

POTRZEBA BUDOWY NOWEGO CENTRALNEGO LOTNISKA POLSKI W PASIE II PANEUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO

W perspektywie najbliższych kilku lat istnieje pilna potrzeba wybudowania jednego, nowego centralnego lotniska dla aglomeracji miejskiej Warszawy i Łodzi. Jego lokalizacja to okolice Mszczonowa - Skierniewic. Wyzwoli to nowe możliwości rozwojowe dla tego regionu, stworzy dodatkowe miejsca pracy, pobudzi gospodarkę lokalną, poprawi dostęp klientów do ruchu lotniczego. Docelowo lotnisko to miałoby obsługiwać ok. 30 mln pasażerów rocznie i przyjmować ok. 150 tys. t ładunków. Koszt takiej budowy (długość pasa 2800 m, szerokość 60 m) to ok. 25 mld zł, a czas realizacji to ok. 5 lat. Inwestycja ta nie odciągnie w sposób wyraźny istniejącego ruchu pasażerskiego i cargo od funkcjonujących już portów lotniczych, a stworzy m.in. dogodniejsze miejsce przesiadkowe. Potrzeba pilnych decyzji w tym obszarze ku poprawie tego zjawiska w perspektywie najbliższej dekady.

WSTĘP

Lotniczy ruch pasażerski i towarowy w Polsce dynamicznie narasta z każdym rokiem. Wynika to przede wszystkim z: zamożności naszego społeczeństwa, atrakcyjności turystycznej naszego kraju, rozwoju handlu zagranicznego, intensyfikacji inwestycji i kontaktów biznesowych oraz szybkości i wygody podróży. Istniejąca sieć lotnisk oraz połączeń komunikacyjnych, zarówno tych w ruchu krajowym, jak również w międzynarodowym zaczyna napotykać na niemożność dalszego rozwoju, mimo oddania do eksploatacji w ostatnim czasie kilku nowych lotnisk oraz poszerzania siatki połączeń lotniczych. Szczególnie dotyczy to dużych lotnisk zlokalizowanych w Warszawie, w Poznaniu czy w Krakowie. Punkt nasycenia obsługi pasażerów i cargo niebawem będzie osiągnięty. Dodatkowo występuje tu zjawisko kongestii współczesnych miast, które nie mogą poradzić sobie z narastającym ruchem miejskim. Stąd wydaje się pilna potrzeba budowy nowych lotnisk na terytorium naszego kraju. Przede wszystkim chodzi tu o lotnisko zlokalizowane w okolicach Mszczonowa - Skierniewic oraz Zabudów k. Białegostoku. Twierdzimy tym samym, że nowe lotniska nie wpłyną w istotny sposób na dotychczasowy przewóz ładunków i pasażerów na istniejących już krajowych lotniskach. Poprawią w istotny sposób dostęp do tego środka przewozu.

Celem tego artykułu jest przywołanie argumentów za potrzebą budowy nowego centralnego lotniska obsługującego aglomerację zarówno warszawską i łódzką. **Struktura tego materiału** to dwa punkty. Pierwszy dotyczy aktualnego stanu ruchu lotniczego w naszym kraju. Drugi wskazuje na potrzebę zaplanowania i budowania nowego centralnego lotniska dla naszego kraju. Całość kończy stosowne zakończenie z wnioskami i propozycjami. **Bazą** dla czynionych analiz są zebrane informacje statystyczne z dostępnych źródeł i raportów. Główną **metodą badawczą** jest obserwacja oraz wnioskowanie. Prezentowane informacje należy traktować jako zarys podjętego problemu i przyczynek do szerszej dyskusji w tym obszarze wiedzy.

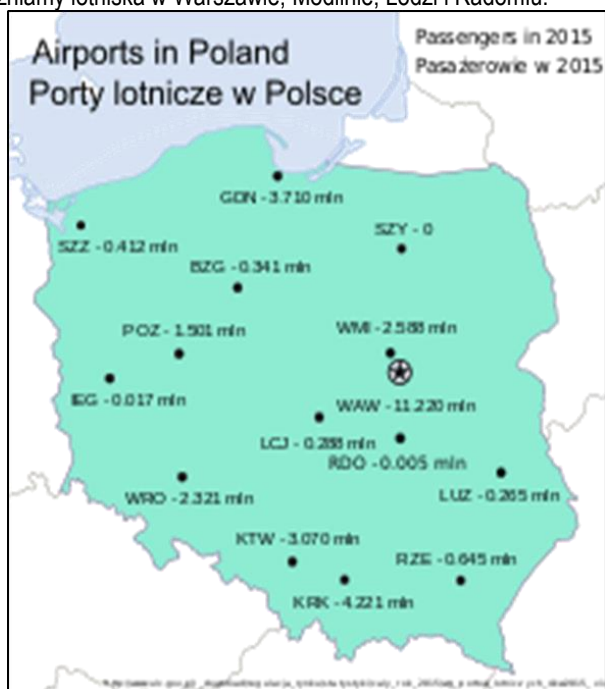
1. AKTUALNY STAN RUCHU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO NA POLSKICH LOTNISKACH

