

Monika KWIECIŃSKAPaństwowa Akademia Nauk Stosowanych w Chełmie
e-mail: kwiecinskamonika90@gmail.com
ORCID: 0000-0001-8637-3702**Emilia ORDYNIEC**Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Chełmie
e-mail: emilia.ordyniec@gmail.com
ORCID: 0000-0002-9915-1727

DOI: 10.55676/asi.v2i2.18

INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA JAKO CZYNNIK ROZWOJU LOKALNEGO I REGIONALNEGO NA PRZYKŁADZIE CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO

THE AIRPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF LOCAL AND REGIONAL
DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF A CENTRAL COMMUNICATION PORT

Streszczenie

Celem artykułu było przedstawienie wpływu infrastruktury lotniskowej na rozwój lokalny i regionalny na przykładzie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Realizacja tego celu wymagała scharakteryzowania czynników rozwoju lokalnego i regionalnego, wskazania ich rodzajów oraz określenia, czym jest infrastruktura lotniskowa. Stosownie do przyjętego celu sformułowano główny problem badawczy: Jak infrastruktura lotniskowa wpływa na rozwój lokalny i regionalny? Uzyskanie odpowiedzi na powyższe pytanie wymagało zastosowania metod jakościowych, w tym dokonania krytycznej analizy aktów prawnych i wybranych pozycji literatury przedmiotu. Analiza podanych obszarów wskazuje, że powstanie CPK przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi, rozwoju turystyki, nowych możliwości dla przedsiębiorców (np. dostępność atrakcyjnych terenów inwestycyjnych czy wykorzystanie bardzo dobrego skomunikowania dla efektywniejszego przewozu towarów). Przewiduje się także wzrost atrakcyjności terenów wokół CPK, co z pewnością przyciągnie nowe inwestycje, a te przełożą się na wzrost miejsc pracy i realnie podniosą jakość życia okolicznych mieszkańców.

Słowa kluczowe: czynniki rozwoju lokalnego, czynniki rozwoju regionalnego, infrastruktura lotnicza, Centralny Port Komunikacyjny, wpływ na rozwój lokalny i regionalny

Abstract

The article deals with the issues of local and regional development factors from the theoretical perspective and considers airport infrastructure as an important factor leading to development in the environment in which it occurs. Its purpose is to present the concept of development factors and indicate their types, as well as to characterize the airport infrastructure on the example of the Central Communication Port (CPK) project. According to the adopted goal, the main research problem was formulated: How does critical infrastructure affect local and regional development? Obtaining an answer to the above question required the use of qualitative methods, including a critical analysis of legal acts and selected items of literature on the subject. The analysis of the indicated areas shows that the establishment of the CPK will contribute to increasing the mobility of people, the development of tourism, and new opportunities for business (e.g. availability of attractive investment areas or the use of very good communication for more efficient transport of goods). An increase in the attractiveness of the areas around the CPK is also expected, which will certainly attract new investments, and these will translate into an increase in jobs and a real improvement in the quality of life of the local residents.

Keywords: local and regional development factors, airport infrastructure, Central Communication Port

1. WSTĘP

Ze względu na minioną pandemię COVID-19 oraz konflikt w Ukrainie coraz częściej mówi się o kryzysie ekonomicznym nie tylko w odniesieniu do polskiej gospodarki, ale także światowej. W związku z tym, na całym świecie naukowcy poszukują pomysłów na przeciwdziałanie negatywnym skutkom tej sytuacji. Można ich poszukiwać globalnie, ale dobrze jest zacząć z perspektywy lokalnej i regionalnej, by ocenić własne możliwości i zwrócić szczególną uwagę na okoliczności, które wpływają na rozkwit gmin, powiatów czy województw. Można byłoby zadać sobie pytanie: dlaczego czynniki te są tak ważne? Przede wszystkim dlatego, że stanowią istotny element budowy dobrze rozwiniętej, m.in. społecznie, ekonomicznie, infrastrukturalnie, jednostki administracyjnej. Każda taka świetnie prosperująca jednostka jest cegiełką wzbogacającą wartość danego regionu. Celem artykułu było ustalenie, w jaki sposób infrastruktura lotniskowa wpływa na rozwój lokalny i regionalny. Realizacja tego celu wymagała scharakteryzowania czynników rozwoju lokalnego i regionalnego, wskazania ich rodzajów oraz określenia, czym jest infrastruktura lotniskowa. Stosownie do przyjętego celu sformułowano następujący problem badawczy: Jak infrastruktura lotniskowa wpływa na rozwój lokalny i regionalny? Problem podjęty w artykule stanowi wkład w rozważania teoretyczne dotyczące problematyki czynników rozwoju lokalnego i regionalnego. Podjęta analiza badawcza została oparta na informacjach zawartych w literaturze przedmiotu, m.in. na uwagę zasługuje wyróżnienie poniższych publikacji: J.J. Paryska pt. *Rozwój społeczno-gospodarczy oraz czynniki i uwarunkowania rozwoju oraz O metaforach i innych pojęciach w kontekście wehikułów rozwoju lokalnego i regionalnego*, M. Piotrowskiej-Trybull pt. *Rozwój regionu na tle współczesnych procesów rozwojowych* oraz S. Chabiera pt. *Centralny Port Lotniczy – studium z zakresu zarządzania rynkiem lotniczym*.

