

Prognoza dla Lotniska Ełk

Niniejsza analiza przedstawia opis uwarunkowań i uzasadnienie założeń przyjętych do przygotowania długookresowej prognozy ruchu lotniczego dla nowego lotniska w okolicach Ełku.

Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego

Podstawowe dane

Województwo warmińsko-mazurskie jest czwartym, co do wielkości regionem Polski, o powierzchni ponad 24 tys. km². Położone jest w północno-wschodniej części kraju. Składa się z krain Warmii, Mazur i Powiśla. Z uwagi na swoje walory przyrodnicze uważane jest za jeden z najpiękniejszych regionów Polski. Obszar województwa zamieszkuje niespełna 1,5 mln. osób w 19 powiatach, 49 miastach, 116 gminach, oraz 2 miastach na prawach powiatu (Elbląg i Olsztyn). Stolicą regionu jest Olsztyn (ponad 170 tys. mieszkańców). Inne ważniejsze miasta to: Elbląg (130 tys.) i Ełk (60 tys.). Pod względem liczby mieszkańców województwo znajduje się na 12 miejscu w Polsce. Największą część województwa zajmują użytki rolne (46,3% powierzchni), następnie lasy (29,9%). Wody zajmują 6%, co stanowi 18,2% ogólnej powierzchni wód w kraju. Województwo warmińsko-mazurskie graniczy od północy na odcinku 212 km z Federacją Rosyjską (obwodem kaliningradzkim), na wschodzie, na odcinku 225 km z województwem podlaskim, na południu, na odcinku 218 km z województwem mazowieckim, na południowym zachodzie, na odcinku 133 km z województwem kujawsko-pomorskim, na zachodzie, na odcinku 195 km z województwem pomorskim oraz na północnym zachodzie granicę wyznacza Zalew Wiślany.¹

Mapa 1, 2: Podział administracyjny Polski i województwa warmińsko-mazurskiego



Źródło: <http://www.zpp.pl/index.php?title=MAPA+POLSKI&path=main%2Fdanetel>,
<http://www.zpp.pl/index.php?path=main/danetel&level=2&wojew=warminsko-mazurskie> - (portal jednostek samorządu terytorialnego)

¹ Źródło: <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>

Powiat ełcki z siedzibą w Ełku zajmuje powierzchnię 1 113 km², co plasuje ten region na 4 miejscu w województwie i stanowi 4,6% całkowitej powierzchni Warmii i Mazur. Położony jest we wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego i obejmuje Pojezierze Ełckie oraz część Mazur Garbatych. W skład powiatu wchodzi Gmina Miasto Ełk oraz gminy wiejskie: Ełk, Kalinowo, Prostki, Stare Juchy. Powiat zamieszkuje około 89 tys. mieszkańców, a gęstość zaludnienia w przybliżeniu wynosi 80 osób na km². Lokalizacja lotniska planowana jest w gminie Ełk, bądź Kalinowo.

Mapa 3: Podział administracyjny powiatu ełckiego



Źródło: http://www.zpp.pl/index.php?path=main/danetel&level=3&id_woj=3&id=304 (portal jednostek samorządu terytorialnego)

Rozwój demograficzny

W końcu 2010 r. ludność Polski liczyła ponad 38,2 mln. osób, tj. o ok. 36 tys. więcej niż w roku 2009. Tempo przyrostu ludności było dodatnie i wyniosło 0,1% (w 2009 r. wyniosło 0,08%). Dodatni przyrost rzeczywisty był obserwowany trzeci rok z kolei, natomiast w latach 1997-2007 odnotowywano ubytek rzeczywisty. Liczba mieszkańców Polski zmniejszyła się wówczas w sumie o ok. 179 tys. (najwięcej w 2006 r. o 32 tys.). Było to wynikiem przede wszystkim niskiej liczby urodzeń. W roku 2010 przyrost naturalny był dodatni i wyniósł ok. 38 tys., co oznacza, że średnio w wyniku bilansu urodzeń i zgonów na każde 10 tys. ludności, przybyło 10 osób (w 2009 roku – 9, a na początku bieżącego stulecia – 3 osoby).

