządzającej portem lotniczym, bazujących w nim przewoźników i spółek obsługujących przewoźników (np. handling, paliwowe), pasażerów i infrastrukturę, wynagrodzenia netto pracowników wszystkich w/w podmiotów, w końcu płacone podatki, z których część przydzielana jest do budżetu samorządów – dla przejrzystości kalkulacji uwzględnia się zazwyczaj tylko podatek dochodowy.

o **Efekt pośredni**

Efekt pośredni stanowią wszystkie przychody osiągane przez podmioty gospodarujące w regionie z wyłączeniem związanych z działalnością portu lotniczego, a które uzyskiwane są od osób przybywających do regionu z wykorzystaniem portu lotniczego. Będą to zatem przychody biur podróży, hoteli, punktów gastronomicznych, sklepów i in.

⁵ E. Marciszewska, D. Kaliński, "Transport lotniczy", [w:] Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, praca zbiorowa pod red. B. Liberadzki, L. Mindur, SGH w Warszawie, str. 330-350;

- o Efekt indukowany

Efekt indukowany działa na zasadzie mnożnika – większe przychody w/w firm wymuszają zatrudnienie większej liczby pracowników, powodują większe zakupy dóbr i usług w danym regionie, a tak zatrudniani pracownicy płacą podatki i wydają swoje dochody zazwyczaj w regionie, w którym mieszkają (tu: który jest ośrodkiem ich ważnych interesów życiowych)⁶. Chodzi o tę część przychodów, która nie byłaby generowana gdyby nie było lotniska.

- o Efekt katalizatora (spinowy)

Efekt katalizatora rozwoju gospodarczego (spinowy, magnetyczny) związany jest z rozwojem istniejącej działalności gospodarczej w danym regionie, a także przyciąganiem nowych, często innowacyjnych inwestycji. Rozróżnia się tu zazwyczaj dwie jego składowe: związane z obsługą ruchu turystycznego i inne gospodarcze. Jest to efekt trudno mierzalny, bowiem na rozwój gospodarczy, wybory lokalizacyjne i szeroko pojęty rozwój firm wpływ ma wiele czynników. Jest to także *a priori* efekt typowo mnożnikowy, podlegający znacznemu zróżnicowaniu⁷.

Port lotniczy, a turystyka

Ważną płaszczyzną rozważań są powiązania transportu lotniczego z turystyką, co pozwala na zastosowanie uproszczonego, a zarazem cząstkowego rachunku korzyści z funkcjonowania portu lotniczego w regionie. Tu podkreślić należy, iż obowiązująca od 1991 r. i stosowana przez Światową Organizację Turystyki (WTO) profesjonalna (a nie potoczna) definicja turysty obejmuje także migracje w celach biznesowych (inaczej: osoby migrujące w czasie służbowym), ale wyłącza migracje o charakterze ewidentnie zarobkowym⁸.

Rachunek przepływów turystycznych polega na pomnożeniu liczby przybywających do regionu z wykorzystaniem portu lotniczego turystów (nierezydentów) przez średnią wysokość ich wydatków w regionie (oszacowaną na podstawie badań, np. regionalnej izby turystyki, GUS i in.). Czysty rachunek w oparciu o strumień turystyczny, jest ważnym elementem estymacji korzyści, jakie niesie ze sobą funkcjonowanie portu lotniczego w regionie – jest to rachunek prosty, dający wynik wyraźnie niższy w porównaniu z rachunkiem kompleksowym; w przybliżeniu (z nadwyżką) mierzy on efekt pośredni, jest zatem rachunkiem cząstkowym bardziej złożonych rachunków.