Według ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego ogólna liczba samolotów wykorzystywanych w kraju w lotnictwie cywilnym w 2015 r. wynosiła 1238 szt. i była większa o 22 szt. od stanu notowanego przed rokiem. W porównaniu z rokiem poprzednim zwiększyła się liczba samolotów śmigłowych (o 17 szt.), samolotów turbośmigłowych (o 3 szt.), a także samolotów odrzutowych (o 2 szt.). Liczba śmigłowców była większa niż w 2014 roku o 14 szt. Transport lotniczy rozkładowy dysponował 53 samolotami, tj. o 1 szt. więcej niż rok temu. Ogólna liczba miejsc pasażerskich w samolotach zmniejszyła się o 11,2%. Regularna komunikacja lotnicza prowadzona była w 2015 r. na 108 trasach (11 krajowych i 97 zagranicznych). Liczba krajów, z którymi utrzymywana była regularna komunikacja lotnicza wynosiła 32 i była mniejsza o 9 krajów w stosunku do 2014 r. W 2015 r. transportem lotniczym przewieziono 7288 tys. pasażerów, tj. o 6,4% mniej niż przed rokiem. Zanotowano spadek przewozów zarówno w komunikacji międzynarodowej (o 6,4%), jak i w komunikacji krajowej (o 6,6%). Przewozy pasażerów transportem lotniczym rozkładowym (regularnym), których udział wynosił 60,9% (przed rokiem – 66,4%) spadły o 14,1%. Przewozy ładunków transportem lotniczym wyniosły w 2015 r. 37,7 tys. ton, tj. 0,2% więcej niż w 2014 r. W komunikacji międzynarodowej zanotowano wzrost przewozów o 4,7%, a w komunikacji krajowej spadek o 30,9%. Udział transportu rozkładowego (regularnego) w ogólnych przewozach ładunków transportem lotniczym wyniósł 98,2% (przed rokiem – 80,6%). Ruch samolotów w portach lotniczych w 2015 r. był o 7,1% wyższy od zanotowanego w 2014 r. Liczba lotów samolotów obcych zwiększyła się o 5,3%, a liczba lotów samolotów polskich wzrosła o 9,5%. Liczba startów i lądowań lotnictwa handlowego zwiększyła się o 6,4%, natomiast lotnictwa ogólnego była większa o 10,8% [7, 9].

W 2015 r. ruch pasażerów w portach lotniczych (bez tranzytu) zwiększył się o 12,5% w porównaniu z 2014 r. W komunikacji międzynarodowej liczba obsługiwanych pasażerów była większa o 13,1%, natomiast w komunikacji krajowej wzrosła o 7,4%. Samoloty polskie przewiozły 26,3% ogólnej liczby pasażerów (przed rokiem 28,1%). Wzrost przewozów nastąpił we wszystkich portach lotniczych: w Bydgoszczy – o 18,0%, w Gdańsku – o 12,6%, w Katowicach – o

14,0%, w Krakowie – o 10,5%, w Lublinie – o 42,2%, w Łodzi – o 13,7%, w Poznaniu – o 3,8%, w Rzeszowie – o 7,3%, w Szczecinie – o 43,7%, w porcie lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie – o 6,5%, w porcie lotniczym Warszawa-Modlin – o 52,0%, we Wrocławiu – o 11,5%, a także w Zielonej Górze – o 54,8%. W portach lotniczych w 2015 r. przeładowano o 20,3% ładunków (łącznie z pocztą) więcej niż w 2014 r. W ruchu międzynarodowym masa ładunków przeładowanych była większa o 25,8%, przy czym dla odprawionych do portów zagranicznych masa ładunków była większa o 25,6% a dla przybyłych z portów zagranicznych – o 26,0%. Masa ładunków przeładowanych w ruchu krajowym zmniejszyła się jednak o 33,0% [10].

Porty lotnicze w Polsce pokrywają znaczną część powierzchni naszego kraju za wyjątkiem polski północno-wschodniej (Suwałki, Białystok, Biała Podlaska - Rys. 1). Dostępność lotnicza w tym rejonie jest zatem znacznie utrudniona, tym bardziej, że nie funkcjonuje tam także odpowiedniej jakości infrastruktura drogowa, która mogłaby dowieźć potencjalnych pasażerów np. do Warszawy czy lotniska w Szymanach lub Lublinie [1, 2]. W centralnej Polsce wyróżniamy lotniska w Warszawie, Modlinie, Łodzi i Radomiu.



Rys. 1. Porty lotnicze w Polsce w 2015 r. [20]

Począwszy od początku transformacji ustrojowej w 1989 r. **ruch pasażerów w polskich portach lotniczych z każdym rokiem wzrasta** zwłaszcza w ostatnich 5 latach z 227 tys. pasażerów krajowych w 1990 r. do 1.579 mln w 2015 r. (Tab. 1).

Tab. 1. Ruch pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 1990-2015, w tys. pasażerów [7]

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Komunikacja krajowa, pasażerowie przybyli	227	293	519	868	986	1579
Komunikacja krajowa Pasażerowie odprawieni	227	296	517	838	992	1580
Komunikacja międzynarodowa pasażerowie przybyli	1194	1340	2345	4862	9343	13633
Komunikacja międzynarodowa pasażerowie odprawieni	1260	1346	2360	4946	9334	13696

Także przewozy pasażerów transportem lotniczym w Polsce w latach 1990-2015 (w mln pas. km) wzrosły znacząco (Tab. 2) i **w kolejnych latach wzrost ten jest nadal prognozowany**.