2. CZYNNIKI ROZWOJU LOKALNEGO I REGIONALNEGO

Każda gmina posiada pewien potencjał, który odpowiednio wykorzystany może stać się motorem jej rozwoju lub niezagospodarowany przyczynić się do jego zahamowania. Słownik języka polskiego wskazuje, że czynnik to „przyczyna wywołująca określone zjawisko lub skutek”¹. Rozwój lokalny ma zaś wiele definicji, ale na potrzeby artykułu postanowiono go zacytować za K. Dworak. Rozumiany jest on jako „działania podejmowane z woli lokalnych aktorów na podstawie refleksji dotyczącej waloryzacji miejscowych zasobów, uwzględniającej specyfikę terytorialną”². Zatem, przez czynniki rozwoju lokalnego należy rozumieć pewien układ zasobów i okoliczności wykorzystywanych przez podmioty lokalne (samorząd gminny, lokalne organizacje i podmioty gospodarcze, mieszkańców), które w sposób pośredni lub bezpośredni przyczyniają się do pozytywnych zmian na danym obszarze i zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnej. J.J. Parysek proponuje, by rozróżniać pojęcia „czynniki” i „uwarunkowania

¹ <https://sjp.pl/czynnik> [dostęp: 29.09.2022].

² K. Dworak, *Współpraca międzynarodowa miast a rozwój lokalny*, Promotor, Warszawa 2015, s. 9.

rozwoju”, gdyż często są traktowane jako synonimy, a mają inne znaczenie. Za czynnik rozwoju proponuje przyjąć „przyczynę mającą wpływ na stan rzeczy, zdarzenie, oraz proces, które tkwią w tej rzeczy, zdarzeniu względnie procesie, bezpośrednio z nich wypływających lub umiejscowionych w bezpośrednim ich środowisku”³. Autor ten wskazuje dalej, że przyczynia się to do postrzegania, że mają one wyłącznie charakter wewnętrzny względem danej rzeczy, zdarzenia, procesu. Natomiast przez uwarunkowania rozwoju rozumie „zmiany zewnętrzne w stosunku do rzeczy, zdarzenia, procesu okoliczności mające wpływ na obserwowane zmiany”⁴. Uwypukla to z kolei egzogeniczny charakter uwarunkowań.

Patrząc na rozwój lokalny przez pryzmat rozwoju społeczno-gospodarczego, można wskazać, że podstawowymi czynnikami rozwoju będą wywodzące się z klasycznej ekonomii trzy czynniki produkcji wyodrębnione przez A. Smitha, czyli ziemia, praca, kapitał. Z ziemią nierozłącznie związane są tkwiące w niej zasoby naturalne (np. minerały, kopaliny) oraz różnego rodzaju dary natury (np. wody powierzchniowe, gleba, powierzchnia, klimat, płody rolne). Wszelka ludzka aktywność (fizyczna i intelektualna), której zamierzeniem jest osiągnięcie określonego celu, nazywana jest pracą. Kapitał to dobra powstałe w wyniku przekształcenia dwóch pierwszych czynników wykorzystywanych w działalności gospodarczej⁵. Najczęściej jest on dzielony na kapitał rzeczowy, który tworzą środki produkcji (urządzenia, narzędzia, surowce), kapitał ludzki wyrażający się w posiadanej przez osoby wiedzy, umiejętnościach, doświadczeniu oraz kapitał finansowy w postaci pieniędzy i instrumentów służących do nabywania kapitału rzeczowego⁶. Niektórzy wyróżniają także przedsiębiorczość i technologię jako dodatkowe czynniki produkcji. Pierwsze rozumiane jest jako umiejętność odpowiedniego wykorzystania i zarządzania klasycznymi czynnikami produkcji, zaś drugie jako wiedza o procesie wytwarzania⁷. Wykorzystywane łącznie są niezbędne, by zaspokoić ludzkie potrzeby.

Innym najprostszym podziałem ze względu na umiejscowienie czynników względem danego obszaru jest podział na czynniki endogeniczne (wewnętrzne) i egzogeniczne (zewnętrzne). Czynniki endogeniczne to wszelkie zasoby, siły i środki, które znajdują się w danym układzie lokalnym, zdarza się, że ze względu na szczególne walory mogą być to zasoby niepowtarzalne w innym miejscu. Są to m.in.: warunki i zasoby naturalne, kapitał ludzki i społeczny mieszkańców, samorząd terytorialny, infrastruktura. Czynniki egzogeniczne to wszelkie uwarunkowania zewnętrzne mające wpływ na rozwój danego obszaru, takie jak: polityka państwa/regionu, poziom rozwoju i stan

³ J.J. Parysek, *Rozwój społeczno-gospodarczy oraz czynniki i uwarunkowania rozwoju*, „Studia KPZK” 2018, t. 183, <http://journals.pan.pl/dlibra/publication/123572/edition/107785/content> [dostęp: 13.02.2020], s. 45–47.