Stosowanie tego rachunku wymaga kilku uwag:

- o uwzględnia on wszystkich turystów (także tych, którzy nigdy nie skorzystaliby z portu lotniczego);
- o nie uwzględnia on w pełni efektów bezpośredniego i katalizatora (spinowego);

⁶ Por.: B. Vasigh, K. Fleming, T. Tacker, Introduction to Air Transport Economics, Ashgate 2008, str. 20-23;

⁷ Za: E. Marciszewska, D. Kaliński, „Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny”, konferencja naukowa w Białej Podlaskiej, październik 2009;

⁸ Warto o tym pamiętać, bowiem znaczna część strumienia pasażerów generowanego dzisiaj po stronie polskiej, a korzystającego z przewoźników niskokosztowych, ruchem turystycznym nie jest; jest natomiast turystą osobą udająca się do Zielonej Góry na dwudniowe spotkanie handlowe.

- można przyjąć, iż nawet gdyby port nie funkcjonował, część turystów dotarłaby do regionu inną drogą generując przychód;
- pomija on odwiedzających, którzy stanowią często znaczny odsetek ruchu służbowego (jednodniowe podróże służbowe);
- nie uwzględnia on ruchu generowanego w danym regionie, a związanego z wymianą handlową (ruch biznesowy generowany w regionie).

W pewnym sensie warto zauważyć, iż nie każdy segment strumienia pasażerów obsługiwane przez port lotniczy generuje korzyści dla regionu; na to zagadnienie spojrzeć wypada w pewnym uproszczeniu, ale wnioski są interesujące, zwłaszcza dla konstruowania oferty przewozowej portu, jego rozwoju, słowem strategii.

W przypadku Zielonej Góry i południowej części woj. lubuskiego, która nie ma wyróżniających się atrakcji turystycznych w skali europejskiej, nie należy oczekiwać znacznych korzyści ze strumienia turystycznego migrującego w czasie wolnym od pracy: strumień recepcyjny będzie nieznaczny, a generowany z definicji nie wiąże się ze znacznymi korzyściami (w zasadzie poza bezpośrednimi). Odmiennie będzie w przypadku strumienia pasażerów migrujących w celach służbowych, w tym przede wszystkim handlowych, z tym jednakże zastrzeżeniem, iż relatywnie niski stopień inwestycji (w tym zagranicznych) w woj. lubuskim będzie powodował na początku silniejsze korzyści ze strumienia recepcyjnego w charakteryzowanym segmencie.

Przedstawione powyżej konkluzje są zbieżne z ogólnymi wynikami badań w tym zakresie. Większe korzyści (pośrednie i indukowane) powstają w regionie, do którego dominuje strumień recepcyjny, konkretnie służbowy strumień recepcyjny. Odsetek ruchu nieobligatoryjnego (migracje w czasie wolnym od pracy) rośnie z upływem czasu. Chcąc maksymalizować korzyści płynące z funkcjonowania portu dla regionu należy uwzględnić w/w prawidłowości w długookresowym (strategicznym) konstruowaniu pożądanego portfela przewoźników, tym samym podaży usług przewozowych w porcie (siatki połączeń portu).

Rachunek zagregowany

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 regionu⁹. 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 implikowanych rozwojem turystyki sięga zazwyczaj 1,4 – 2,5% wartości regionalnego PKB¹⁰.

⁹ E. Gołemska: *Transport lotniczy w rozwoju infrastruktury regionu*. Konferencja naukowa: Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku, Poznań 1998 r.

¹⁰ The Social and Economic Impact of Airports in Europe, ACI Europe/York Aviation, January 2004, str. 9;

Potwierdzają to badania British Aerospace wg których – wg kryterium rynku pracy - 1 mln pasażerów w dużych portach lotniczych pozwala wykreować do 4 tys. nowych miejsc pracy w regionie.

Jak podają E. Marciszewska i D. Kaliński na każdego pracownika zatrudnionego przez zarządzającego portem lotniczym przypada średnio 9 osób pracujących na rzecz innych instytucji prowadzących działalność w porcie lotniczym¹¹.