Tab. 2. Ruch pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 1990-2015, w tys. pasażerów [7, 9]

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Polska	4430	4633	6034	8504	8273	13486

Poza ruchem pasażerskim w latach 1990-2015 systematycznie **wzrastają także** przewozy ładunków transportem lotniczym w Polsce (Tab. 3).

Tab. 3. Przewozy ładunków transportem lotniczym w Polsce w wybranych latach 1990-2015, w mln t km [7, 9]

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Polska	57,2	73,9	87,5	106,5	114,3	156

Znacząco **wzrosła liczba tras lotniczych w ruchu krajowym** (z 59 w 1995 r. do 96 w 2015 r.) w transporcie lotniczym rozkładowym Polskich Linii Lotniczych LOT (Tab. 4).

Tab. 4. Podstawowe dane o transporcie lotniczym rozkładowym Polskich Linii Lotniczych w wybranych latach 1990 – 2015 [7]

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Liczba samolotów	41	33	47	53	56	55
Liczba miejsc w samolotach	4680	3770	4823	4713	5611	4837
Liczba tras lotniczych w tym zagranicznych		59	68	107	173	96
		53	58	97	165	78
Liczba państw, z którymi utrzymywana jest komunikacja regularna	33	34	29	34	46	32
Liczba miast, z którymi utrzymywana jest komunikacja regularna w tym za granicą	45	53	51	77	96	51
		47	42	67	88	41
Wykorzystanie miejsc pasażerskich w ciągu roku w komunikacji, w %				61,0	61,4	67,2
- krajowej						
- międzynarodowej						
				77,2	72,5	80,0

Średnia odległość przewozu transportem lotniczym Polskimi Liniami Lotniczymi LOT w wybranych latach 1990-2015 jeśli chodzi o ładunki została na praktycznie tym samym poziomie, natomiast zmniejszyła się jeśli chodzi o pasażerów z 2583 km do 1851 km (Tab. 5). Oznacza to, że **latamy coraz częściej i na coraz krótszych odcinkach**, a zatem mobilność społeczeństwa znacząco, w ostatnich latach, się zwiększyła.

Tab. 5. Średnia odległość przewozu transportem lotniczym Polskimi Liniami Lotniczymi w wybranych latach 1990-2015, w km [7]

Wyszczególnienie	1990	1995	2000	2005	2010	2015
	1 t ładunku	1 pasażer	1 t ładunku	1 pasażer	1 t ładunku	1 pasażer
LOT	4179	2583	3359	2509	3120	2095
				3120	1834	2807
					1658	4139
						1851

W 2016 r. polski lotniczy transport cargo osiągnął wynik około 100 tys. t., co stanowi wzrost o blisko 20% w stosunku do 2015 r., ale oznacza jednocześnie zaledwie 1% udział w całym rynku tych przewozów w Europie. Dla porównania: lotnisko wiedeńskie notuje przewozy cargo na poziomie ponad 200 tys. t. Transport lotniczy jest najszybszym i najdroższym rodzajem przewożenia ładunków na duże odległości w zglobalizowanej gospodarce i stanowi koło zamachowe dla gospodarki każdego kraju. W Polsce liderem przewozów cargo jest lotnisko Chopina w Warszawie, a pozostałe miejsca na podium zajmują porty lotnicze w Katowicach i Wrocławiu.

W Porcie Lotniczym im. Władysława Reymonta w Łodzi - na 2017 r. planowany jest wzrost przewozów cargo o ok. 5-6% w stosunku do 2016 r., a szacowania globalne branży, to przyrost roczny ok. 3% do 2022 r. Lotnisko w Łodzi dysponuje powierzchnią około 950 m², z czego w około 150 m² utrzymywana jest temperatura kontrolowana +15 do +25°C. Ponadto w Łodzi funkcjonuje też tzw. miejsce do obsługi przesyłek niebezpiecznych, ale nie obsługuje ono przesyłek wysokiego ryzyka oraz przesyłek radioaktywnych. W marcu 2017 r. w Łodzi planowane jest oddanie kolejnych 450m² powierzchni magazynowej. Z powodu zbyt bliskiej odległości do lotniska warszawskiego, lotnisko łódzkie nie nawiązało jeszcze kontaktu z żadną firmą kurierską. Aktualnie, lotnisko współpracuje ze wszystkim przewoźnikami cargo operującymi na rynku polskim z wyłączeniem British Airways, czyli m.in. liniami polskimi, francuskimi, katarskimi, tureckimi.

W 2016 r. Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku przewiózł 4.863.178 kg towarów, w tym w imporcie 2.890.882 kg, a w eksporcie 1.973.296 kg. W ruchu krajowym obsłużono 373.069 kg, a w zagranicznym 4.491.109 kg. Największym partnerem Portu był przewoźnik DHL 2.944.108 kg – 60,5% obrotów, kolejnymi: TNT 935.654 kg - 19,2%, LOT 373.069 kg – 7,7%, SAS 113.318 kg - 2,3% oraz Lufthansa 94.864 kg - 2%. Według prognoz w 2017 r. masa ładunków lotniczych przeładowana w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy i przechodząca przez magazyny cargo spółki prawdopodobnie pozostanie na poziomie roku 2016. W założeniach masa ładunków przewożonych samolotami DHL oraz TNT wzrośnie o 5%, przy zachowaniu takiej samej liczby operacji.

