

TŁOCZYŃSKI Dariusz¹

Perspektywy rozwoju infrastruktury lotniczej w województwie pomorskim. Port Lotniczy Gdynia.

Słowa kluczowe: port lotniczy, Gdynia, infrastruktura, inwestycje, General Aviation²

Streszczenie

Inwestycje są jednym z czynników wpływających na rozwój usług transportu lotniczego, a zatem wpływają także na rozwój regionu. W regionie pomorskim istnieje kilkadziesiąt obiektów infrastruktury lotniczych, najważniejsze z nich to porty lotnicze w Gdańsku i w Gdyni. Rozwój Pomorza wymusza potrzebę funkcjonowania kilku portów lotniczych. O ile gdański port istnieje już kilkadziesiąt lat, w ostatnich latach została powołana spółka zarządzająca wyodrębnioną częścią cywilną lotniska w Gdyni. Przedstawione w artykule plany rozwoju infrastruktury lotniczej z pewnością będą miały wpływ na rozwój zarówno Aglomeracji Gdańskiej, jak też i całego Pomorza. Wymuszą one nie tylko procesy konkurencyjne, ale spowodują zwiększoną ofertę podaży usług lotniczych.

INVESTMENT IN AVIATION INFRASTRUCTURE AS AN INSTRUMENT FOR OF SHAPING THE COMPETITIVENESS OF AIR TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF AIRPORT IN GDYNIA

Abstract

Investments are one of the factors influencing the development of air transport, and therefore also affect the development of competition in air transport and cause an increase in competitiveness of the airport region. Impact on the competitiveness of the airport infrastructure regional space Gdansk Agglomeration will be essential. Tricity as a city can become more attractive, more competitive compared to other agglomerations in Poland, if it has two complementary airport and the flexible acquisition and operation of air traffic. Taking into account the characteristics of the object and its location, the optimal role of this object will change and evolve from the military and emergency to the airport operator irregular passenger traffic, principally flights General Aviation, and later to provide services to carriers low-cost and charter flights. In addition to services related to aviation activities strictly, airport Gdynia-Kosakowo will offer services to the non-aviation.

1. WSTĘP

Od momentu wprowadzenia polityki otwartego nieba obserwujemy w Polsce ciągły wzrost ruchu lotniczego. Dynamika wzrostu obsługi pasażerów, operacji lotniczych nie jest taka imponująca jak w latach 2005-2007, nie mniej jednak wszystkie podmioty reprezentujące stronę podażową na rynku usług lotniczych w Polsce odnotowują wzrost swoich wskaźników. Urząd Lotnictwa Cywilnego i Instytut Turystyki zakładają dalszy wzrost ruchu lotniczego – średnio o ok. 5% [1]. Wobec takich założeń konieczne staje prowadzenie szeregu działań inwestycyjnych realizowanych na różnych płaszczyznach:

- bezpośrednio i pośrednio zaangażowanie władz centralnych, samorządowych oraz organizacji lotniczych;
- rozwoju siatki połączeń lotniczych;
- kształcenia i podnoszenia stopnia wiedzy pracowników związanych z transportem lotniczym;
- inwestycje infrastrukturalne.

W przypadku małych lotnisk, a w szczególności przekształcanych z lotnisk wojskowych na cywilne, najważniejszymi czynnikami jest tylko zaangażowanie władz lokalnych oraz inwestycje infrastrukturalne.

2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO W WOJ. POMORSKIM

Na całość infrastruktury lotniczej województwa pomorskiego składają się następujące obiekty (rys. 1):

- punktowe – jedenaście lotnisk o różnym statusie własnościowym, różnym sposobie użytkowania i zróżnicowanym stanie technicznym, trudna do jednoznacznego określenia liczba stałych lub tymczasowych lądowisk, w tym dwadzieścia lądowisk używanych przez śmigłowce ratownicze Zespołu Lotnictwa Sanitarnego;
- należące do liniowych elementów infrastruktury 4 obiekty zabezpieczenia i kontroli ruchu lotniczego.

¹Katedra Rynku Transportowego Uniwersytet Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121, email: dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

²General Aviation – obejmuje cały ruch lotniczy (prywatny i komercyjny) z wyłączeniem lotów rozkładowych oraz wojskowych.



Rys. 1. Obiekty infrastruktury punktowej transportu lotniczego w województwie pomorskim

Bibliografia [2]

Infrastruktura punktowa

Szczegółowa identyfikacja obiektów infrastruktury punktowej województwa pomorskiego przedstawia się następująco:

Port Lotniczy Gdańsk

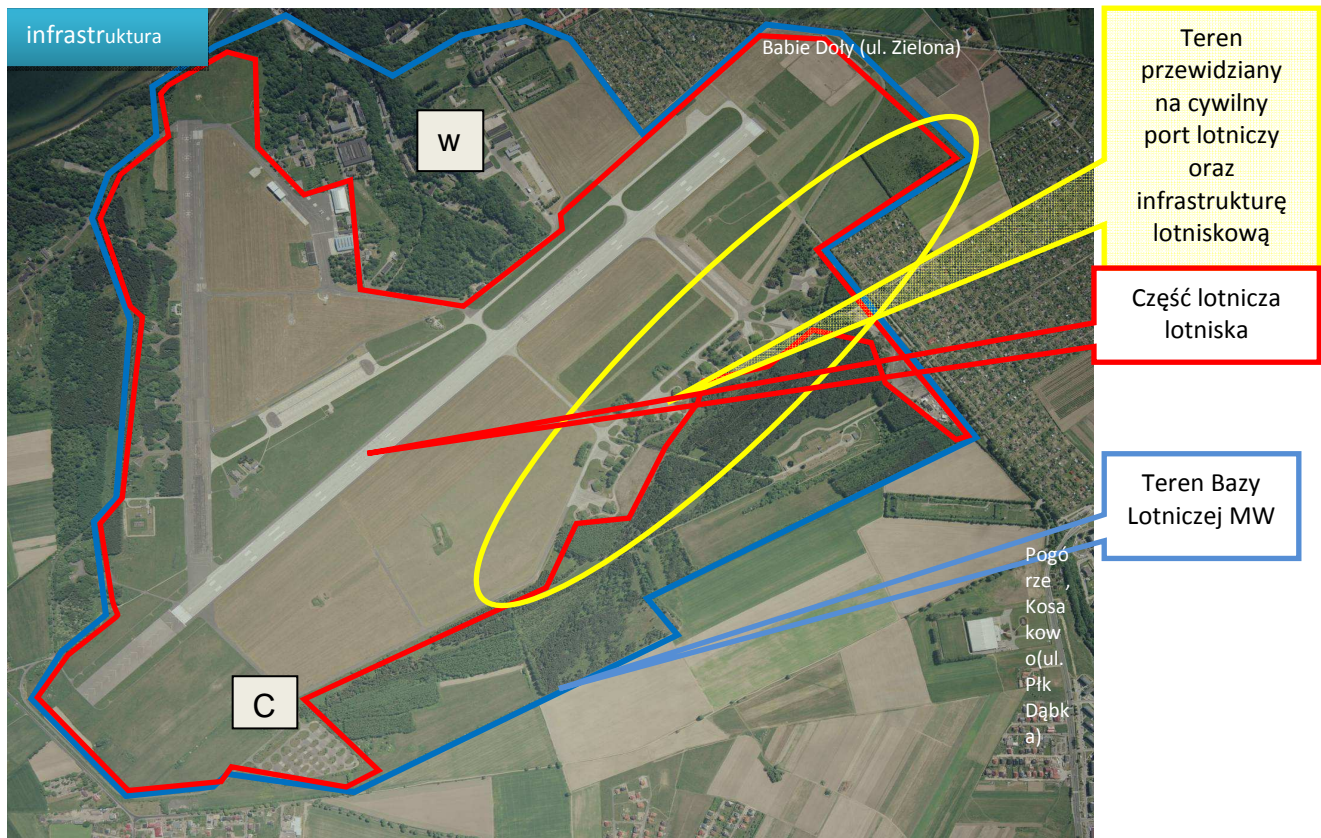
Port lotniczy w Gdańsku jest zlokalizowany na Wysoczyźnie Kaszubskiej w odległości 8-15 km w stosunku do poszczególnych części Aglomeracji Gdańskiej. Lotnisko jest wyposażone w drogę startową o długości 2800 m, pozwalającą na przyjęcie praktycznie każdego samolotu pasażerskiego. Systemy oświetlenia, radionawigacji, łączności radiowej, utrzymania itp. pozwalają na całoroczną eksploatację lotniska w warunkach nawigacyjnych przy minimalnej widoczności 800 m i przy 200 m podstawie zachmurzenia. W Porcie Lotniczym Gdańsk zlokalizowane są:

- terminal pasażerski do obsługi ruchu krajowego i międzynarodowego o łącznej przepustowości ok. 2 mln pasażerów rocznie;
- terminal cargo;
- wiele obiektów towarzyszących.

Port Lotniczy Gdynia

Lotnisko Babie Doły jest wyposażone w dwa pasy startowe i posiada podstawową infrastrukturę lotniskową (drogi dojazdowe, płyty postojowe, zaplecze techniczne, magazyny paliwowe itp.) oraz niezbędne dla ruchu samolotów wojskowych wyposażenie nawigacyjne. Użyteczność tego lotniska dla lotnictwa cywilnego jest aktualnie niewielka zarówno z uwagi na różnice w systemach technicznych kontroli ruchu lotniczego, jak i nieprzystające do potrzeb lotnictwa cywilnego przepisy oraz zasady wykonywania lotów w lotnictwie wojskowym.

Olbryzim walorem lotniska jest jego położenie w niewielkiej odległości 5-7 km od północnej części Gdyni, co czyni z niego znakomity potencjalny port lotniczy komunikacji lokalnej (rys. 2).