Te ogólne zależności dotyczą portów regionalnych, ale wykształconych, ze stabilną ofertą przewozową, właściwie skonstruowanym doбором przewoźników (ich portfelem), umiejętnie wkomponowanych w system transportowy regionu, w których wolumen ruchu przekracza 0,5 mln pasażerów rocznie (niekiedy 1 mln pax).

Wyliczenia szacunkowe dla PL Zielona Góra *Babimost*

Wpływ ekonomiczny rozwoju PL w Babimoście na gospodarkę województwa lubuskiego ograniczy się w zasadzie do obszarów znajdujących się w realnym obszarze alimentacyjnym portu lotniczego i położonych w najbliższym jego sąsiedztwie – tj. subregionu zielonogórskiego wraz z powiatami ślubickim, sulęcińskim, międzyrzeckim oraz powiatami nowotomyskim, wolsztyńskim, międzychodzkiem, grodziskim i leszczyńskim.

W początkowym okresie rozwoju lotniska lokalnego wpływ finansowy na gospodarkę regionu w ujęciu bezwzględny jest niewielki; dopiero wraz z utrwaleniem 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. O pożądanym doborze połączeń względem świadomego stymulowania rozwojem gospodarki regionu już wspomniano.

W 2008 r. PKB dla województwa lubuskiego wyniósł około 28.709 mln PLN – można zatem przyjąć, iż dobrze funkcjonujące lotnisko regionalne w Babimoście, posiadające zrównoważony portfel operujących przewoźników i siatkę połączeń tak krajowych, jak i najważniejszych międzynarodowych, w tym wykonywanych przez przewoźników będących członkami aliansów lotniczych, będzie pozytywnie dodawało do gospodarki regionu od 241,16 mln PLN rocznie (rachunek ostrożny – 1,4% PKB) do 430,63 mln PLN (rachunek optymistyczny – 2,5% PKB) - za bazową wartość dla szacunku przyjęto 60% PKB regionalnego (woj. lubuskiego). Pamiętać należy, iż z jednej strony efekt ten może być słabszy dla Zielonej Góry niż w gospodarkach rozwiniętych, z drugiej jednak strony regiony słabiej rozwinięte cechuje większa wrażliwość na skokowy, wyraźny rozwój np. infrastruktury transportu; zawsze jednak pamiętać należy, iż tak szacowany efekt dotyczy dopiero większego ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym, tj. od co najmniej 0,5 mln pasażerów rocznie¹².

¹¹ E. Marciszewska, D. Kaliński, Wpływ transportu lotniczego....., str. 8;

¹² W polskich materiałach powołujących się na badania ACI autorzy zawierają i powielają nieprawidłowe, zbyt ogólne tłumaczenie fragmentu o wpływie lotnisk regionalnych na gospodarkę – podaje się, iż generują one 1,4-2,5 PKB kraju, tymczasem z kontekstu wynika, iż chodzi o PKB obsługiwanego przez port lotniczy obszaru (tu zatem, regionu). Za autorami (j. ang.): *“Airports can make a substantial contribution to the overall economy of the areas they serve, when the combined effect to their direct, indirect and induced impact is taken into account. Estimates vary in the range 1.4-2.5 of GDP, excluding tourism impacts.”*

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. To ważna konkluzja, wskazująca m.in., iż w Polsce efekty są słabsze w porównaniu z efektami europejskimi (w ujęciu bezwzględny, wartościowym).

Wpływ bezpośredni

W analizie przypadku PL Zielona Góra *Babimost* warto odnieść się do badań wpływu portu lotniczego na region, jakie przeprowadzono dla portu Poznań Ławica¹³, a zatem gdy port ten obsługiwał 863.000 pasażerów rocznie. By ocenić wielkość wpływów bezpośrednich zbadano ile podmiotów działa na terenie poznańskiego lotniska i ile osób one zatrudniają. Uwzględniono następujące kategorie: wynagrodzenia netto, składki na świadczenia socjalne, podatek dochodowy, przychody spółki zarządzającej portem, przychody pozostałych podmiotów związane z działalnością lotniczą w porcie.