W 2010 roku zwiększyła się liczba mieszkańców 10 województw. Największe tempo przyrostu ludności odnotowuje się w województwie pomorskim, następnie w mazowieckim, małopolskim i wielkopolskim. Natomiast w minionej dekadzie najbardziej zmniejszyła się liczba ludności w województwie opolskim i łódzkim (spadek o ponad 3,5%) oraz świętokrzyskim i lubelskim.

W minionym 2011 roku odnotowano dodatni przyrost naturalny ludności. Szacuje się, że urodziło się o ok. 15 tys. dzieci więcej niż wynosiła liczba zgonów. Przeciętnie na każde 10 tys. ludności przybyły 4 osoby (rok wcześniej 9, a na początku lat 90-tych XX stulecia było to ponad 40 osób).

Tabela 1: Populacja i gęstość zaludnienia w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2011

Opis jednostka	Ogółem		Mężczyźni		Kobiety	
	osób	%	osób	%	osób	%
Populacja w tys.	1 452,6	100,0	711,6	49,0	741,1	51,0
Gęstość zaludnienia (mieszk./km ²)	60,1		29,4		30,7	

Źródło: Opracowanie na podstawie Głównego Urzędu Statystycznego – GUS (dane z 31 grudnia 2011 r.)

Według danych GUS liczba ludności województwa warmińsko-mazurskiego wyniosła w 2011 roku ponad 1,4 mln. osób, co stanowiło 3,8% ludności kraju, z czego kobiety stanowiły 51,0%, a mężczyźni 49,0% mieszkańców regionu. Pod względem liczby ludności województwo warmińsko-mazurskie plasuje się na 12 miejscu wśród polskich województw.

W tabeli poniżej przedstawiono liczbę ludności Polski w podziale na województwa.

Tabela 2: Ludność według województw w 2011 roku

Województwo	Powierzchnia w km ²	Liczba Ludności
Polska	312 679	38 538 447
mazowieckie	35 558	5 285 604
śląskie	12 334	4 626 357
wielkopolskie	29 827	3 455 477
małopolskie	15 183	3 346 796
dolnośląskie	19 947	2 916 577
łódzkie	18 219	2 533 681
pomorskie	18 310	2 283 500
lubelskie	25 122	2 171 857
podkarpackie	17 846	2 128 687
kujawsko-pomorskie	17 972	2 098 370
zachodniopomorskie	22 892	1 722 739
warmińsko-mazurskie	24 173	1 452 596
powiat ełcki	1 113	88 838
świętokrzyskie	11 710	1 278 116
podlaskie	20 187	1 200 982
lubuskie	13 998	1 023 158
opolskie	9 412	1 013 950

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS (dane z 31 grudnia 2011 r.)

W roku 2011 województwo warmińsko-mazurskie zamieszkiwało 1 452 596 osób. Najwięcej mieszkało w powiecie olsztyńskim (112 440 osób), ostródzkim (105 604), iławskim (89 908) i ełckim (88 838). Najmniej w powiecie węgorzewskim (23 738 osób) i gołdapskim (27 062).

Pod względem liczby mieszkańców głównych miast województwa warmińsko-mazurskiego na pierwszym miejscu plasuje się Olsztyn zamieszkały przez ponad 170 tys. osób następnie Elbląg – 130 tys. osób i Miasto Ełk – 60 tys. osób.

Tabela 3: Ludność w powiecie ełckim w roku 2011

POWIATY/ GMINY	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
warmińsko-mazurskie	1 452 596	711 551	741 045
powiat ełcki	88 838	43 649	45 189
gmina Miasto Ełk	59 274	28 563	30 711
gmina wiejska Ełk	10 980	5 612	5 368
gmina wiejska Kalinowo	7 059	3 617	3 442
gmina wiejska Prostki	7 556	3 840	3 716
gmina wiejska Stare Juchy	3 969	2 017	1 952

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS, Bank Danych Lokalnych (dane z 31 grudnia 2011 r.)