⁴ Tamże.

⁵ Por. D. Dębski, *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw*, WSiP, Warszawa 2006; A. Smith, *Wealth of Nations*, https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf [dostęp: 7.02.2020]; https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/na-poczonek/czynniki_produkcyj [dostęp: 7.02.2020].

⁶ I. Micuła, K. Piotrowski, C. Habryka, *Czynniki produkcji a uwarunkowania prawne UE – znaczenie i analiza dla wybranych produktów*, Sophia, Katowice 2016, s. 8–11.

⁷ https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/na-poczonek/czynniki_produkcyj; https://mfiles.pl/pl/index.php/Czynnik_produkcyj [dostęp: 10.10.2022].

gospodarki kraju, współpraca z innymi podmiotami (szczególnie zagranicznymi), umiejętność pozyskiwania środków zewnętrznych (np. z UE)⁸. Biorąc pod uwagę cytowane wcześniej stanowisko J.J. Paryska odnoszące się do wyszczególniania czynników i uwarunkowań rozwoju, podział ten powinien być niewłaściwy. Autor ten przyznaje jednak, że ogólnie można uznać je za tożsame, wtedy gdy rozwój jest traktowany jako skutek oddziaływania czynnika rozwoju. Ponadto, czynniki zewnętrzne, takie jak środki finansowe pochodzące od zagranicznych inwestorów czy UE, uzupełniają występujące czynniki wewnętrzne⁹.

E.J. Blakley wyróżnia cztery czynniki (lokalizacja, zatrudnienie, baza ekonomiczna, zasoby wiedzy) mające największe znaczenie dla rozwoju obszarów lokalnych¹⁰. Lokalizację uważa za główny determinant rozwoju wyrażający się w zasobach naturalnych i ludzkich bardziej wynikających z położenia geograficznego. Lokalny biznes i baza ekonomiczna odnoszą się do relacji pomiędzy instytucjami i podmiotami sektora publicznego i prywatnego celem rozwiązywania problemów i podejmowania efektywnej współpracy. Zatrudnienie wiąże się z przedsiębiorstwami, które powinny wykorzystywać zalety siły roboczej danego obszaru i umożliwiać jej doskonalenie dla siebie i kolejnych pracodawców. Zasoby wiedzy są ostatnim motorem rozwoju skupiającym się na generowaniu wiedzy i innowacji oraz ich wymianie pomiędzy placówkami naukowo-badawczymi i przedsiębiorstwami.

M. Piotrowska-Trybull także wyróżnia grupę czynników rozwoju, które nie wyczerpują tej tematyki, ale są ważne z punktu widzenia dynamizowania rozwoju. Są to:

- wiedza i innowacje, czyli kapitał ludzki, które są produktem systemu edukacji oraz praktyki;
- kapitał materialny, czyli zróżnicowana struktura gospodarki obejmująca rolnictwo, przemysł i usługi;
- kapitał finansowy, w tym inwestycje;
- infrastruktura techniczna, w tym systemy transportowe, energetyczne, łączności, wodno-sanitarne i inne;
- instytucje otoczenia biznesu jako elementy wspierające przedsiębiorczość;
- samorząd terytorialny mający kluczowe znaczenie w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców¹¹.

Do grupy powyższych czynników dodano także kapitał społeczny w zasadzie niemający postaci materialnej, gdyż jest on utożsamiany z relacjami i stosunkami społecznymi, wyznawanymi normami i wartościami. F. Fukuyama zdefiniował go jako zestaw nieformalnych norm promujących współpracę pomiędzy dwiema lub większą ilością

⁸ Szerzej: M. Warczak, *Endogeniczne i egzogeniczne czynniki rozwoju gospodarczego z perspektywy finansów gminy*, „Współczesna Gospodarka” 2015, nr 4(6), <https://wspolczesnagospodarka.pl/?p=1087> [dostęp: 11.02.2020].

⁹ J.J. Parysek, *Rozwój społeczno-gospodarczy...*, dz. cyt., s. 45–47.

¹⁰ E.J. Blakely, N. Green Leigh, *Planning Local Economic Development: Theory and Practise*, SAGE, Thousand Oaks, CA 2017, s. 100–115.

¹¹ M. Piotrowska-Trybull, *Rozwój regionu na tle współczesnych procesów rozwojowych*, [w:] *Przedsiębiorczość w rozwoju regionów*, red. A. Ignasiak-Szulc, M. Piotrowska-Trybull, AON, Warszawa 2009.

osób¹². Wniosek z tego jest następujący – kapitał ten może mieć charakter nietrwały, gdyż łatwo jest stracić zaufanie, zepsuć relacje, natomiast długo się je odbudowuje. Nie da się zaprzeczyć temu, że pozytywne relacje i współpraca pomiędzy mieszkańcami, instytucjami i podmiotami gospodarczymi są fundamentem trwałych, pozytywnych zmian.