Rys. 2. Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. Podział na strefę wojskową i cywilną
Bibliografia [3]

Lotnisko w Pruszczu Gdańskim

Drugim lotniskiem wojskowym w pobliżu aglomeracji Gdańska, a konkretnie w jej południowej części, jest lotnisko Pruszcz Gdański, położone po wschodniej części miasta. Jest ono wyposażone w drogę startową o długości 2500 m bez oświetlenia, drogę dojazdową i niewielkie płyty postojowe. Przeszarżałe wojskowe wyposażenie radionawigacyjne lotniska ogranicza jego użytkowanie do lotów w ciągu dnia, w warunkach VFR³.

Innymi elementami infrastruktury lotniskowej województwa pomorskiego są lotniska wojskowe lub „powojenne” w Borsku, Malborku, Rędzikowie k. Słupska, Cewicach i Łębuni. Z uwagi na przeznaczenie, stan prawny i formy własności zakres informacji o niektórych lotniskach jest ograniczony. Charakterystyka lotnisk zlokalizowanych w woj. pomorskim została przedstawiona w tabeli 1.

³ VFR - (ang. visual flight rules) - przepisy wykonywania lotów z widocznością.

Tab. 1. Lotniska – obiekty infrastruktury punktowej województwa pomorskiego w 2012 roku

Lp.	Nazwa	Lokalizacja	Właściciel	Niektóre parametry techniczne
1	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy / EPGD	Gdańsk–Rębiechowo	Spółka	DS 11/29 2800 m, nowoczesne oświetlenie nawigacyjne, urządzenia radionawigacyjne NDB, DME, ILS LLZ, ILS GP
2	Oksywie–Babie Doły / EPOK	Gdynia–Oksywie gm. Kosakowo	Mon	DS 14/32 2500 m x 60 m, DS 09/27 580 m x 49 m, światła podejścia, NDB
3	Pruszcz Gdański / EPPR	Pruszcz Gdański	Mon oraz aeroklub	DS 10/28 2000 m x 60 m, 2 NDB
4	Królewo–Malbork / EPMB	6 km od Malborka	Mon	DS 08/26 2500 m x 60 m, światła podejścia, 2 NDB, lotnisko w trakcie modernizacji
5	Cewice / EPCE	12 km od Lęborka	Mon	DS 07/25 2500 m x 60 m, przestarzałe światła podejścia, światła krawędziowe, 2 NDB
6	Słupsk – Rędzikowo	5 km w od Słupska	Mon	DS 09/27 2200 m x 60 m, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
7	Borsk-Wdzydze	Borsk gm. Karsin	Prywatny właściciel	DS 09/27 2500 m x 60 m, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
8	Łebunia k. Lęborka		Prywatny właściciel	DS 2300 m, usypane przyzmy ziemi uniemożliwiają wykorzystanie DS
9	Słupsk – krępa / epsr	8 km od Słupska	Aeroklub polski	DS 10/28 710 m x 100 m, trawa, brak świateł i pomocy radionawigacyjnych
10	Jastarnia	Jastarnia na półwyspie helskim	Prywatne	Nawierzchnia trawiasta
11	Korne	Korne gm. Kościerzyna	Prywatne	W trakcie organizacji i budowy, nawierzchnia trawiasta

Bibliografia [4]

Oprócz omówionych i wymienionych lotnisk, w województwie pomorskim jeszcze do niedawna znajdowała się dosyć trudna do sprecyzowania liczba stałych i tymczasowych lądowisk, które należy szacować na 25-35 obiektów. Lądowiska te były i częściowo nadal są wykorzystywane przez lotnictwo gospodarcze, lotnictwo sanitarne, samoloty aeroklubów, inne samoloty (w tym prywatne).

Z punktu widzenia infrastruktury lotniczej główną wartość lądowisk stanowi przestrzeń, grunty wyłączone z innych działalności i przeznaczone dla lotnictwa. Lądowiska te, o ile nie zostaną zlikwidowane w trakcie przemian własnościowych zasobów ziemi, nadal mogą stanowić potencjalną bazę dla lotnictwa gospodarczego, sanitarnego i turystyczno-rekreacyjnego.

Infrastruktura liniowa

Na cywilną infrastrukturę liniową w obrębie województwa składają się zatem następujące obiekty:

- obiekt Kartuzy składający się z czterech elementów: VOR⁴, DME⁵, NDB⁶ oraz radiostacji łączności lotniczej;
- obiekt związany z lotniskiem Gdańsk - radiostacje łączności lotniczej, ILS⁷, 2 NDB GDA i Sierra, ILS / DME RWY29⁸;
- obiekt VOR Kmiecin obok Nowego Dworu;
- Trzebielino, punkt na trasie Kartuzy – Darłówek, VOR, NDB.

3. CHARAKTERYSTYKA PORTU LOTNICZEGO GDYNIA

Lotnisko Gdynia-Oksywie (Kosakowo) położone jest nad Zatoką Pucką, na terenie Gminy Kosakowo, niedaleko gdyńskich dzielnic Oksywie i Babie Doły. Lotnisko znajduje się w odległości ok. 7 km na północ od centrum Gdyni, 24 km na wschód od Wejherowa, 17 km na wschód od Redy, 14 km na wschód od Rumi i 30 km na południe od Pucka.