W roku 2011 mieszkańcy powiatu ełckiego stanowili 6,1% ludności całego województwa (niespełna 89 tys.), z czego około 80% zamieszkiwało gminę miejsko-wiejską Ełk.

Gęstość zaludnienia dla całej Polski w roku 2011 wyniosła 123 osoby na 1 km². Wśród województw najwyższą wartość wskaźnika odnotowało województwo śląskie (375 osób/km²), kolejne jest województwo małopolskie (220 osób/km²). Najmniejsza liczba osób na 1 km² przypadła w województwach: warmińsko-mazurskim (60) i podlaskim (59).

W tabeli poniżej przedstawiono gęstość zaludnienia Polski w podziale na województwa.

Tabela 4: Gęstość zaludnienia według województw w 2011 roku

Województwo	Gęstość zaludnienia (os/km ²)
POLSKA	123
ŚLĄSKIE	375
MAŁOPOLSKIE	220
MAZOWIECKIE	149
DOLNOŚLĄSKIE	146
ŁÓDZKIE	139
POMORSKIE	125
PODKARPACKIE	119
KUJAWSKO-POMORSKIE	117
WIELKOPOLSKIE	116
ŚWIĘTOKRZYSKIE	109
OPOLSKIE	108

LUBELSKIE	86
ZACHODNIOPOMORSKIE	75
LUBUSKIE	73
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	60
PODLASKIE	59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego – GUS

W powiecie ełckim w roku 2011 gęstość zaludnienia wyniosła 79,8 osób na km², a w samym Ełku 2 816 osób na km².

Prognoza ludności

Tabela 5: Prognoza ludności do roku 2035

Województwo	2010	2015	2020	2025	2030	2035
POLSKA	38 091 951	38 016 059	37 829 889	37 438 095	36 796 020	35 993 069
Dolnośląskie	2 863 757	2 834 973	2 799 888	2 752 445	2 688 307	2 614 229
Kujawsko-pomorskie	2 063 450	2 055 422	2 040 659	2 013 511	1 971 620	1 920 522
Lubelskie	2 143 975	2 104 762	2 063 046	2 011 897	1 946 608	1 871 109
Lubuskie	1 009 703	1 010 212	1 007 639	999 215	983 607	963 566
Łódzkie	2 526 123	2 475 013	2 419 234	2 353 303	2 274 636	2 188 017
Małopolskie	3 301 448	3 338 037	3 364 668	3 373 278	3 359 469	3 328 732
Mazowieckie	5 250 169	5 353 636	5 429 840	5 471 012	5 480 198	5 469 505
Opolskie	1 023 314	999 670	978 498	956 326	928 427	897 090
Podkarpackie	2 095 581	2 091 955	2 085 785	2 069 523	2 037 383	1 992 723
Podlaskie	1 183 799	1 169 005	1 153 546	1 133 394	1 105 644	1 072 294
Pomorskie	2 231 392	2 262 912	2 285 122	2 292 403	2 282 765	2 262 786
Śląskie	4 611 968	4 534 566	4 447 055	4 338 230	4 202 145	4 052 211
Świętokrzyskie	1 260 020	1 232 259	1 202 649	1 167 758	1 125 166	1 076 864
Warmińsko-mazurskie	1 422 384	1 413 253	1 400 594	1 379 701	1 347 949	1 309 352
Wielkopolskie	3 413 389	3 453 458	3 475 707	3 471 683	3 441 101	3 393 938
Zachodniopomorskie	1 691 479	1 686 926	1 675 959	1 654 416	1 620 995	1 580 131