Zidentyfikowane grupy czynników mają wspólne cechy. Po pierwsze, samo ich istnienie nie warunkuje jeszcze rozwoju, dopiero odpowiedni sposób ich zidentyfikowania i wykorzystania może przynieść pozytywne zmiany. Nieodłącznie związane są także z nimi ograniczenia, które mogą stanowić bariery na drodze ich zagospodarowania. Zazwyczaj najbardziej skuteczne jest wykorzystywanie nie jednego, lecz kombinacji różnych czynników, których współdziałanie może przynieść lepsze efekty niż każdego z osobna. Nie jest to także zbiór zamknięty, gdyż zmiany technologiczne, ekonomiczne, społeczne i inne powodują pojawianie się nowych czynników lub ich grup, zwanych także wehikułami rozwoju w ramach określonych paradygmatów rozwoju¹³. Przykładowo, dla gospodarki opartej na wiedzy charakterystyczny jest potencjał naukowy, technologia, badania i rozwój, sieciowy model gospodarki czy dominacja sektora usług. Miasto inteligentne (ang. *smart city*) obejmuje takie czynniki, jak: kapitał ludzki i społeczny, technologia, infrastruktura i demokracja uczestnicząca. Oba paradygmaty można odnieść do skali lokalnej.

3. INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA CZYNNIKIEM ROZWOJU

Człowiek ma ogromną potrzebę przemieszczania się i zdaje się dostrzegać jego ogromny wpływ na rozwój i poprawę swojej pozycji społecznej. Powodów, które stanowiły impuls dla podróżowania, było i jest mnóstwo. Przez wieki ulegały one przemianom, począwszy od poszukiwania pożywienia, możliwości zarobku, po chęć poznawania nowych miejsc i ludzi. Można jednak przyjąć, że jest to nieodzowny element ludzkiej egzystencji, który w dobie globalizacji nabiera szczególnego znaczenia.

Poziom rozwoju komunikacji można traktować jako pewien wskaźnik rozwoju cywilizacyjnego. Szybkość przemieszczania się jest jednak uwarunkowana kilkoma aspektami. Po pierwsze, zależy od poziomu zaawansowania technologicznego środków transportu. Po drugie, ogromny wpływ na nią ma także poziom rozwoju infrastruktury towarzyszącej, zwłaszcza naziemnej.

Po II wojnie światowej rozwój lotnictwa i związanej z nim infrastruktury lotniskowej był zdominowany przez ówczesną politykę obronną Polski Ludowej. Popyt na komunikację lotniczą był raczej ograniczony, dlatego też lotniska w przeważającej liczbie usytuowano w miejscach, które w czasie wojny pełniły funkcje militarne. Dopiero czasy przemian ustrojowych i gospodarczych zainicjowały w Polsce erę rozwoju

¹² F. Fukuyama, *Social capital and civil society*, The Institute of Public Policy George Mason University 2000, https://www.researchgate.net/publication/5123592_Social_Capital_and_Civil_Society [dostęp: 12.02.2020], s. 3.

¹³ J.J. Parysek, *O metaforach i innych pojęciach w kontekście wehikułów rozwoju lokalnego i regionalnego*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2017, nr 177, s. 39–49.

lotnictwa, którą rozpoczęła powolna liberalizacja przepisów dotyczących m.in. posiadania statków powietrznych także przez osoby prywatne¹⁴. Pojawiła się również perspektywa tworzenia nowych lotnisk. Rozpoczęliśmy jako kraj długi proces zmian wynikających z wprowadzenia na terenie Unii Europejskiej Jednolitej Przestrzeni Powietrznej¹⁵. Oczywiście ujednolicenie zapisów prawa unijnego odnosiło się także do wymogów stawianych przed infrastrukturą naziemną, w tym lotniskową. Obecnie, jak wynika z danych Ministerstwa Infrastruktury, transport lotniczy należy do najszybciej rozwijających się gałęzi transportu. Dynamiczny wzrost ruchu lotniczego wymusił szybki rozwój portów lotniczych. W ostatnich kilkunastu latach możemy zauważyć ich przyrost. Warto dodać, że w rekordowym 2019 r. główne polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie blisko 49 mln pasażerów i aż 400 tys. operacji lotniczych. Miasta, w których się one znajdują, to:

- Warszawa;
- Kraków-Balice;
- Gdańsk;
- Katowice-Pyrzowice;
- Wrocław-Strachowice;
- Poznań-Ławica;
- Rzeszów-Jasionka;
- Szczecin-Goleniów;
- Łódź-Lublinek;
- Bydgoszcz-Szwederowo;
- Zielona Góra-Babimost;
- Warszawa-Modlin;
- Lublin;
- Olsztyn-Szymany¹⁶.