W trakcie prowadzenia badań na terenie portu lotniczego Poznań Ławica funkcjonowało w nim lub jego najbliższym otoczeniu 78 podmiotów prowadzących działalność gospodarczą związaną bezpośrednio z działalnością lotniczą zatrudniając 550 pracowników. Efekt bezpośredni oceniono na z górą 32,6 mln PLN rocznie.

Wpływ pośredni

Na podstawie badań przeprowadzonych przez Akademię Ekonomiczną w Poznaniu można wnioskować, iż strumień pasażerów w polskich portach regionalnych składa się w większej części z nierezydentów; w 2007 r. w Katowicach wyniósł on 56,1%, Gdańsku 63,9%, a we Wrocławiu 71,3% (skorelowana z atrakcyjnością turystyczną, rozpoznawalnością regionu, liczbą inwestycji zagranicznych oraz regionalną mobilnością lotniczą – ruch generowany, korelacja ujemna). Dla Zielonej Góry za uzasadnioną można przyjąć wartość na poziomie 60%, zatem w niższych strefach wartości wyznaczonego badaniami przedziału¹⁴.

Wg informacji zamieszczonych w strategii innowacji woj. lubuskiego średnia wysokość wydatków turysty zagranicznego w woj. lubuskim w 2008 r. wynosiła 303 USD w czasie całego pobytu, tj. 51 USD dziennie (średni czas pobytu wyniósł zatem 5,9 dnia)¹⁵. Jest ona zatem niższa od średniej krajowej, bowiem z badań Instytutu Turystyki wynika, iż w 2010 r. średnie wydatki turystów wynosiły ok. 390 USD za cały pobyt, a 75 USD na jeden dzień, co oznacza, iż średni pobyt w Polsce wynosił 5,2 dnia¹⁶; wartości przytoczone dla woj. lubuskiego są zatem wiarygodne¹⁷.

¹³ Prace Zespołu Akademii Ekonomicznej pod kier. Prof. dr hab. Marka Rekowskiego w latach 2005-2007;

¹⁴ S. Huderek, Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów, Materiały Krakowskiej Konferencji Młodych Uczonych 2008, str. 435;

¹⁵ Lubuska Regionalna Strategia Innowacji, luty 2010, str. 39-41;

¹⁶ Na podst. „Charakterystyka przyjazdów do Polski w 2010 r.”, Instytut Turystyki, str.5;

¹⁷ W badaniach nad wpływem lotniska zielonogórskiego na region mniejszą przydatność mają dane dotyczące obecnej struktury ruchu i wydatków odwiedzających, co wynika przede wszystkim z przygranicznego charakteru województwa lubuskiego i styku dwóch różnych stref monetarnych. Wysoka atrakcyjność regionu np. pod względem zakupów nie oznacza, iż zasadne jest uruchomienie połączeń lotniczych z Niemcami. Uruchomienie jakichkolwiek połączeń nie miałyby wydatnego wpływu na wydatki, ich strukturę, czy zachowania nabywcze w tej grupie ruchu. Nie zmienia to faktu, że prawidłowo skonstruowana siatka połączeń wykreuje nieznaczny

Ponieważ wg badań Instytutu Turystyki wydatki dzienne turystów w Polsce zmalały w 2010 r. w por. z 2008 r. o nieco ponad 5%, ów efekt uwzględniono w przedstawionych w tabeli kalkulacjach (obniżono wpływy).