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Głównego Urzędu Statystycznego – GUS – „Prognoza ludności Polski na lata 2008-2035” wg stanu ludności na 31 grudnia 2007

Wyniki długookresowej prognozy ludności Polski na lata 2008-2035 sporządzonej przez Główny Urząd Statystyczny wskazują, że w perspektywie najbliższych 28 lat, tzw. horyzontu prognozy, liczba ludności Polski będzie systematycznie zmniejszać się, przy czym tempo tego spadku będzie coraz wyższe wraz z upływem czasu. Przewiduje się, że w 2020 roku ludność Polski osiągnie około 37,8 mln. osób, zaś w 2035 roku około 36 mln. osób., przy założeniu scenariusza prognozy określanego, jako najbardziej realistyczny.

Założono, że prognozowany ubytek liczby ludności w stosunku do danych za 2007 r. wyniesie w końcu horyzontu prognozy ponad 2,2 mln osób, co oznacza 5,6% ludności mniej. Pierwsze lata prognozy przyniosą niewielki spadek – poniżej 10 tys. osób rocznie. Znaczące zmiany rozpoczną się po roku 2015, zaś ostatnie pięciolecie zaznaczy się ponad 800 tys. spadkiem liczby osób. W kolejnych latach okresu 2008 - 2020 przeciętne roczne tempo spadku liczby

ludności będzie wynosiło od -0,12% do -0,02%, w kolejnych pięcioleciach po 2020 roku osiągnie dynamikę od -0,55% do -0,26%.

Rzeczywiste stany ludności według stanu na 31 grudnia 2010 r. były w stosunku do prognozowanych o 108, 1 tys. wyższe. Liczba ludności w miastach była o 118, 9 tys. wyższa od prognozowanej, zaś na obszarach wiejskich o 10,8 tys. niższa niż przewidywano.

Błąd względny prognozy wynosi 0,28% dla Polski, 0,51% dla obszarów miejskich oraz 0,07% dla części wiejskiej. W przekroju wojewódzkim porównanie bilansów ludności z wielkościami prognozowanymi wskazują na niedoszacowanie prognozy we wszystkich województwach poza mazowieckim (błąd względny zawiera się w przedziale 0,09-0,52%). W województwie mazowieckim rzeczywista liczba ludności była mniejsza niż prognozowana o 7,3 tys. (błąd 0,14%).

Rynek pracy

Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy w końcu września 2012 r. wyniosła 1 979,0 tys. osób, w tym 1 056,1 tys. stanowiły kobiety i była wyższa niż przed miesiącem o 14,3 tys. osób (tj. o 0,7%). W ujęciu rocznym wzrosła o 117,3 tys. W analogicznym okresie 2011 roku zanotowano wzrost o 6,4 tys., (tj. o 0,3%). W stosunku do sierpnia 2012 r. wzrost liczby bezrobotnych odnotowano w 12 województwach. Najbardziej znaczący: w śląskim (o 2,1%), pomorskim (o 2,0%), zachodniopomorskim (o 1,3%), opolskim (o 1,2%) i wielkopolskim (o 1,1%). Natomiast w czterech województwach liczba bezrobotnych spadła: w świętokrzyskim (o 1,1%), podkarpackim (o 0,5%), podlaskim (o 0,4%) i łódzkim (o 0,1%).

Najwyższą stopę napływu bezrobotnych do urzędów pracy we wrześniu 2012 r. zanotowano w województwach: warmińsko-mazurskim (2,6%), lubuskim i zachodniopomorskim (po 2,4%) oraz kujawsko-pomorskim (2,1%). Najniższą w województwach: mazowieckim (1,1%), lubelskim, małopolskim i wielkopolskim (po 1,4%) oraz łódzkim i śląskim (po 1,5%).

We wrześniu 2012 r. stosunkowo wysoką stopę odpływu bezrobotnych z urzędów pracy odnotowano w województwach: lubuskim (15,2%), opolskim (14,2%), wielkopolskim (14,1%) oraz dolnośląskim i pomorskim (po 13,4%).