Dla polskich władz budowa nowych lotnisk i modernizacja istniejącej już infrastruktury lotniczej stała się jednym z priorytetów, a prowadzone w tym obszarze inwestycje mają jeden główny cel, czyli zwiększenie przepustowości portów lotniczych. Wszystko jednak z jednoczesnym zagwarantowaniem jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa realizowanych operacji lotniczych. Obecne inwestycje obejmują m.in. rozbudowę samych lotnisk, terminali i dróg startowych, połączenie istniejącej bądź tworzonej infrastruktury drogowej i kolejowej z lotniskami, a także wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania ruchem lotniczym.

Podzielając zdanie W. Pędziwiatra, że poziom infrastruktury lotniskowej jest istotnie skorelowany z poziomem rozwoju gospodarczego państwa¹⁷, autorki artykułu zdecydowały się przeanalizować, czy i jaki wpływ na rozwój lokalny i regionalny może mieć,

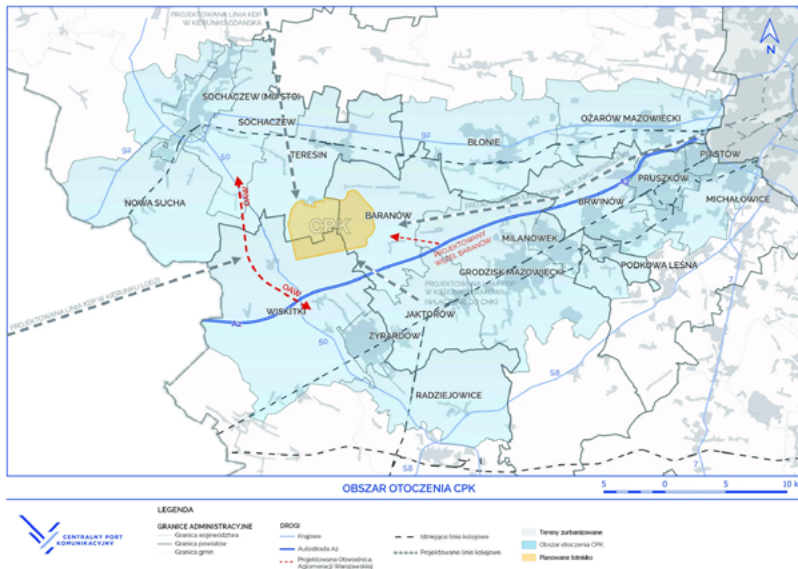
¹⁴ W. Pędziwiatr, *Infrastruktura lotniskowa w Polsce: retrospekcja, teraźniejszość, perspektywy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2010, nr 590, s. 536.

¹⁵ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32004R0549> [dostęp: 10.11.2022].

¹⁶ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/lotniska> [dostęp: 10.11.2022].

¹⁷ W. Pędziwiatr, *Infrastruktura lotniskowa w Polsce...*, dz. cyt., s. 539.

będący na razie w początkowej fazie realizacji, projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego (w skrócie CPK).



Rys. 1. Obszar otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego

Źródło: <https://www.cpk.pl/pl/strategia-rozwoju-obszaru-otoczenia-cpk> [dostęp: 12.11.2022].

Pomysły realizacji centralnego portu lotniczego w naszym kraju sięgają jeszcze lat siedemdziesiątych XX wieku. Wówczas, dr Bogusław Jankowski, ekspert z dziedziny transportu publicznego, zauważył, zresztą słusznie, że z uwagi na rosnące potrzeby społeczeństwa takie lotnisko prędzej czy później będzie niezbędne. To on wskazał jako najlepszą lokalizację gminę Baranów, znajdującą się między Warszawą a Łodzią, w której ostatecznie ów port ma powstać¹⁸. Przez lata trwały przeróżne prace przygotowawcze, by wreszcie doprowadzić do przyjęcia przez Radę Ministrów w dniu 7 listopada 2017 r. „Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”, która wyznaczyła główne ramy merytoryczne i horyzont czasowy realizacji tej inwestycji¹⁹, a następnie do uchwalenia 10 maja 2018 r. Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, która umożliwiła wdrożenie Konceptji CPK²⁰.

¹⁸ S. Chabiera, *Centralny Port Lotniczy – studium z zakresu zarządzania rynkiem lotniczym*, <https://www.infolotnicze.pl/2017/11/06/centralny-port-lotniczy-studium-z-zakresu-zarzadzania-rynkiem-lotniczym-w-polsce/> [dostęp: 11.11.2022].

¹⁹ Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/konceptcja_przygotowania_CPK.pdf/f61866f9-4ea9-b5d7-cfd7-fdcaa563b876 [dostęp: 12.11.2022].

²⁰ Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2018 r., poz. 1089 z późn. zm.).