Tabela 2 Szacunek wpływu PL w Zielonej Górze na gospodarkę regionu w funkcji liczby obsługiwanych pasażerów

Liczba pasażerów	10000	100000	250000	500000	750000	1000000	863000
Efekt bezp. (mln PLN)	0,3	2,3	6,6	15,1	26,9	37,8	32,6
L. nierezydentów przylot	3000	30000	75000	150000	225000	300000	258900
Efekt pośr. (mln PLN)	2,3	23,4	58,6	117,2	175,8	234,3	199,1
Bezpośredni+pośredni	2,6	25,7	65,2	132,3	202,7	272,1	231,7
Efekt indukowany (x 1,3)	3,4	33,4	84,8	172,0	263,5	353,8	301,2
Efekty bezpośr+pośr+ind	6,0	59,1	150,0	304,3	466,2	625,9	532,9
Efekt katalizatora (x 0,1)	0,6	5,9	15,0	30,4	46,6	62,6	53,3
Suma efektów (mln PLN)	6,6	65,0	165,0	334,7	512,8	688,5	586,2
Metoda alternatywna:	(na podst. szacunków WYG International)						
1 pax = 735 PLN	7,35	73,5	183,75	367,5	551,25	735	634,3

Źródło: Obliczenia własne

Szacunki przedstawiono dla sześciu różnych wartości ruchu pasażerskiego w PL Zielona Góra *Babimost*; na żółto wyróżniono efekt poznańskiego portu *Ławica*, gdy wolumen ruchu wynosił 863 tys. pasażerów.

Przyjęto, iż efekt bezpośredni rośnie wraz ze wzrostem liczby pasażerów, jednakże nieco szybciej niż funkcja liniowa (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).

Efekt pośredni wyliczono w sposób klasyczny, tj. uwzględniając średnie dzienne wydatki turystów w woj. lubuskim oraz średni czas ich pobytu, przy założeniu, iż odsetek nierezydentów wyniesie ok. 60% strumienia recepcyjnego. Dokonując wyliczeń dla PL Zielona Góra *Babimost* przyjęto średni kurs USD do PLN publikowany przez NBP w wysokości 2,7156 PLN¹⁸. Z przyczyn uprzednio powołanych odstąpiono od uwzględniania badań wydatków odwiedzających. Wpływy uzyskiwane od turystów w przypadku badań wykonanych dla Poznania *Ławicy* wynosiły 769 PLN (za pobyt), co uwzględniono w kalkulacji efektu pośredniego.

Dla kalkulacji **efektu indukowanego** przyjmuje się w polskich portach regionalnych mnożnik na poziomie 1,2 – 1,3; ponieważ obecnie w PL Zielona Góra *Babimost* ruch praktycznie nie występuje i wpływ portu jest praktycznie żaden, za uprawnione przyjęto zastosowanie mnożnika w wysokości 1,3, notabene takiej, jak zespół Prof. Rekowskiego przyjął dla Poznania *Ławicy*.

strumień odwiedzających migrujących w celach służbowych (biznesowych), jednak jego znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu (miasta) może być znaczące.

¹⁸ Tabela kursów NBP z dnia 4 lipca 2011 r.

Przy szacunkach **efektu katalizatora** przyjęto wartość na poziomie 10%, tj. takim jak przy wyliczeniach rzeczowego efektu dla nowego portu lotniczego na Mazowszu lub konkretnie portu w Modlinie¹⁹. Zespół Prof. Rekowskiego nie wyliczył efektu katalizatora dla PL w Ławicy.

Zastosowano także rachunek alternatywny, niejako celem sprawdzenia przeprowadzonego szacunku; wykorzystano badania wykonane przez firmę WYG International przy szacowaniu wpływu polskich portów regionalnych na gospodarkę regionów na cele analizy oddziaływania tego rodzaju przyszłego portu lotniczego w Kielcach. Otrzymane tą metodą wyniki są wprawdzie wyższe, ale porównywalne i potwierdzają prawidłowość przeprowadzonych szacunków.