Dobrymi wynikami przewozów cargo może pochwalić się także Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy. W 2016 r. lotnisko obsłużyło 111.292 kg cargo, co stanowi 1446 % wzrostu w porównaniu do 2015 r. Swoim klientom port lotniczy w Bydgoszczy oferuje zaplecze techniczne dla obsługi cargo, w tym: 350 m² magazynu cargo, w tym wydzielona powierzchnia dla DGR, wanna ociekowa w magazynie cargo, highloader do 7 t, wózek widłowy, wózki kontenerowe oraz ciągniki, bocznica kolejowa. Port Lotniczy Bydgoszcz posiada certyfikat AHAC oraz uprawnienia DGR dla kategorii 6, 7, 8, 9 i 12. Lotnisko bydgoskie jest częścią sieci cargo Lufthansa Road Feeder Service [19].

Budowa nowego lotniska w Polsce centralnej wynika ze wzrastających potrzeb przewozowych Polaków. Dla przykładu polskie porty lotnicze w 2016 r. obsłużyły o 12,5% więcej w porównaniu do 2015 r., czyli prawie o 3,8 mln pasażerów. Podróżnych było więc w 2016 r. łącznie 34,1 mln [18]. Tendencja jest wzrastająca stąd obawa, że dotychczasowe główne polskie lotnisko w Warszawie nie będzie w stanie obsłużyć tego wzrostu.

Za ten dobry wynik odpowiadają przede wszystkim lotniska w Warszawie i Krakowie, które „rosły” najbardziej. Procentowo najwyższy przyrost odnotował Lublin – aż 42%. Danych Radomia, który podaje grubo ponad 1000% wzrost, nie należy traktować poważnie – gdyż ta liczba to wyłącznie zasługa statystyki (Radom obsłużył zaledwie 9,7 tys. pasażerów).

Za połowę tegorocznego przyrostu odpowiada Lotnisko Chopina w Warszawie, które w 2016 r. odnotowało kolejny rekordowy

wynik w swojej historii obsługując 12,8 mln podróżnych. To 14% wzrost w porównaniu z 2015 r. Głównie to zasługa LOT-u, który uruchomił w 2016 r. 24 z wszystkich 41 nowych tras. Wynik ten poprawili także inni przewoźnicy: WizzAir oraz Air China i Air Kanada Rouge. Przybyło też pasażerów transferowych, a warszawskie lotnisko stało się coraz bardziej popularnym hubem przesiadkowym.

W Airport Kraków naprawdę niewiele zabrakło, aby osiągnąć 5 mln odprawionych podróżnych. Ostatecznie było ich w zeszłym roku 4,99 mln, co oznacza wynik o 18% lepszy w porównaniu do 2015 r. Z krakowskiego lotniska operowało 21 przewoźników, z czego trzech rozpoczęło loty w 2016 r.: Aegean, Air France, Iberia Express i SAS. Łącznie wszyscy przewoźnicy uruchomili 14 nowych połączeń, a największy wpływ na tak dobry wynik miał m.in. Ryanair, easyJet i LOT.

Lotnisko w Gdańsku oficjalne wyniki za 2016 r. podało dopiero 19 stycznia 2017 r.. Udało się przekroczyć 4 mln obsłużonych podróżnych, a to oznacza poprawienie wyniku z 2015 r. o niecałe 9%. Na tym lotnisku wyjątkowo dobrze radzili sobie w ubiegłym roku tacy przewoźnicy jak: Ryanair, LOT, SAS i Finnair.

Kolejne w stawce pod względem liczby obsłużonych pasażerów w 2016 r. znalazło się lotnisko w Katowicach. Z pyrzowickiego portu skorzystało 3,22 mln osób, co dało mu wzrost o 4,9% w porównaniu z 2015 r. W przypadku Katowic trzeba podkreślić spory udział ruchu czarterowego (1 mln odprawionych turystów i 2% wzrost) oraz aktywność węgierskich linii WizzAir.

W podwarszawskim lotnisku w Modlinie odprawiono 2,86 mln pasażerów co dało ponad 11% wzrost w porównaniu z 2015 r. Dodatkowo 30 grudnia 2016 r. padł tam rekord dobowy w liczbie odprawionych podróżnych - 10 tys. – to więcej niż łączna liczba obsłużonych osób w Radomiu w całym 2016 r.

W drugim po Katowicach lotnisku południa Polski, Wrocławiu, 2016 r. zamknął się liczbą 2,42 mln obsłużonych podróżnych. To o 4,3% więcej niż w 2015 r. W 2016 r. przewoźnicy wprowadzili tam łącznie 10 nowych połączeń, a z tych krajowych skorzystało ponad 478 tys. pasażerów (+9,3%).

Wielkopolskie lotnisko, Poznań-Ławica, odprawiło w 2016 r. 1,71 mln pasażerów i odnotowało wzrost o 14% w porównaniu z rokiem poprzednim. Za ten wynik odpowiadały takie linie jak: WizzAir, Ryanair i LOT oraz Lufthansa.

Ponad 664 tys. pasażerów obsłużył w ubiegłym roku Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, najwięcej w swojej prawie 70-letniej historii. Blisko 3% wzrost w porównaniu z 2015 r. to efekt większego ruchu na najpopularniejszych kierunkach. Rekordowa liczba ponad 194 tys. podróżnych skorzystała z połączeń linii Ryanair oferowanych na trasie Rzeszów-Londyn.