⁴ VOR – (ang. *VHF omnidirectional beacon*) - radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF.

⁵ DME – (ang. *distance measuring equipment*) - radioodległościomierz (radionawigacyjny system odległościowy).

⁶ NDB - (ang. *non-directional beacon*) - naziemna radiolatarnia bezkierunkowa.

⁷ ILS - (ang. *instrument landing system*) - system lądowania według wskazań przyrządów.

⁸ RWY – (ang. *runway*) – oznaczenie drogi startowej.



Rys. 3. Położenie lotniska w Gdyni Babie Doły
Bibliografia [2]

Obecnie teren lotniska eksploatowany jest w ograniczonym zakresie przez Marynarkę Wojenną, która jest administratorem gruntu lotniska o powierzchni ok. 700 ha, w całości znajdującego się w granicach gminy Kosakowo. Ponadto, funkcję lotniska cywilnego obsługującego ruch lotniczy w regionie pomorskim pełni Port Lotniczy Gdańsk.

Władze samorządowe Gdyni i Kosakowa pragną stworzyć na bazie wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie cywilny port lotniczy, alternatywny dla PL Gdańsk. Takie lotnisko może stać się elementem uzupełniającym regionalną strukturę transportu lotniczego, ale również przekształcić się w podmiot konkurencyjny wobec Portu Lotniczego Gdańsk.

Lotnisko posiada dwie drogi startowe: główną drogę startową o długości 2899 m, szerokości 80 m i betonowej powierzchni i pomocniczą drogę startową o długości 1800 m, szerokości 80 m i nawierzchni asfaltobetonowej.

Na zagospodarowanie dla celów cywilnej działalności przeznaczony jest ok. 260 ha. Obecnie na ww. terenach znajdują się następujące elementy:

- schronohangary lotnicze o wymiarach 25m x 12m x 7,5 m, pow. 300 m² - 18 szt.;
- budynek wartowni o kubaturze ok. 2300 m³;
- budynek gospodarczy o kubaturze ok. 2500 m³;
- główna Droga Startowa RWY 13/31 2500m x 60m;
- płaszczyzny postoju samolotów o łącznej powierzchni 25 tys. m²;
- drogi kołowania szerokości 12 m – 14 m;
- skład Paliw Lotniczych o pojemności ok. 2mln l;
- trafostacje energetyczne – 3 szt.;
- tereny Lasów Państwowych (nie przekazane lecz znajdujące się w części cywilnej lotniska) ok. 78 ha;
- wewnętrzne drogi techniczne.

W sierpniu 2007 r. władze samorządowe Gdyni i Kosakowa zawarły umowę notarialną powołującą do życia Spółkę Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. W listopadzie 2007 r. uzyskano zgodę Ministerstwa Transportu, aby nowopowstała spółka, nadzorowała inwestycję mającą na celu powstanie Lotniska Gdynia Kosakowo, a następnie zarządzała uruchomionym portem lotniczym. Właścicielami spółki są:

- miasto Gdynia (94 % udziałów);
- gmina Kosakowo (6 % udziałów).

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 1691 tys. zł. na rok 2009, a do udziału w Spółce zaproszono Urząd Marszałkowski.

4. PLANY ROZWOJU CYWILNEJ CZĘŚCI LOTNISKA W GDYNI

Rozwój Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, a co za tym idzie usług oferowanych na lotnisku, będzie mieć charakter etapowy i następować sukcesywnie, w miarę wzrastania popytu na usługi oferowane przez lotnisko. Czynnikiem dodatkowym, który będzie mieć istotne znaczenie pod względem sukcesywnego włączania Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo do krajowego i europejskiego systemu połączeń lotniczych, może być obecnie wdrażany w Polsce system transportu małymi samolotami (system STMS).

Poza usługami związanymi *stricto* z działalnością lotniczą, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo oferować będzie usługi o charakterze *non-aviation*⁹.

W tabeli 2 przedstawiono prognozę ruchu lotniczego dla portu lotniczego w Gdyni.

Tab. 2 Prognoza ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Gdynia

Rok	Ruch komercyjny								Lotnictwo ogólne
	Ruch pasażerski (w tys.)					Ruch towarowy (w tonach)			
	Kraj. Trad.	Mnar. Trad..	Tanie linie	Czartery	Razem	Krajowy	Mnar.	Razem	Loty
2009	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	5,704
2012	0	0	0	0	0	0	0	0	6,337
2013	0	0	0	63	63	0	0	0	7,459
2014	0	0	0	101	101	65	129	194	7,947
2015	0	0	60	140	200	72	139	211	9,760
2016	0	0	150	164	315	80	148	228	10,254
2017	0	0	210	203	413	88	159	247	11,360
2018	0	0	315	225	541	95	168	264	12,312
2019	0	0	405	249	655	104	179	283	13,391
2020	0	0	496	275	770	114	190	303	13,895
2025	0	0	720	343	1,063	170	251	421	19,709
2030	0	0	931	412	1,343	242	322	564	23,519

Bibliografia [5]

Zgodnie z planami Zarządu spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i jej udziałowców (gmina miasta Gdyni i gmina Kosakowo) na bazie wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie utworzony zostanie cywilny port lotniczy, będący uzupełnieniem usług transportu lotniczego oferowanych obecnie w Porcie Lotniczym Gdańsk.