Osoby do 25 roku życia stanowiły 20,4% bezrobotnych (473,2 tys. osób), a powyżej 50 roku życia 22,2% (476,4 tys. osób), 8,6% osób samotnie wychowywało dzieci, a 5,2% to osoby niepełnosprawne. Większą część populacji bezrobotnych stanowią kobiety. W końcu I kwartału 2012 ich udział wynosił aż 51,5% i był o 0,2 pp. wyższy w porównaniu z analogicznym kwartałem roku 2011.

Jak pokazuje tabela poniżej stopa bezrobocia w województwie warmińsko-mazurskim (19,5%) jest najwyższa w Polsce (12,4%), co plasuje ten region na ostatniej pozycji w skali całego kraju.

Tabela 6: Stopa bezrobocia według województw

Województwo	Stopa bezrobocia
POLSKA	12,4%
WIELKOPOLSKIE	9,1%
MAZOWIECKIE	10,2%
ŚLĄSKIE	10,4%
MAŁOPOLSKIE	10,6%
POMORSKIE	12,4%
DOLNOŚLĄSKIE	12,5%
LUBELSKIE	13,0%
ŁÓDZKIE	13,2%
OPOLSKIE	13,2%
PODLASKIE	13,8%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	14,8%
PODKARPACKIE	15,1%
LUBUSKIE	15,1%
ZACHODNIOPOMORSKIE	16,7%
KUJAWSKO-POMORSKIE	16,7%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	19,5%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS (dane z końca września 2012 r.)

Spółeczeństwo województwa warmińsko-mazurskiego jest stosunkowo młode: 23,2% mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, 63,5% w wieku produkcyjnym, 13,3% w wieku poprodukcyjnym.

Zatrudnienie i wynagrodzenie

Dane o wynagrodzeniach podaje się w ujęciu brutto, tj. łącznie z zaliczkami na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych oraz ze składkami na obowiązkowe ubezpieczenia społeczne (emerytalne, rentowe i chorobowe) płaconymi przez ubezpieczonego pracownika.

Tabela poniżej zawiera informacje dotyczące przeciętnego wynagrodzenia brutto w poszczególnych województwach Polski.

Tabela 7: Przeciętne wynagrodzenie brutto

Województwo	Przeciętne wynagrodzenie		
	2011	I półrocze 2011	I półrocze 2012
POLSKA	3 625,21	3 414,61	3 571,68
Łódzkie	3 245,97	3 292,75	3 438,31
Mazowieckie	4 504,66	4 636,25	4 722,11
Małopolskie	3 332,98	3 458,53	3 581,54
Śląskie	3 794,62	3 759,61	3 929,91

Lubelskie	3 257,14	3 282,21	3 441,94
Podkarpackie	3 023,21	3 103,41	3 239,60
Podlaskie	3 178,15	3 251,69	3 394,38
Świętokrzyskie	3 137,91	3 222,84	3 367,34
Lubuskie	3 073,95	3 128,66	3 267,98
Wielkopolskie	3 284,41	3 366,65	3 518,80
Zachodniopomorskie	3 289,56	3 340,13	3 510,14
Dolnośląskie	3 587,25	3 646,27	3 780,87
Opolskie	3 249,58	3 350,54	3 470,31
Kujawsko-pomorskie	3 062,32	3 136,15	3 277,58
Pomorskie	3 567,49	3 655,74	3 801,40
Warmińsko-mazurskie	3 019,37	3 096,82	3 253,42
Podregion elbląski	2 827,54	b.d.	b.d.
Podregion etcki	2 806,10	b.d.	b.d.
Podregion olsztyński	3 236,59	b.d.	b.d.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Głównego Urzędu Statystycznego – GUS – Bank Danych Lokalnych i publikacji „Zatrudnienie i wynagrodzenia w gospodarce narodowej w I półroczu 2012 r.”