Poniżej 0,5 mln pasażerów obsłużyło pozostałych siedem polskich lotnisk. Wśród nich wyróżniły się zwłaszcza Szczecin-Goleniów (467,9 tys. odprawionych pasażerów i +13,4% wzrostu w porównaniu z 2015 r.) oraz Lublin (377,6 tys. i +42,5%). Debiutujący w tym roku z działalnością port Olsztyn-Mazury też poradził sobie nieźle odprawiając 47,1 tys. podróżnych.

Grono spadkowiczów otwiera lotnisko w Bydgoszczy, które odnotowało o -1% słabszy wynik niż w 2015 r., odprawiając 337,6 tys. pasażerów. W Łodzi jest już dużo gorzej – zaledwie 241,3 tys. obsłużonych podróżnych, co oznacza spadek o -16% w porównaniu z rokiem 2015. W Babimoście spadek jest jeszcze większy, bo blisko -50% (9,4 tys. odprawionych podróżnych), ale wynika to z faktu, że rok wcześniej przekierowywano tam samoloty z Poznania, co mocno podniosło statystyki.

Warszawa-Okęcie jako lotnisko przesiadkowe ma zalety w postaci łatwości korzystania z połączeń oraz bezpieczeństwa. W 2016 r. LOT przewiózł 5,5 mln pasażerów. Te cele zrealizowano z wykorzystaniem 6 dreamlinerów (docelowo ma być ich 16), 400 nowych

pilotów i ponad 1000 dodatkowych pracowników personelu pokładowego. Obecnie dla spółki pracuje 419 pilotów i ponad 670 osób personelu pokładowego. W 2020 r. linia ma być rentowna i mieć 25% udział w polskim rynku lotniczym. W czerwcu 2016 r. LOT zaczął zarabiać na lataniu, osiągając dodatni wynik na działalności podstawowej. W 2017 r. do LOT-u dołączy kilka nowych maszyn wąskokadłubowych; spółka kończy negocjacje w tej sprawie. W 2017 r. firma spodziewa się dostawy dwóch nowych boeingów 787 Dreamliner. W 2020 r. LOT ma użytkować ok. 70 maszyn, w tym 16 dreamlinerów i około 15 nowych samolotów wąskokadłubowych powyżej 150 foteli [15].

2. PRZESŁANKI I POTRZEBA BUDOWY NOWEGO CENTRALNEGO LOTNISKA W POLSCE

W 2017 r. wiele polskich lotnisk planuje otwarcie kolejnych połączeń i zapowiada usługi nowych przewoźników. Port Lotniczy na Okęciu prognozuje 14 nowych tras (m.in. do Los Angeles i Newark, które obsłuży LOT), Kraków o 12 (m.in. Chicago -LOT i Tel Awiw - nowy w porcie przewoźnik El-Al), a operacje z/do Gdańska zagwarantował już KLM. Te zapowiedzi, a także prognozy długofalowe (np. według ULC do 2030 r. polskie lotniska powinny przyjmować blisko 60 mln pasażerów) zwiastują, że i 2017 r. będzie dobry dla przewoźników lotniczych w Polsce. Pytanie tylko czy wzrost będzie jedno- czy znów dwucyfrowy?

Ważną kwestią pozostaje jak w przyszłości poradzą sobie najmniejsze polskie porty lotnicze, które borykają się z odpływem pasażerów i przewoźników. Istotne jest również to kiedy, i czy w ogóle, wszystkie z krajowych lotnisk będą w stanie na siebie zarabiać? Nie ma jeszcze danych na ten temat za 2016 r., ale w 2015 r. zyskami mogło się pochwalić zaledwie pięć z nich.

Tymczasem cały czas **powstają w Polsce kolejne lotniska zwłaszcza na Podlasiu**. 9 stycznia 2017 r. marszałek województwa podlaskiego Jerzy Leszczyński podpisał list intencyjny z prezydentem Białegostoku Tadeuszem Truskolaskim oraz Suwałk Czesławem Renkiewiczem, w którym zadeklarowano „wolę zabezpieczenia w planie budżetowym na rok 2018 kwot niezbędnych do wsparcia budowy lotnisk w Białymstoku oraz Suwałkach”. W Suwałkach lotnisko lokalne ma być oddane do użytku już w połowie 2018 r., a w Białymstoku – pod koniec 2018 r. Oba z pasami startowymi o długości 1350 m. Z kolei o tym czy powstanie w województwie podlaskim regionalny port lotniczy miało zadecydować referendum wojewódzkie, które odbyło się 15 stycznia 2017 r. Blisko 96% głosujących opowiedziało się za budową na Podlasiu lotniska. Ponieważ jednak frekwencja wyniosła zaledwie 13% (123.418 z 952.702 uprawnionych do głosowania) stwierdzono, że referendum jest nieważne. Wysokie poparcie dla budowy na Podlasiu lotniska ma jednak swoją wymowę [16].

Harmonogram budowy lotniska lokalnego w Białymstoku zakłada, że w IV kwartale 2018 r. powinno ono być oddane do użytku. Na nowym lotnisku będą mogły lądować samoloty przewożące do 50 osób. Ma ono obsługiwać komunikację biznesową i taksówki powietrzne, ale nie jest też wykluczona regularna komunikacja lotnicza, jeśli tylko będzie takie zapotrzebowanie. W 2017 r. miasto Białystok przeznaczy na ten cel 0,5 mln zł, ale w wieloletniej prognozie będzie to 31 mln zł. W przyszłości 1350-metrowy pas startowy będzie można wydłużyć [16].