Planowany port lotniczy ma być jednym z największych przesiadkowych portów w Europie. Jego lokalizację oznaczono w gminie Baranów, oddalonej o 40 km od Warszawy, w pobliżu autostrady A2 i drogi krajowej nr 50 oraz w sąsiedztwie planowanej linii kolei szybkich prędkości (rys. 1). Obszarowo ma zająć ponad 3000 ha i już po pierwszym etapie budowy będzie mógł obsłużyć ok. 45 mln pasażerów rocznie, a docelowo nawet 100 mln²¹.

Zgodnie z założeniem realizacja przedsięwzięć wchodzących w skład komponentu lotniskowego powinna zostać zakończona do końca 2027 r., zaś inwestycje należące do komponentu kolejowego do końca 2034 r.

W oparciu o szerokie diagnozy oraz na podstawie dotychczasowych planów związanych z utworzeniem portu centralnego, wskazano, że „Misją CPK jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej”²².

Najważniejszym celem strategicznym omawianej inwestycji jest uruchomienie głównego węzła komunikacji lotniczej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, który będzie działał w reżimie 24/7/365 oraz zapewnienie sprawnej obsługi ruchu transferowego, mającego skrócić do minimum i znacząco ułatwić przemieszczanie się pasażerom. Połączenie potencjałów infrastruktury transportu lotniczego, kolejowego i drogowego sprawi, że otoczenie CPK ma szansę zostać najlepiej skomunikowanym miejscem w Polsce. Oczywiście to nie wszystko. Zakłada się bowiem, że wokół portu zostanie doskonale przygotowana, efektywnie funkcjonująca infrastruktura na potrzeby związane z rozwojem gospodarczym, społecznym i przestrzennym, która odegra ogromny wpływ również na rozwój lokalny i regionalny. Przysłuży się ona zarówno przedsiębiorcom, jak i mieszkańcom m.in. poprzez stworzenie atrakcyjnych warunków do życia, edukacji, zapewni wysoką jakość usług społecznych i miejsca pracy. Szczegółowo zostało to wszystko nakreślone w „Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku”²³.

Czytamy w niej m.in. o tym, że:

Istotna część działań w sferze rozwojowej (gospodarczej) oraz przestrzennej skierowana będzie do obszaru aerotropolis – otoczenia CPK stanowiącego obszar intensywnych przemian funkcjonalnych związanych z presją inwestycyjną oraz obszaru metropolii centralnej – regionu Polski obejmującego woj. mazowieckie i łódzkie, dla którego CPK będzie zasadniczym czynnikiem wzmacniającym trwające procesy metropolizacji. W tych dwóch perspektywach celem programu społeczno-gospodarczego jest zapewnienie wsparcia

²¹ T. Smura, *Polityczne i wojskowe znaczenie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*, „Pulaski Policy Paper” 2018, nr 15, <https://pulaski.pl/pulaski-policy-paper-polityczne-i-wojskowe-znaczenie-projektu-centralnego-portu-komunikacyjnego/> [dostęp: 12.11.2022].

²² „Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku. Projekt”, <https://www.cpk.pl/uploads/media/6346c00ab838f/srr-cpk-0922-druk.pdf> [dostęp: 12.11.2022], s. 6.

²³ Tamże.

w zakresie regionalnych strategii rozwoju danych obszarów, planów zagospodarowania ich, jak również działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w pobliżu Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących²⁴.

W skrócie wizja została również przedstawiona na rysunku 2.



Rys. 2. Wizja wykorzystania potencjału CPK przez otoczenie

Źródło: „Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku. Projekt”, dz. cyt., s. 38.

Nie ulega wątpliwości, że całe otoczenie lotniskowe jest doskonałą areną dla rozwoju gospodarczego i urbanistycznego regionu. Lotniska stanowią bardzo istotny czynnik dla tegoż rozwoju, wpływając przede wszystkim na większą mobilność ludzi, rozwój turystyki, stwarzają szanse dla inwestorów poprzez lepszą dostępność zagranicznych rynków, zwiększając tym samym innowacyjność przedsiębiorców zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym, umożliwiając lokalnym firmom konkurowanie z ich odpowiednikami na całym globie. Możemy wówczas mówić o realnym wpływie na zwiększenie umiędzynarodowienia polskiej gospodarki.

Atrakcyjność okolicznych terenów generuje nowe inwestycje, które przekładają się oczywiście na nowe miejsca pracy. Zakłada się, że do 2040 r. może powstać 290 tys. nowych miejsc pracy, które doprowadzą do wzrostu krajowej produkcji nawet o 90 mld rocznie. Według twórców raportu Kearney już w pierwszym roku swojej działalności, czyli w 2028 r. będziemy mogli liczyć na 71 mld wzrostu produkcji globalnej, 50 mld zł

²⁴ Tamże, s. 8.

wartości dodanej brutto²⁵ oraz 238 tys. nowych miejsc pracy²⁶. Z kolei z prognoz zawartych w „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023” wynika, że transport lotniczy działa podobnie jak katalizator, wpływając w ten sposób na rozwój gospodarczy. Każde miejsce pracy powstające w lotnictwie tworzy kolejne trzy miejsca w pozostałych gałęziach gospodarki. Natomiast każde 1 EUR wytworzone w branży powiązanej z lotnictwem daje 3 EUR wartości dodanej dla reszty gospodarki²⁷. Ponadto, przesiadkowy charakter CPK i wzmożony ruch pasażerów sprawi, że istotnie wzrosnie zapotrzebowanie na usługi w regionie²⁸.