Wyniki prezentowane w tabeli 2 są także wiarygodne względem badań przeprowadzonych przez ACI Europe (por. str. 7). Gwoli ścisłości należy poczynić uwagę, iż łączny efekt jest wyraźnie wyższy od liczonego na podstawie zależności wyznaczonej przez ACI Europe dla ruchu od 750 tys. pax rocznie. Metoda ta nie uwzględnia jednak efektu katalizatora, a ponadto możliwe jest rozszerzenie realnego obszaru alimentacyjnego PL w Babimoście (obecnie uwzględniono jeno część PKB regionalnego). Nadto, wyliczenia zawarte w tabeli 2 są mimo wszystko uproszczone – z wpływem czasu będzie zmieniała się struktura strumienia na korzyść ruchu nieobligatoryjnego, odwiedzających – ich wydatki są niższe od wydatków turystów (krótszy pobyt), ergo wyestymowany wpływ pośredni zawyżony (np. dla kolumny 1 mln pax rocznie).

Jak już zostało wspomniane wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu mierzony jest często w kreowanych miejscach pracy. Przytaczając zależności prezentowane w tabeli 1, przyjąć należy, iż w warunkach polskich efekt bezpośredni wyniósłby ok. 800 miejsc pracy, natomiast suma efektów ok. 2.750-3000 nowych miejsc pracy na 1 mln pasażerów. W tabeli 3 zawarto spodziewaną kreację miejsc pracy przez PL w Babimoście w zależności od wolumenu obsługiwanego ruchu pasażerskiego.

Tabela 3 Spodziewana liczba miejsc pracy wykreowanych w woj. lubuskim w funkcji wolumenu ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym Zielona Góra *Babimost*

Liczba pasażerów	10000	100000	250000	500000	750000	1000000
Efekt bezpośredni	4	44	130	320	540	800
Suma efektów	13	160	471	1160	1958	2900

Źródło: Szacunki własne na podst. badań ATAG (Air Transport Action Group)

Podsumowanie

Podsumowując zaprezentowane estymacje wpływu PL Zielona Góra *Babimost* na gospodarkę woj. lubuskiego, należy wyraźnie podkreślić, iż badania te cechuje znaczny stopień trudności. Główną i obiektywną zarazem ich przyczyną jest bardzo uboga obecna siatka połączeń, której pochodną jest wybitnie mały strumień pasażerów – powoduje to, iż otrzymane w trakcie badań nad znacznie większymi portami lotniczymi szacunki i wykorzystane modele nie mogą dać dokładnych wyników, tym bardziej, że – jak stwierdzono – w warunkach polskich siła omawianych efektów jest słabsza niż

¹⁹ Kalkulacje przytoczone w: E. Marciszewska, D. Kaliński, Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny, Białą Podlaska, 22 X 2009, str. 18, 19.

w rozwiniętych gospodarkach europejskich. Polski rynek przewozów lotniczych nie jest jeszcze dojrzały, w pełni wykształcony.

Jest niesporne, iż pozytywny efekt funkcjonowania regionalnego portu lotniczego Zielona Góra *Babimost* wyraźnie przewyższa prognozowane straty finansowe spółki zarządzającej portem lotniczym, a także nakłady poniesione na promocję połączeń lotniczych; ów pozytywny efekt jest tym bardziej wyraźny, im wyższy jest rejestrowany strumień pasażerów obsługiwanych w porcie. Jedynie dla śladowego ruchu lotniczego efekty (w przybliżeniu) znoszą się. Estymacje kształtują się zatem co do zasady prawidłowo.

Realna jest także sytuacja, gdy ustanowienie przez operującego w ramach aliansu przewoźnika sieciowego dogodnego połączenia Zielonej Góry z węzłem przesiadkowym (hubem), spowoduje wzrost zainteresowania możliwościami inwestycyjnymi w woj. lubuskim i skłoni potencjalnego inwestora do podjęcia ważnego przedsięwzięcia, którego pozytywny efekt dla gospodarki regionu będzie wyraźny i przewyższy estymacje wyprowadzone w oparciu o uśrednione relacje z rynku międzynarodowego.