Przeciętne zatrudnienie w I półroczu 2012 roku wyniosło 8 273,1 tys. osób i było o 0,2% wyższe niż przed rokiem. Jednakże wzrost ten był niższy od notowanego w 2011 r. (wzrost o 2,4%).

Największe wzrosty zatrudnienia odnotowano w sekcjach: działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (o 5,2%), budownictwo (o 4,0%), informacja i komunikacja (o 3,8%), transport i gospodarka magazynowa (o 2,6%). Najmniejsze natomiast w sekcjach: handel, naprawa pojazdów samochodowych (o 0,9%) oraz dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja (o 0,6%).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ukształtowało się w I półroczu 2012 na poziomie 3 571,68 zł, tj. o 4,6% wyższym niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. W sektorze publicznym wyniosło 4 103,70 zł (wzrost do analogicznego okresu ubiegłego roku o 4,2%), a w sektorze prywatnym 3 321,95 zł (wzrost o 4,9%). Siła nabywcza przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej była o 0,7% większa niż przed rokiem ale wzrost ten był niższy niż przed rokiem, kiedy wyniósł 0,9%.

W porównaniu z I półroczem 2011 roku najwyższy wzrost płac zanotowano w sekcjach: rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (o 14,9%), administrowanie i działalność wspierająca (o 8,6%), przetwórstwo przemysłowe i edukacja (o 5,4%), obsługa rynku nieruchomości (o 5,0%), górnictwo i wydobywanie (o 4,6%), a najniższy: w budownictwie (o 1,4%), transporcie i gospodarce magazynowej (o 1,5%), administracji publicznej i obronie narodowej, obowiązkowych zabezpieczeniach społecznych (o 2,4%), działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej (o 2,5%).²

² Źródło: Opracowanie na podstawie publikacji GUS „Zatrudnienie i wynagrodzenia w gospodarce narodowej w I półroczu 2012 r.”

W województwie warmińsko-mazurskim na rynku pracy dominuje sektor prywatny (94%). Udział tego sektora w produkcji sprzedanej przemysłu to 86%. Wśród ogólnej liczby podmiotów gospodarczych, 76,3% zakładów prowadzą osoby fizyczne, 10,9% spółki prawa handlowego, 0,7% spółdzielnie. Zaledwie 0,056% ogółu przedsiębiorstw to przedsiębiorstwa państwowe.

Główne działy gospodarki to produkcja zdrowej żywności, przemysł drzewny, proekologiczna gospodarka leśna, ekoturystyka, produkcja opon, maszyn i urządzeń, gdzie stosuje się czyste technologie przemysłowe i korzysta z odnawialnych źródeł energii.

Dominuje produkcja artykułów spożywczych i napojów (około 32,2% produkcji sprzedanej w przemyśle), produkcja mebli (około 14,3%), produkcja maszyn i aparatury elektrycznej (około 4,3%), produkcja odzieży i wyrobów futrzarskich (około 1,6%). 42,5% produkcji krajowej wyrobów gumowych pochodzi z Olsztyna, gdzie zlokalizowana jest fabryka opon.³

Na koniec II kwartału 2012 r. poziom zatrudnionych w województwie warmińsko-mazurskim stanowił 47,1% w stosunku do ludności województwa i wynosił 598 tys. osób. Przewagę wśród zatrudnionych w tym regionie stanowili mężczyźni (61,2%). Najwięcej osób zatrudnionych było przede wszystkim w sektorze usług (56,5% wszystkich zatrudnionych).

Powyższe wskaźniki są czynnikiem wpływającym na popyt na usługi transportowe, w tym przewozy lotnicze w województwie warmińsko-mazurskim, uwzględnionym w modelach prognostycznych.