Biorąc pod uwagę charakterystykę obiektu i jego położenie, optymalna rola tego obiektu będzie ulegać zmianie i ewoluować od lotniska dla potrzeb lotnictwa wojskowego, państwowego, ogólnego i ratunkowego do lotniska obsługującego nieregularny ruch pasażerski, głównie loty General Aviation, a w późniejszym czasie świadczenie usług na rzecz przewoźników niskokosztowych i czarterowych.

Poza usługami związanymi *stricto* z działalnością lotniczą, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo oferować będzie usługi o charakterze *non-aviation*. Wachlarz oferowanych usług oraz udział przychodów z tej działalności w całości przychodów Spółki będzie rósł w miarę wzrostu intensywności prowadzonej na lotnisku działalności lotniczej.

Inna działalność, nie powiązana bezpośrednio z działalnością lotniczą, planowana do rozwinięcia to udostępnienie terenu na rozwój parku przemysłowego i/lub centrum magazynowo logistycznego, które przyczynią się do aktywizacji gospodarczej okolic lotniska, a perspektywicznie mogą wpłynąć na wzrost skali prowadzonej działalności lotniczej. Należy podkreślić, że perspektywa rozwoju działalności innej niż lotnicza lub bezpośrednio z nią powiązana wymaga analizy prawnej dotyczącej możliwości jej prowadzenia w kontekście zapisów dokumentów w sprawie przekazania i wykorzystania części lotniska wojskowego Gdynia Oksywie na potrzeby lotnictwa cywilnego.

⁹ *non-aviation* – działalność portów lotniczych w zakresie usług poza lotniczych, np. możliwość wynajęcia powierzchni na cele komercyjne, reklamowe, działalność parkingowa, itp.

Ponadto, lotnisko ma nadal być miejscem organizacji festiwalu muzycznego Heineken Opener, który rokrocznie organizowany jest na wydzielonej części lotniska w lipcu. Rozwiązania dotyczące organizacji i odpowiedniego zabezpieczenia tej ważnej imprezy dla władz i społeczności lokalnej, będą miały wpływ na czasowe ograniczenia w funkcjonowaniu lotniska. W pierwszym okresie działalności, krótkotrwałe zamknięcie lotniska nie powinno ograniczać rozwoju portu lotniczego z uwagi na niską intensywność tylko operacji lotnictwa ogólnego na obiekcie.

Zgodnie z planami Spółki, uruchomienie i rozwój lotniska następować będzie w 2 etapach.

Etap 1

W pierwszym etapie, po wykonaniu podstawowych inwestycji infrastrukturalnych, lotnisko ma obsługiwać nieregularny ruch lotniczy samolotów lotnictwa ogólnego oraz będzie przygotowane do zabezpieczenia doraźnego ruchu czarterowego, a także do przyjęcia samolotów przekierowanych z lotniska Gdańsk (przekierowania o charakterze interwencyjno-doraźnym) lub innych lotnisk. Termin zakończenia inwestycji pierwszego etapu planuje się na II kwartał 2012 roku.

Lotnisko będzie pełnić rolę uzupełniającą przy obsłudze ruchu lotniczego podczas EURO 2012. Aktywne uczestnictwo PL Gdynia Kosakowo w obsłudze ruchu lotniczego związanego z Turniejem da szansę na „spektakularne” zaistnienie portu lotniczego na lotniczej mapie Europy.

Etap 2

W następnym etapie lotnisko powinno osiągnąć zdolność eksploatacyjną, techniczną i operacyjną do przyjmowania regularnego ruchu lotniczego samolotów kodu C (odpowiedniki samolotu komunikacyjnego typu Boeing 737 lub Airbus A-320). Na tym etapie lotnisko będzie (powinno) oferować pełen katalog usług dla przewoźników czarterowych oraz operatorów realizujących połączenia regularne na krótkich i średnich trasach krajowych i zagranicznych. Podstawowym typem linii lotniczych, oferujących połączenia z lotniska Gdynia-Kosakowo, będą przewoźnicy czarterowi i niskokosztowi.

Do celów inwestycyjnych powyższe etapy zostały podzielone na 4 Fazy:

Faza 1: 2011 – rozpoczęcie działalności General Aviation i zapewnienie wymaganej dla tego ruchu infrastruktury. Nie odbywa się obsługa pasażerów komercyjnych.

Faza 2: 2012 do 2015 – rozwój infrastruktury wymaganej do obsługi ruchu komercyjnego na poziomie do 0,5 mln PAX. W 2013 roku rozpoczęcie operacji lotnictwa komercyjnego.

