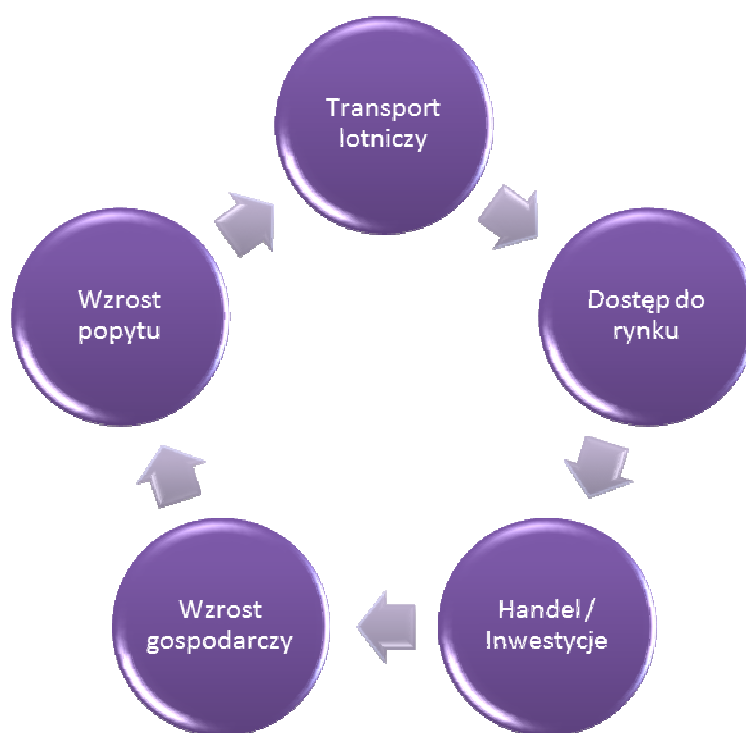


Dostępność transportem lotniczym i jej wpływ na rozwój gospodarczy regionu

Transport lotniczy napędzający globalną i lokalną gospodarkę

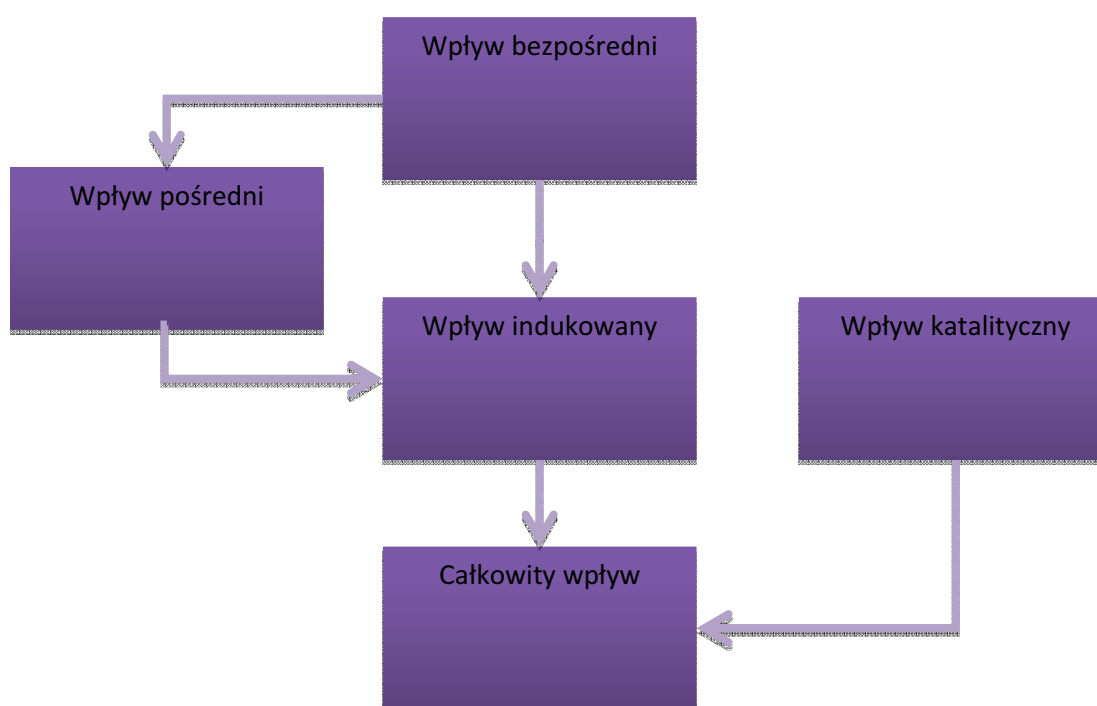
Współczesna gospodarka w stopniu bezprecedensowym w historii zależna jest od sprawnego przepływu towarów, usług i kapitału pomiędzy poszczególnymi rynkami. Transport lotniczy, niezależnie od tego czy żyjemy w czasach gospodarczego kryzysu czy wzrostu koniunktury, odgrywa kluczową rolę w łączeniu rynków lokalnych z rynkami światowymi, co stanowi warunek ich rozwoju. Oczywistym jest również, że globalizująca się gospodarka potrzebuje coraz więcej swoistego smaru, który oliwi jej tryby, a którego to rolę odgrywają transport i logistyka, w tym oczywiście transport lotniczy. Ta rola elementu scalającego globalną gospodarkę przejawia się miejscem jaki dostępność transportem lotniczym zajmuje w cyklu wzrostu gospodarczego, który zobrazowany jest na schemacie poniżej.