Rozwój transportu lotniczego w województwie warmińsko-mazurskim będzie dodatkowym impulsem wpływającym korzystnie na poprawę w sektorze zatrudnienia i zmniejszanie wewnątrz-krajowej emigracji ludności. Jednocześnie wspomogą dynamiczny rozwój przedsiębiorczości i infrastruktury, a tym samym wpłyną na poprawę sytuacji mieszkańców regionu.

Przejścia graniczne⁴

Województwo warmińsko-mazurskie położone w północno-wschodniej części Polski posiada granicę państwową z Rosją. Województwo graniczy również w jednym punkcie z Litwą. Jest to trójkąt Polski, Rosji i Litwy (Wisztyniec), a jednocześnie czwórstyk województw: warmińsko-mazurskiego i podlaskiego z Rosją i Litwą.

Województwo warmińsko-mazurskie sąsiaduje z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Ten ponad 200 km odcinek polsko-rosyjskiej granicy jest zewnętrzną granicą Unii Europejskiej.

W województwie znajduje się osiem przejść granicznych, z czego sześć przypada bezpośrednio na granicę z Rosją.

³ Źródło: Opracowanie na podstawie <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>

⁴ Źródło: Opracowanie na podstawie http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/pl/serwis-sg/ruch_graniczny/mapa_przejsc/warminsko-mazurskie

Tabela 8: Wykaz przejść granicznych w województwie warmińsko-mazurskim

Miejscowość graniczna polska	Miejscowość sąsiednia	Granica	Rodzaj przejścia
Bezledy	Bagrationowsk	Polska-Rosja	Osobowe, Towarowe
Braniewo	Mamonowo	Polska-Rosja	Kolejowe
Głomno	Bagrationowsk	Polska-Rosja	Kolejowe
Gołdap	Gusiew	Polska-Rosja	Osobowe, Towarowe
Grzechotki	Mamonowo II	Polska-Rosja	Osobowe, Towarowe
Skandawa	Żeleznodorożnyj	Polska-Rosja	Kolejowe
Elbląg	-	-	Morskie
Frombork	-	-	Rzeczne

Źródło: opracowanie na podstawie http://www.strazgraniczna.pl/wps/portal/tresc?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/pl/serwis-sg/ruch_graniczny/mapa_przejsc/warminsko-mazurskie

Rozwój turystyczny

Ważnym czynnikiem przy szacowaniu zapotrzebowania na usługi lotnicze generowane z/do województwa warmińsko-mazurskiego jest potencjał turystyki w regionie. Wielkość ruchu turystycznego związana jest ściśle, obok turystycznej atrakcyjności regionu i poziomu infrastruktury turystycznej, z dostępnością wyspecjalizowanych usług turystyki zorganizowanej i indywidualnej oraz z wielkością środków finansowych przeznaczonych na rozwój oraz jej promocję. Lotnicze usługi przewozowe stanowią istotne ogniwo w sektorze usług turystycznych. Zarówno uzupełniają one ofertę turystyczną regionu, jak również w istotny sposób stymulują rozwój tego sektora.

Według oszacowań Instytutu Turystyki w pierwszym kwartale 2012 roku w Polsce było 14,4 mln. przyjazdów cudzoziemców (o 6% więcej niż w pierwszym kwartale roku 2011). Liczbę przyjazdów turystów w tym czasie szacujemy na blisko 3 mln (o 12% więcej w porównaniu do analogicznego okresu roku 2011).

Według danych GUS w pierwszym kwartale 2012 roku z obiektów zakwaterowania zbiorowego skorzystało blisko 800 tys. turystów zagranicznych. O 13,9% więcej niż w pierwszym kwartale 2011 roku. Liczba udzielonych noclegów wzrosła o 12,6%.