W Suwałkach szacunkowy koszt budowy lotniska z pasem startowym o długości 1350 m to 15 mln zł. Zabezpieczone zostały już wszystkie grunty pod tę inwestycję. Gotowa jest dokumentacja i projekt techniczny. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem to już w połowie 2018 r. lotnisko lokalne w Suwałkach powinno być odda-

ne do użytku. Do tej pory Suwałki swój port regionalny mają w oddalonym o 126 km Kownie na Litwie.

Od kilku lat postuluje się zorganizowanie na terenie Podlasia Południowego nowoczesnego kilkuelementowego centrum logistycznego [3]. Wynika to z faktu tranzytowego położenia tej krainy geograficznej z korzystnym rozkładem infrastruktury transportowej – w regionie tym stykają się transport samochodowy, kolejowy (z szerokim torem kolejowym doprowadzonym z terenu Białorusi do Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach), przesyłowy. Elementem uzupełniającym multimodalne centrum logistyczne w Małaszewiczach mogłoby zostać powojskowe lotnisko cargo w Białej Podlaskiej, którego infrastruktura techniczna pozostaje w dalszym ciągu niewykorzystana [11]. Magistrat bialski, po „odzyskaniu” dzierzawionego lotniska powojkowego na razie nie ma na nie pomysłu. W tej chwili lotnisko ma charakter lądowiska i jego działalność nie wykracza poza działalność aeroklubu. Tym samym lotnisko nie spełnia swej ustawowej i rzeczywistej funkcji, gdyż jak sama nazwa wskazuje powinny się z niego odbywać regularne loty (pasażerskie czy towarowe) choćby w niedużej skali. Nie pomaga w tym względzie także konkurencja w postaci oddalonego do Białej Podlaskiej o 120 km lotniska w Lublinie, które obecnie obsługuje ok. 30 tys. pasażerów miesięcznie (nie obsługiwane są tam jednak przewozy cargo) [8]. Mapa dostępności lotnisk w Polsce wskazuje jednak wyraźnie, że lotnisko w Białej Podlaskiej mogłoby w ograniczonym zakresie obsługiwać także ruch pasażerski gdyż dostępność czasowa większości mieszkańców Południowego Podlasia do najbliższego lotniska w Warszawie czy też Lublinie wynosi ponad 2 godziny.

Brak rozwiniętej sieci komunikacji naziemnej oraz deficyt lotnisk wskazuje na potrzebę rozwoju, aktywizacji lub budowy lotnisk na tzw. „ścianie wschodniej” Polski (zwłaszcza na Podlasiu), zarówno do obsługi regularnej komunikacji lotniczej, jak i lotnictwa ogólnego [14]. Przewidywany wzrost popytu na usługi lotnicze sprzyjać będzie inicjatywom lokalnym podejmowanym zwłaszcza w celu rozbudowy i tworzenia lotnisk regionalnych lub lokalnych. Lotniska należą do obiektów, w których zwiększona podaż usług kreuje dodatkowy popyt dzięki pobudzeniu aktywności społecznej i gospodarczej. Odgrywają tym samym znaczącą rolę w rozwoju gospodarczym regionu i kraju, będąc katalizatorami wzrostu [12]. Dotyczy to zwłaszcza kreowania miejsc pracy, zwiększania mobilności ludności i atrakcyjności danego regionu kraju dla inwestorów oraz turystów. Rola lotnisk lokalnych będzie wzrastała wraz ze wzrostem wartości czasu, bowiem bliskość lotniska znacznie skraca czas podróży od miejsca jej rozpoczęcia do miejsca docelowego, co ma niebagatelne znaczenie zwłaszcza w podróży biznesowych.

Także LOT zwiększa tygodniową liczbę połączeń do już obsługiwanych lotnisk w Ameryce Północnej, do: Toronto, Nowego Jorku (lotnisko JFK) i Chicago. Od kwietnia 2017 r. do rozkładu wejdzie drugie lotnisko nowojorskie - Newark. Polski przewoźnik zacznie także latać do Los Angeles. To pierwsze połączenie LOT na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych i kolejne miasto na mapie połączeń spółki. Bezpośrednie rejsy z Warszawy do Los Angeles spółka zainauguruje 3 kwietnia 2017 r. Połączenia będą realizowane w poniedziałki, wtorki, piątki i soboty. Ponadto w latach 2017-2021 polskie linie będą oferować połączenia do kolejnego miasta w Kanadzie. Według najnowszej strategii, LOT szacuje się, że tylko w Polsce będzie przybywać pasażerów w tempie około 5% rocznie. Stąd plany rozwoju siatki połączeń, której najważniejszym elementem będą połączenia dalekiego zasięgu: do Ameryki Północnej, na Bliski Wschód oraz do najważniejszych ośrodków biznesowych w Azji. Od 17 października 2016 r. LOT zaczął latać do Seulu. Strategia LOT zakłada, że w miarę otwierania kolejnych połączeń dalekiego zasięgu przybywać będzie także połączeń krótkodystan-

sowych np. z regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Spółka przewiduje, że odsetek pasażerów transferowych, czyli tych, którzy korzystają z przesiadek w Warszawie, wyniesie w 2020 r. około 50%. LOT wskazuje w swojej strategii, że docelowo konieczne będzie przeniesienie połączeń na inne, centralnie zlokalizowane lotnisko w Polsce. Strategia spółki zakłada, że polski przewoźnik będzie mógł korzystać z większego lotniska w centralnej Polsce gdyż na Okęciu za kilka lat zabraknie przepustowości. Nowe lotnisko z dobrym dojazdem, powinno mieć możliwość obsłużenia do 50 mln pasażerów, zaś do tego czasu sam LOT będzie przewoził ok. 20 mln pasażerów rocznie. Nowe lotnisko ma szansę być agregatorem dla całego regionu.