Faza 3: 2016 do 2023 – rozwój i wykorzystanie infrastruktury wymaganej do obsługi ruchu komercyjnego na poziomie do 1 mln PAX.

Faza 4: od 2024 – rozwój infrastruktury koniecznej do obsłużenia ruchu komercyjnego na poziomie do 1,4 mln PAX.

Prognoza nakładów inwestycyjny na środki trwałe została sporządzona do roku 2030. Świadomie zrezygnowano z prognozowania nakładów inwestycyjnych w latach 2031-2040 ze względu na bardzo odległy okres prognozy uniemożliwiający sporządzenie wiarygodnych szacunków dot. kosztów i koniecznego zakresu inwestycji oraz stosowanej technologii. Opisane inwestycje zaplanowane do roku 2030 roku, powinny być wystarczające do obsłużenia całości ruchu lotniczego zaplanowanego w scenariuszu bazowym aż do roku 2040.

Zgodnie z planami Spółki, uruchomienie i rozwój lotniska następować będzie w czterech fazach.

Faza I obejmuje:

- budowę systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych, w tym: system oświetlenia głównej drogi startowej i pełny system oświetlenie podejścia;
- budowę budynku operacyjnego o powierzchni ok. 1500m². dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej wraz ze stanowiskiem koordynacji w sytuacjach kryzysowych oraz pomieszczeniami dla Służby Ochrony Lotniska (SOL), służb operacyjnych, technicznych itp.
- budowę terminalu o powierzchni ok. 4500 m² do obsługi samolotów lotnictwa ogólnego (GA) oraz doraźnej obsługi lotów lotnictwa pasażerskiego.
- modernizację istniejącej płaszczyzny postoju samolotów (PPS) oraz budowę nowej płaszczyzny postoju samolotów (I etap);
- budowa drogi dojazdowej;

Faza II obejmuje:

- budowę terminalu pasażerskiego;
- rozbudowę płyt postojowych i dróg kołowania;
- rozbudowę kompleksu GA (płyty postojowe, drogi kołowania, hangary);
- rozbudowę parkingów;
- zakup dodatkowych urządzeń technicznych i operacyjnych;

Faza III i IV będzie obejmowała sukcesywną rozbudowę infrastruktury oraz urządzeń technicznych i operacyjnych.

Łączne koszty modernizacji i adaptacji lotniska do pełnienia funkcji cywilnych określić można zatem na kwotę ok. 130 – 150 mln PLN.

Cześć inwestycji Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo zamierza zrealizować do 2011 r. Wydatki te zostały przedstawione w tabeli 3.

Tab. 3. Wydatki inwestycyjne w Porcie Lotniczym Gdynia-Kosakowo w mln PLN

Nazwa zadania	Data realizacji			Razem
	2009	2010	2011	
Terminal GA/VIP		12,0	8,025	20,025
Budowa nowej PPS I modernizacja systemu DK		10,0	12,5	22,5
Strażnica LSP/SOL		2,0	3,025	5,025
System świetlnych Pomocy nawigacyjnych		8,0	2,0	10,0
Ogrodzenie lotniska		1,65		1,65
Hangary GA		2,0	4,4	6,4
Zakup sprzętu	0,2	4,0	13,8	18,0
Zakup wyposażenia	0,5	3,0	8,5	12,0
Koszty prac projektowych	2,31	3,95		6,26
Razem	3,71	46,6	52,25	101,86

Bibliografia [2]

W roku 2009 zakończono budowę wieży kontroli lotów – koszt ok. 11,5 mln PLN został sfinansowany ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Planowany koszt budowy terminalu pasażerskiego zakładany jest na ok. 30 mln PLN. Konieczne jest także wybudowanie płyty postojowej, dróg kołowania oraz układu komunikacyjnego. Na niezbędny sprzęt lotniskowy udziałowcy będą musieli przeznaczyć ok. 10 mln PLN. Także istnieje możliwość sfinansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej po 2013 r., z środków MON oraz władz wojewódzkich. Władze samorządowe Miasta Gdynia chcą przekazać ok. 100 mln PLN [6].

Ogół nakładów inwestycyjnych oscyluje w granicach 150 mln PLN. Suma ta obejmuje realne stawki jednostkowe (przedstawione nominalnie, po uwzględnieniu wzrostu cen), indeksowane w kolejnych latach wskaźnikiem inflacji CPI (waloryzacja). Są to wstępne szacunki, oparte na oddawanych etapowo nakładach inwestycyjnych związanych z infrastrukturą terminalową, administracyjną, bezpieczeństwem oraz dostosowaniem strony *airside* do wymagań stawianych portowi lotniczemu obsługującemu przyjętą w projekcji wielkość działalności lotniczej.

5. ZNACZENIE INWESTYCJI LOTNICZYCH DLA REGIONU POMORSKIEGO

Wpływ infrastruktury lotniskowej na konkurencyjność regionalnej przestrzeni obszaru metropolitalnego będzie zasadniczy. Trójmiasto jako metropolia może stać się bardziej atrakcyjna, bardziej konkurencyjna w stosunku do innych aglomeracji w Polsce, jeżeli będzie miała dwa wzajemnie uzupełniające się lotniska i możliwości elastycznego przejmowania i obsługi ruchu lotniczego.