Jak widać, transport lotniczy umożliwia dostęp do rynków, co równoznaczne jest z napędzającym wzrost gospodarczy handlem i bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi. Wzrost gospodarczy stymuluje popyt, w tym popyt na usługi transportu lotniczego i w ten sposób cykl zamyka się. Ten prosty mechanizm pokazuje jakie znaczenie dla rozwoju gospodarki światowej ma transport lotniczy. Ale pamiętać należy, że również lokalne rynki korzystają na obecności infrastruktury lotniskowej, umożliwiającej korzystanie z usług transportu lotniczego. Jak więc ocenia się korzyści dla lokalnej gospodarki płynące z faktu lokalizacji na danym terenie infrastruktury transportu lotniczego?

Charakter wpływu transportu lotniczego i infrastruktury lotniskowej na rozwój regionu

Obecność portu lotniczego i usług transportu lotniczego w regionie wpływa w istotny sposób na rozwój gospodarczy obszaru, który obsługuje. Efektem jest wzrost zatrudnienia i poziomu dobrobytu dzięki aktywności gospodarczej związanej lub indukowanej przez świadczenie usług transportu lotniczego. Tradycyjnie wyróżnia się cztery typy efektów obecności portu lotniczego na gospodarkę regionu. Są to efekty bezpośrednie, pośrednie, indukowane i katalityczne.



- Wpływ bezpośredni związany jest z wpływem lotniska na powstawanie nowych miejsc pracy bezpośrednio na lotnisku i w kooperujących z portem lotniczym firmach i organizacjach, które to umożliwiają jego funkcjonowanie;
- Wpływ pośredni przejawia się poprzez zakup dóbr i usług w ramach lokalnego łańcucha dostaw przez podmioty gospodarcze działające na lotnisku, co z kolei stymuluje zatrudnienie i dochody w jednostkach występujących w tym łańcuchu;
- Wpływ indukowany pojawia się gdy osoby zatrudnione bezpośrednio w spółkach operujących na lotnisku oraz te pracujące dla jednostek występujących w łańcuchu dostaw będą przeznaczają swoje dochody na zakup różnych dóbr i usług w lokalnej gospodarce, co z kolei będzie wspierało zatrudnienie i wzrost PKB;
- Wpływ katalityczny wynika z faktu, że lotnisko odgrywa rosnącą rolę w poprawie dostępności regionu dla podróżnych biznesowych, wspiera transport towarów oraz napływ turystów.

Jak zmierzyć wpływ transportu lotniczego na rozwój regionu?

W ostatnich latach to właśnie ten ostatni rodzaj wpływu lotniska na rozwój społeczno-gospodarczy (wpływ katalityczny) jest uznawany za najważniejszy i w największym stopniu wyrażający korzyści regionu z posiadania lotniska. Jak jednak zmierzyć i skwantyfikować ten rodzaj pozytywnego efektu obecności transportu lotniczego w regionie? Jest to pytanie o tyle ważne, że wykazanie korzystnego wpływu tej gałęzi transportu na rozwój regionu staje się coraz częściej koniecznością przy pozyskiwaniu kolejnych środków na realizację inwestycji, wsparcie uruchamiania nowych połączeń, czy zdobycie społecznej akceptacji dla dalszego rozwoju lotniska.

Tradycyjnie wpływ lotniska na region mierzy się takimi wskaźnikami jak liczba nowych miejsc pracy, czy udział w PKB regionu. Trzeba jednak pamiętać, że ocena katalitycznego wpływu transportu lotniczego na rozwój regionu przy użyciu tych tradycyjnych metod obarczona może być dużą dozą błędu.

Dlatego warto spróbować ocenić wpływ danego portu lotniczego na region, biorąc pod uwagę dostępność regionu drogą lotniczą, przejawiającą się ofertą przewozową w danym porcie lotniczym. Wiele polskich lotnisk w ten właśnie sposób opisuje swoją pozycję na lotniczej mapie Polski i Europy, chwając się, skądinąd słusznie, coraz większą liczbą obsługiwanych destynacji. Takie tradycyjne podejście nie uwzględnia jednak podstawowego faktu – z biznesowego punktu widzenia nie wszystkie destynacje są sobie równe i nie wszystkie w takim samym stopniu wspomagają rozwój gospodarczy regionu. Kolejnym niezwykle ważnym czynnikiem jest częstotliwość połączeń do danego portu lotniczego, która powinna być wzięta pod uwagę. Różne organizacje, jak np. Bank Światowy, podejmują próby przewyższenia ograniczeń tego tradycyjnego podejścia, co pozwoliłoby na efektywny pomiar katalitycznych efektów transportu lotniczego dla gospodarki regionu.

Skuteczna kwantyfikacja tych efektów dawałaby zarządom lotnisk ważny argument w dyskusji dotyczącej rozwoju lotniska prowadzonej z organami właścicielskimi, władzami regionalnymi, lokalną społecznością. Dla linii lotniczych, ale też dla portów lotniczych może to być również istotne narzędzie w negocjacjach dotyczących finansowych aspektów operowania w danym porcie, czy uruchamiania nowych połączeń.

Naprzeciw tak zdefiniowanym oczekiwaniom wychodzi „Business Connectivity Index”, pozwalający w precyzyjny sposób określić miejsce danego portu lotniczego i regionu na gospodarczej mapie świata. „Business Connectivity Index” pozwala niejako skwantyfikować jakość połączeń z danego portu z punktu widzenia biznesu.

W kolejnym artykule opowiemy jak działa „Business Connectivity Index”, odpowiemy na pytanie czy dla każdego portu lotniczego można przygotować taki wskaźnik oraz jakie są wyniki „Business Connectivity Index” dla portów lotniczych Europy, w tym największych lotnisk w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Bartosz Baca

BBSG Baca Gościńiarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze

James Brass

York Aviation

(artykuł ukazał się na portalu PRTL.pl 20 stycznia 2012 r.)