Wśród czynników mających największy wpływ na rozwój regionów okołolotniskowych wymienia się trzy główne:

- „bliskość portu lotniczego zwiększa możliwości eksportu i konkurencyjności na światowych rynkach niższą ceną;
- efekt synergii – bliskość poszczególnych branż i możliwość współpracy stwarza nowe możliwości rozwoju;
- pełne wykorzystanie lokalnego potencjału gospodarczego i turystycznego²⁹.

Podsumowując, realizacja projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego wiąże się z: budową lotniska na zachód od Warszawy, w gminie Baranów, budową ogromnego węzła kolejowego i ponad 1800 km linii kolejowych na terenie całego kraju, budową ponad 500 km nowych dróg, zapewnieniem szybkiego dojazdu do CPK, jak również do samej stolicy, integracją aglomeracji warszawskiej i łódzkiej, rozwojem *Airport City* z licznymi hotelami, siedzibami różnych firm oraz terenami wystawowymi czy kongresowymi i wreszcie z dynamicznym rozwojem całego regionu³⁰. Należy podkreślić, że na budowie węzła CPK skorzystają nie tylko bezpośredni klienci portu czy pasażerowie połączeń dalekobieżnych. Będzie to również zdecydowana poprawa dla podróżujących na trasach regionalnych i aglomeracyjnych, z uwagi na planowane dogodne połączenia m.in. z Grodziska Mazowieckiego, Żyrardowa, Sochaczewa czy Błonia do Warszawy.

Reasumując, można wskazać co najmniej 8 obszarów pozytywnego wpływu omawianego portu lotniczego na region. Są to³¹:

- nowe miejsca pracy;
- rozwój turystyki;
- zwiększenie bazy klientów;

²⁵ Suma dodatkowych zysków przedsiębiorstw, wynagrodzeń pracowników i amortyzacji środków trwałych.

²⁶ <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/prawie-300-tys-nowych-miejsc-pracy-pozytywny-wplyw-cpk-na-gospodarke-w-latach-20282040-9729.html> [dostęp: 13.11.2022].

²⁷ Uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego - Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 (M.P. z 2020 r., poz. 1050).

²⁸ „Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku. Projekt”, dz. cyt., s. 8.

²⁹ „Założenia zintegrowanej, ponadlokalnej Strategii Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego”, https://bip.ozarow-mazowiecki.pl/?p=document&action=save&id=34997&bar_id=15461 [dostęp: 12.11.2022], s. 11.

³⁰ M. Walków, *Rząd przyjął koncepcję budowy centralnego lotniska*, <https://businessinsider.com.pl/finanse/makroekonomia/centralny-port-komunikacyjny-cpk-koncepcja-projekt-inwestycja/76n7506> [dostęp: 12.11.2022].

³¹ „Założenia zintegrowanej, ponadlokalnej Strategii...”, dz. cyt., s. 12.

- usprawnienie lokalnego transportu;
- możliwość transportu intermodalnego;
- przyspieszona logistyka;
- wzrost atrakcyjności terenów inwestycyjnych;
- bogata sieć połączeń międzynarodowych.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego to ogromna szansa dla całego kraju, ale bez wątplenia szczególnie zyska region Mazowska oraz gminy, które znajdują się w bezpośrednim otoczeniu portu.

4. PODSUMOWANIE

Omawiając czynniki rozwoju tylko teoretycznie, można ulec wrażeniu, że niektóre mogą samodzielnie kształtować rozwój. Dopiero w trakcie przygotowywania różnych projektów okazuje się, że jest inaczej. Analizując lokalne i regionalne problemy, można dojść do momentu, w którym odkrywają się liczne powiązania pomiędzy różnymi czynnikami rozwoju. To prowadzi do wniosku, że nie ma uniwersalnej recepty na wykorzystanie konkretnych czynników rozwoju, by osiągnąć sukces.

Z wybranego przez autorki przykładu jasno wynika, że porty lotnicze stanowią bardzo ważny czynnik rozwoju regionalnego i lokalnego. Szereg argumentów ku temu wskazały w swojej pracy. Z pewnością jako najważniejsze należy wskazać: zwiększenie mobilności ludzi, rozwój turystyki, nowe możliwości dla przedsiębiorców. Wzrost atrakcyjności terenów wokół CPK z pewnością przyciągnie nowe inwestycje, a te przełożą się na wzrost miejsc pracy i realnie podniosą jakość życia okolicznych mieszkańców.