Polityczna decyzja dotycząca budowy Centralnego Portu Lotniczego między Łodzią i Warszawą zapadnie w bieżącym 2017 r. Ministerstwo Rozwoju szuka na nią obecnie pieniędzy. Bardzo ważnym punktem jest sporządzenie analiz ekonomicznych dotyczących tej gigantycznej inwestycji nie można bowiem zapomnieć o istniejących lotniskach regionalnych (np. Łódź, Modlin, Radom), które trzeba będzie wpleść do systemu transportowego tak, aby nie doprowadzić do ich upadku. Centralny Port Lotniczy ma w założeniach obsługiwać kilkadziesiąt (50-60) milionów pasażerów rocznie (obecnie wszystkie porty lotnicze w Polsce obsługują rocznie ponad 30 mln osób). Realizacja inwestycji będzie zależna od przyjęcia przez obecny rząd nowej polityki transportowej.

Koszt budowy nowego lotniska szacuje się obecnie na 25-30 mld zł. Mogłoby być one zlokalizowane w bliskiej odległości od Mszczonowa, a więc niedaleko granicy z województwem łódzkim, pomiędzy dwoma dużymi miastami (Łodzią i Warszawą), w miejscu przecięcia ważnych szlaków komunikacyjnych (w pobliżu linii kolejowej nr 1, Centralnej Magistrali Kolejowej i drogi szybkiego ruchu S8 a także stosunkowo niedaleko autostrady A2) [13]. Centralne Lotnisko Polski znalazłoby się w pasie oddziaływania Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr II a także w pobliżu Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI z północy na południe Europy [4, 5]. To doskonałe miejsce na lokalizację w tym miejscu nowoczesnych, multimodalnych centr magazynowych i logistycznych, w których mogłaby zaistnieć kooperacja pomiędzy transportem lotniczym, samochodowym i kolejowym [6]. Takie centra logistyczne (które częściowo już powstają zwłaszcza w rejonie łódzkim) z rejonu Skierniewic i Mszczonowa, po wybudowaniu brakującej infrastruktury drogowej, miałyby podobne czasu przewozu ładunków i towarów w prawie każdy zakątek Polski [2].

Koncepcja budowy Centralnego Portu Lotniczego znalazła się w programie wyborczym PiS, jest też forsowana przez prezesa PLL LOT Rafała Milczarskiego. By się rozwijać, LOT musi mieć na to miejsce a lotnisko Chopina powoli, wyczerpuje swoją przepustowość. Sytuacja Lotniska Chopina jest także decydującym argumentem zwolenników budowy nowego lotniska. Stołeczne lotnisko na przełomie 2020/2021 roku może już nie być w stanie obsłużyć prognozowanego ruchu pasażerskiego. Obecnie w szczytowych godzinach na lotnisku bywa tłoczno, a maksymalna przepustowość Lotniska Chopina szacowana jest na 22-25 mln pasażerów rocznie, przy czym zakłada ona równomierne rozłożenie ruchu w ciągu dnia. Obecnie są takie godziny, w których linie lotnicze już teraz mogłyby mieć problem z uruchomieniem połączeń. Centralny Port Lotniczy miałby przejąć rolę Lotniska Chopina i stać się hubem cargo PLL LOT. Rząd rozpatruje jeszcze opcję współpracy Lotniska Chopina z Modlinem, bądź też przejścia przez Modlin funkcji portu centralnego. Czas budowy Centralnego Portu Lotniczego to minimum 8 lat.

PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiliśmy ogólną charakterystykę ruchu pasażerskiego i towarowego na naszych lotniskach oraz wynikającą z tego potrzebę budowy nowego centralnego lotniska w środkowej części naszego kraju. Twierdzimy z całą stanowczością, że w okresie kilku lat ruch osób i ładunków na lotnisku Warszawa Okęcie spowoduje nasycenie tego portu. Dalszy rozwój tego lotniska jest ograniczony. Wynika to przede wszystkim z jego posadowienia w aglomeracji miejskiej. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę generowany hałas samolotów na co uskarżają się nieustannie mieszkańcy tego miasta. Jedynym wyjściem jest myślenie już dziś o nowym centralnym porcie dla obsługi dwóch aglomeracji miejskich tj. Łodzi i Warszawy. Port lotniczy powinien być budowany dla potrzeb obsługi ok. 30 mln pasażerów w skali roku i ok. 150 tys. t ładunków. Wszystko to powinno powstawać etapami. Niemniej jednak plan minimum to na początek 10% ruchu docelowego. Taki od podstaw zbudowany obiekt (pas 2800 m x 60 m) pozwoliłby na zwiększony ruch powietrzny oraz szersze wykorzystanie portu lotniczego dla ruchu tranzytowego, który się aktualnie mocno nasila. Opowiadamy się za takim rozwiązaniem wiedząc, że inwestycja może kosztować ok. 25-30 mld zł i może być zrealizowana w ok. 5 lat. W sumie pozwoli to na pobudzenie społeczno-gospodarcze planowanego regionu. Zmniejszy bezrobocie, wyzwoli nowe miejsca pracy, pobudzi inicjatywę lokalną oraz poprawi dostępność klientów do transportu lotniczego. Jeśli prace studialne i lokalizacyjne rozpoczęłyby się w 2017 r. to w 2021/2022 r. lotnisko to zaczęłoby funkcjonować. Oczywiście tego typu decyzja ma wymiar strategiczny co oznacza akceptację polityczną. Do takiego właśnie podejścia skłaniamy się i adresujemy ten materiał ku rozważaniu mając na uwadze przyszłe pokolenia. Myślenie perspektywiczne w obszarze ruchu lotniczego jest tu pilnie potrzebne. Tym samym uważamy, że **cel tego artykułu został w pełni zrealizowany**. Niemniej jednak zdajemy sobie sprawę, że wiele szczegółowych wątków zostało tylko wspomnianych i czeka na dalsze rozwinięcie. Ale najważniejszym dla nas jest podjęcie decyzji o potrzebie budowy nowego centralnego lotniska dla naszego kraju. Obyśmy nie odkładali tej decyzji na później, bowiem wówczas będzie ją tylko trudniej wykonać, a i tak ruch lotniczy będzie się zwiększał.