Województwo pomorskie zajmuje piąte miejsce w Polsce pod względem wysokości PKB na jednego mieszkańca. Stopa bezrobocia rejestrowanego wynosi 10,5%, natomiast przeciętne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wynosi 3395,83 zł. Pod względem atrakcyjności inwestycyjnej województwo zajmuje siódme miejsce w kraju.

W woj. pomorskim angażują swój kapitał znane firmy z wielu regionów świata. Obecnie coraz dynamiczniej rozwijają się inwestycje wysokich technologii. Na pomorzu działa ok. 200 firm sektora high-tech. Rozwój tej branży jest możliwy zarówno dzięki inwestycjom uznanych koncernów międzynarodowych, jak i firm opartych na polskim know-how.

Pewność dostępności metropolii trójmiejskiej drogą lotniczą jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego i społecznego. Włączenie do obsługi metropolii i całego regionu PL Gdynia-Kosakowo zwiększy dostępność tych obszarów. Realizacja tego projektu jest otwarciem „drugiego okna na świat” dla Trójmiasta i całego regionu.

Projekt założenia cywilnego lotniska użytku publicznego na bazie przekazanej części nieruchomości wojskowej jest komplementarny z innymi projektami określającymi kierunki rozwoju infrastruktury transportowej na terenie Trójmiasta i całego regionu pomorskiego, zwłaszcza projektów związanych z:

- projektem Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej i Kolei Kaszubskiej;
- rozbudową infrastruktury drogowej: Autostrada A1, Autostradowa Obwodnica Trójmiasta, Trasa Kwiatkowskiego;
- planowaną rozbudową i rozwojem portów morskich w Gdyni i Gdańsku.

Stabilność finansowa planowanego przedsięwzięcia lotniskowego jest jednym z warunków istotnych do funkcjonowania nowego portu lotniczego. Jednakże generowanie zysku nie jest jedynym, wyłącznym, czy nadrzędnym celem tego przedsięwzięcia z punktu widzenia obecnych właścicieli. Powszechnie uznany jest pozytywny wpływ portu lotniczego na poziom zatrudnienia, przychody z podatków i opłat oraz inne efekty o charakterze pośrednim.

W pracach projektowych założono cztery cele strategiczne.

Cel strategiczny 1: Uruchomienie i rozwój działalności lotniczej

Celem rozbudowy części cywilnej lotniska jest wypełnienie funkcji lotniska uzupełniającego ofertę transportu lotniczego regionu Pomorza. Dla osiągnięcia tego celu przewiduje się zrealizowanie następujących działań:

- przejście procedury formalno-prawnej związanej z uruchomieniem lotniska użytku publicznego;
- budowa wymaganej infrastruktury;
- rozwój działalności operacyjnej spółki.

Po wykonaniu podstawowych inwestycji infrastrukturalnych lotnisko będzie obsługiwać nieregularny ruch lotniczy samolotów lotnictwa ogólnego oraz zostanie przygotowane do zadań w zakresie zabezpieczenia doraźnego ruchu czarterowego (EURO 2012), a także do przyjęcia samolotów przekierowanych z innych lotnisk.

Aby zrealizować te zamierzenia lotnisko, zapewni dogodne warunki akredytacji przewoźników lotniczych pod względem finansowym oraz odpowiedni poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych i odpowiedni standard obsługi pasażerów i samolotów.

Cel strategiczny 2: Rozwój działalności o charakterze regionotwórczym

Na terenie pozyskanym od strony wojskowej możliwe jest wygospodarowanie miejsca na rozwój działalności nie związanej bezpośrednio z aktywnością lotniczą, ale która w sposób pośredni może przyczynić się do jej rozwoju. Działalność ta może ponadto pozytywnie przyczynić się do rozwoju gminy Kosakowo i miasta Gdynia głównie poprzez zatrudnienie, podatki, przyciągnięcie specjalistów. Możliwe działalności to park technologiczny związany z transportem lotniczym lub centrum magazynowo-logistyczne.

Cel strategiczny 3: Włączenie w sieć komunikacyjną Regionu

Dobre połączenia drogowe jest niezbędnym elementem pomyślnej działalności lotniska cywilnego, natomiast połączenia kolejowe to ważny jej element. Rynki lotniczego transportu pasażerskiego oraz cargo są całkowicie uzależnione od szybkiego i niezawodnego dostępu do lotniska, a korzystne rozwiązania w zakresie infrastruktury dostępowej prowadzić mogą do poszerzenia obszaru ciężenia portu lotniczego. Wymienione poniżej działania nie są bezpośrednio zależne od PL Gdynia Kosakowo, jednak wymagają podjęcia skutecznych działań wobec podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych projektów. Właściciele portu zakładają następujące działania:

- poprawę dostępności od strony ulicy Pułkownika Dąbka (budowa drogi dojazdowej) i zabezpieczenie dostępu do regionalnej i krajowej sieci drogowej poprzez Trasę Kwiatkowskiego;
- budowę drogi wzdłuż wschodniej granicy terenu lotniska (ulica Derdowskiego);
- zapewnienie obsługi portu przez środki komunikacji publicznej;
- włączenie lotniska Gdynia-Kosakowo do systemu kolei metropolitalnej przy wykorzystaniu istniejącej bocznic kolejowej;
- połączenie z innymi gałęziami transportu – marina oferująca regularne połączenia na Półwysep Helski.