Zważywszy na fakt, iż prognozy Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) mówią o gigantycznym wzroście pasażerów linii lotniczych do blisko 8 mld rocznie w 2036 r., to plany budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego w centrum Polski wydają się być bardzo ambitne, ale i w pełni uzasadnione³².

BIBLIOGRAFIA

Artykuły i monografie

Blakely E.J., Green Leigh N., *Planning Local Economic Development: Theory and Practice*, SAGE, Thousand Oaks, CA 2017.

Chabiera S., *Centralny Port Lotniczy – studium z zakresu zarządzania rynkiem lotniczym*, <https://www.infolotnicze.pl/2017/11/06/centralny-port-lotniczy-studium-z-zakresu-zarzadzania-rynkiem-lotniczym-w-polsce/>.

Dębski D., *Ekonomia i organizacja przedsiębiorstw*, WSiP, Warszawa 2006.

Dworak K., *Współpraca międzynarodowa miast a rozwój lokalny*, Promotor, Warszawa 2015.

³² <https://tvn24.pl/biznes/ze-swiata/iata-blisko-8-mld-podroznych-przewioza-linie-lotnicze-do-2036-ra842598-4499814> [dostęp: 12.11.2022].

Fukuyama F., *Social capital and civil society*, The Institute of Public Policy George Mason University 2000, https://www.researchgate.net/publication/5123592_Social_Capital_and_Civil_Society.

Micuła I., Piotrowski K., Habryka C., *Czynniki produkcji a uwarunkowania prawne UE – znaczenie i analiza dla wybranych produktów*, Sophia, Katowice 2016.

Parysek J.J., *O metaforach i innych pojęciach w kontekście wehikulów rozwoju lokalnego i regionalnego*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2017, nr 177.

Parysek J.J., *Rozwój społeczno-gospodarczy oraz czynniki i uwarunkowania rozwoju*, „Studia KPZK” 2018, t. 183, <http://journals.pan.pl/dlibra/publication/123572/edition/107785/content>.

Pędziwiatr W., *Infrastruktura lotniskowa w Polsce: retrospekcja, terażniejszość, perspektywy*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2010, nr 590.

Piotrowska-Trybull M., *Rozwój regionu na tle współczesnych procesów rozwojowych*, [w:] *Przedsiębiorczość w rozwoju regionów*, red. A. Ignasiak-Szulc, M. Piotrowska-Trybull, AON, Warszawa 2009.

Smith A., *Wealth of Nations*, https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_Wealth_Nations_p.pdf.

Smura T., *Polityczne i wojskowe znaczenie projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*, „Pulaski Policy Paper” 2018, nr 15, <https://pulaski.pl/pulaski-policy-paper-polityczne-i-wojskowe-znaczenie-projektu-centralnego-portu-komunikacyjnego/>.

Walków M., *Rząd przyjął koncepcję budowy centralnego lotniska*, <https://businessinsider.com.pl/finanse/makroekonomia/centralny-port-komunikacyjny-cpk-koncepcja-projekt-inwestycja/76n7506>.

Warczak M., *Endogeniczne i egzogeniczne czynniki rozwoju gospodarczego z perspektywy finansów gminy*, „Współczesna Gospodarka” 2015, nr 4(6), <https://wspolczesna.gospodarka.pl/?p=1087>.

Akty i dokumenty prawne

„Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku. Projekt”, <https://www.cpk.pl/uploads/media/6346c00ab838f/srr-cpk-0922-druk.pdf>.

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004).

Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/koncepcja_przygotowania_CPK.pdf/f61866f9-4ea9-b5d7-cfd-7-fdcaa563b876.

Uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Portu Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023” (M.P. z 2020 r., poz. 1050).

Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2018 r., poz. 1089 z późn. zm.).

„Założenia zintegrowanej, ponadlokalnej Strategii Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego”, https://bip.ozarow-mazowiecki.pl/?p=document&action=save&id=34997&bar_id=15461.

Źródła internetowe

<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>.

https://mfiles.pl/pl/index.php/Czynnik_produkcyjny.

<https://sjp.pl/czynnik>.

<https://tvn24.pl/biznes/ze-swiata/iata-blisko-8-mln-podroznych-przewioza-linie-lotnicze-do-2036-ra842598-4499814>.

<https://www.cpk.pl/pl/strategia-rozwoju-obszaru-otoczenia-cpk>.

<https://www.cpk.pl/uploads/media/6346c00ab838f/srr-cpk-0922-druk.pdf>.

<https://www.forbes.pl/gospodarka/najbogatsze-i-najbiedniejsze-gminy-w-polsce-2019/4nhw97y>.

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/lotniska>.

https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/na-poczetek/czynniki_produkcyjny.

<https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/cpk-idea-na-wymiar-obecnych-wymagan-cz-i-1557.html>.

<https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/prawie-300-tys-nowych-miejsc-pracy-pozytywny-wplyw-cpk-na-gospodarke-w-latach-20282040-9729.html>.