BIBLIOGRAFIA

1. Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B., Banak M., *Problemy programowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie. Monografia, Zeszyt Naukowy ITS nr 112, ITS, Warszawa 2016.*
2. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu, „Logistyka” nr 6/2014, Poznań: Instytut Magazynowania i Logistyki, s. 2254-2260.*
3. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu. Monografia, ITS, Warszawa 2013.*
4. Brdulak J., Zakrzewski B., *Zarys teoretyczny zmian systemu transportowego w Polsce, „Transport Samochodowy”, nr 1/2008, s. 35-45.*
5. Brdulak J., Zakrzewski B., *Zasady teoretyczne zarządzania infrastrukturą korytarzy transportowych na przykładzie Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr II, „Transport Samochodowy”, T. 52, Nr 2/2016, s. 5-22.*
6. Krysiuk C., Nowacki G., Zakrzewski B., *Rozwój miast w Polsce, czynnik transportu, „Logistyka” nr 4/2015 s. 7813-7822.*
7. *Mały Rocznik Statystyczny Polski, GUS, Warszawa, Lata 1990-2016.*

8. Płaczek J., Zakrzewski B., *Wykorzystanie byłego lotniska wojskowego w Białej Podlaskiej na rzecz utworzenia nowego Centrum Logistycznego na Podlasiu w: Współczesne problemy logistyczne lotnictwa. Teoria i praktyka*, pod red. D. Ungiera, WSOSP, Dęblin 2016, s. 193-211.
9. *Rocznik Statystyki Międzynarodowej*, GUS, Warszawa, Lata 2000-2015.
10. *Transport wyniki działalności w 2015 roku*, GUS, Warszawa 2016.
11. Zakrzewski B., *Szanse wykorzystania terenu lotniska w Białej Podlaskiej*, „Kwartalnik Celny”, Tom, 6-7, Nr 1/2009, s. 14-16.
12. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, “Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19, p. 116–134.
13. Zakrzewski B., Nowacki G., *Pan-European Transport Corridor No. 2 and the development potential of Mazovia municipalities*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” T. 1725 (12/2016), 1709-1714.
14. Zakrzewski B., *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka”, T. 1257, Nr 5/2016, s. 790-808.
15. *Prezes LOT w Kanadzie: więcej połączeń i pasażerów oraz nowe lotnisko*, PAP, w: <http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1676139,Prezes-LOT-w-Kanadzie-wiecej-polaczen-i-pasazerow-oraz-nowe-lotnisko> (z dn. 5.10.2016 r.).
16. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, <http://bip.umwp.wrotapodlasia.pl/> (z dn. 7.02.2016 r.).
17. <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/decyzja-o-budowie-cpl-zapadnie-w-tym-roku-56817.html> (z dn. 2.01.2017 r.).
18. <http://www.pgt.pl/ponad-34-mln-pasazerow-w-2016-r> (z dn. 30.01.2017 r.).
19. <http://www.pgt.pl/rosna-przeladunki-cargo-na-polskich-lotniskach> (z dn. 6.2.2017 r.).
20. <http://www.portylniczeWPolscemapa> (z dn. 9.02.2017 r.).

The need to build Poland's new Central Airports in the belt of the II Pan-European Transport Corridor

In the next few years there will be an urgent need to build one new central airport for the urban agglomeration of Warsaw and Lodz. Its location is around Mszczonów - Skierniewice. It would trigger new growth opportunities for this region, create additional jobs, stimulate the local economy, improve customers' access to air traffic. Ultimately, this airport would handle approx. 30 million passengers per year and take approx. 150 thousand tons of cargo. The cost of such construction (runway length 2800 m, width 60 m) is approx. 25 billion PLN, and the building time is approx. 5 years. This construction investment will not divert significantly the existing passenger and cargo traffic from already functioning airports, but will create, among the others, a convenient interchanges place. There is a need for urgent decisions to make improvements in this area in the next decade.

Autorzy:

prof. dr hab. **Janusz Płaczek**, profesor zw., Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, januszplaczek@wp.pl tel. +48 22 649 62 71
dr **Bartosz Zakrzewski**, adiunkt, Instytut Transportu Samochodowego, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl tel. +48 22 43 85 217