Cel strategiczny 4: Uzyskanie stabilności finansowej

Ambitny plan rozwoju lotniska wymaga dyscypliny finansowej w zakresie kosztowym, ale również konkurencyjnej oferty cenowej dla użytkowników lotniska oraz niestandardowego podejścia do pozyskania źródeł przychodów. W tym celu należy podjąć następujące działania na etapie rozpoczęcia / prowadzenia działalności operacyjnej:

- pozyskania regularnych użytkowników lotniska, np. szkoła lotnicza. Możliwe przeniesienie działalności Aeroklubu Gdańskiego z lotniska w Pruszczu Gdańskim;
- rozwoju działalności *non-aviation*;
- wypracowania oryginalnej oferty dla przewoźników, która nie byłaby konkurencyjna wobec PL Gdańsk np. łączenie różnych form transportu - lotniczy i wodny;
- utrzymania dobrych relacji z zarządzającymi PL Gdańsk w celu uniknięcia „wojny konkurencyjnej”. PL Gdynia Kosakowo ma być portem uzupełniającym ofertę PL Gdańsk. Zasadne będzie konsultowanie np. działań promocyjnych / sprzedażowych.

Założono dwa podstawowe źródła finansowania przedsięwzięcia:

- kapitał własny (zapewniający minimalną wielkość kapitału własnego);
- kapitał dłużny (zapewniający uzupełnienie luki finansowej projektu).

Nie uwzględniono występowania dodatkowych źródeł finansowania, w tym w szczególności bezzwrotnej pomocy z UE. Spółka nie kwalifikuje się do ubiegania się o pomoc z UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W odniesieniu do Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, także nie uwzględnia się finansowania lotniska ze środków UE. Zgodnie z przyjętym, ostrożnościowym podejściem, nie założono zatem także występowania takiego finansowania w następnych latach.

6. WNIOSKI

Trójmiasto jako metropolia może stać się bardziej atrakcyjna, bardziej konkurencyjna w stosunku do innych aglomeracji w Polsce, jeżeli będzie miała dwa wzajemnie uzupełniające się lotniska i możliwości elastycznego przejmowania i obsługi ruchu lotniczego. Biorąc pod uwagę charakterystykę obiektu i jego położenie, optymalna rola tego obiektu będzie ulegać zmianie i ewoluować od lotniska dla potrzeb lotnictwa wojskowego, państwowego, ogólnego i

ratunkowego do lotniska obsługującego nieregularny ruch pasażerski, głównie loty General Aviation, a w późniejszym czasie świadczenie usług na rzecz przewoźników niskokosztowych i czarterowych. Poza usługami związanymi ściśle z działalnością lotniczą, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo oferować będzie usługi o charakterze non-aviation.

Na skutek prowadzonych inwestycji w porcie lotniczym w Gdyni nastąpi:

- koordynacja ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wokół aglomeracji;
- dostosowanie organizacji zapewniającej płynność i bezpieczeństwo ruchu lotniczego;
- doskonały system informacji o lotnisku;
- poprawa obsługi komunikacyjnej w Trójmieście (Pomorska Kolej Metropolitarna i komunikacja publiczna);
- wzmocnienie konkurencyjności miast i regionu pomorskiego;
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu – misja społeczna i ekonomiczna;
- przyciągnięcie inwestorów (lokalizacja technologicznie zaawansowanego przemysłu, centra o funkcjach spedycyjno-logistycznych)
- rozwój działalności gospodarczej w strefach okołolotniskowych;
- zwiększenie zatrudnienia;
- wzrost cen nieruchomości wokół lotnisk.

Lotniska są zarówno czynnikiem przyciągającym inwestycje do regionu, jak też wpływają na liczbę turystów odwiedzających region. Rozwój tanich przewoźników lotniczych i uatrakcyjnienie siatki połączeń pozwoliły stworzyć nowy rodzaj turystyki, tzw. turystykę weekendową. Pasażerowie podróżują samolotem, zatrzymują się na 2-3 dni, korzystając z atrakcji turystycznych miasta i regionu. Należy przypuszczać, że w najbliższych latach jeden turysta przybywający do regionu wykreuje dodatkowy dochód ok. 500 Euro.

7. BIBLIOGRAFIA

- [1] Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- [2] *Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013*. Urząd Marszałkowski w Gdańsku, Gdańsk 2007, s. 58.
- [3] Materiały wewnętrzne Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.
- [4] AIP Polska.
- [5] Dane York Aviation
- [6] A. Ruciński: *Prezentacja: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo*”, Gdynia 2008