Instytut Turystyki przedstawiał zaktualizowane informacje o wykorzystaniu obiektów zakwaterowania zbiorowego według kwartałów (na podstawie Biuletynu GUS nr 12/2011). Opublikowane informacje dotyczyły trzech kwartałów 2011 roku i przedstawiają się następująco:

- z obiektów zakwaterowania zbiorowego skorzystało 13 283,3 tys. mieszkańców Polski (o 4,4% więcej niż w tym samym okresie 2010 roku) i 3 483,4 tys. cudzoziemców (o 6,1% więcej);
- liczba noclegów udzielonych Polakom wyniosła 37 787,2 tys. (wzrost o 0,9%);
- liczba noclegów cudzoziemców wyniosła 8 408,6 tys. (wzrost o 5,1%);
- liczba korzystających Polaków z hoteli wzrosła o 9,8%, a liczba cudzoziemców o 5,6%.

Szczegółowe dane dotyczące liczby miejsc noclegowych i wykorzystania ich przez turystów zagranicznych dla poszczególnych województw, opublikowane przez GUS, przedstawione zostały w tabeli poniżej. Dotyczą stanu faktycznego na dzień 31 grudnia 2011 r.

Tabela 9: Turyści zagraniczni korzystający z bazy noclegowej w 2011 roku

Województwo	Udzielone noclegi	Udzielone noclegi turystom zagranicznym	Udzielone noclegi turystom zagranicznym w %
POLSKA	57 148 253	10 620 264	18,6%
ŁÓDZKIE	1 980 927	267 350	13,5%
MAZOWIECKIE	5 622 981	1 740 860	31,0%
MAŁOPOLSKIE	8 394 103	2 175 036	25,9%
ŚLĄSKIE	4 584 072	585 390	12,8%
LUBELSKIE	1 487 661	145 998	9,8%
PODKARPACKIE	2 108 452	153 253	7,3%
PODLASKIE	901 695	136 448	15,1%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1 248 622	65 510	5,2%
LUBUSKIE	1 333 716	246 862	18,5%
WIELKOPOLSKIE	3 012 320	485 049	16,1%
ZACHODNIOPOMORSKIE	9 928 007	2 234 941	22,5%
DOLNOŚLĄSKIE	4 998 693	1 028 065	20,6%
OPOLSKIE	568 663	79 949	14,1%
KUJAWSKO-POMORSKIE	2 818 779	193 288	6,9%
POMORSKIE	5 689 466	720 170	12,7%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	2 470 096	362 095	14,7%

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS (dane na dzień 31 grudnia 2011 r.)

W 2011 roku w turystycznych obiektach noclegowych zatrzymało się 21,5 mln. turystów, którym udzielono 57,1 mln. noclegów. Najwięcej turystów zatrzymało się w hotelach (12,7 mln.), gdzie udzielono 23,1 mln. noclegów. Zdecydowanie mniejsza była liczba noclegów w ośrodkach wczasowych (8,0 mln.) i zakładach uzdrowiskowych (7,8 mln.), a najmniejsza w domach pracy twórczej (150 tys.). Udział noclegów udzielonych Polakom w ogólnej liczbie udzielonych noclegów wyniósł 81,4%, przy czym w obiektach hotelowych wynosił on 71,2% a w pozostałych nie hotelowych obiektach 92,1%. Wynika to z wakacyjno-urlopowego charakteru tej grupy obiektów, z których głównie korzystają Polacy w czasie dłuższych letnich wyjazdów krajowych. Turyści zagraniczni najchętniej zatrzymywali się w obiektach hotelowych, na które przypadło 79,1% noclegów udzielonych turystom zagranicznym.⁵

Województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z najmniej zanieczyszczonych regionów kraju i objęte jest programem Zielonych Płuc Polski. Warmia i Mazury to region o wybitnych walorach turystycznych i rekreacyjnych. Nazywany jest krainą tysiąca jezior, choć jest ich ponad dwukrotnie więcej. Największe jeziora to: Śniardwy (113,8 km²) i Mamry (104,4 km²).

⁵ Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS

Najgłębsze to Wukśniki (68 m), Babięta Wielkie (65 m), Piłakno (56,6 m) i Ełckie (55,8 m). Część tych jezior, spięta kanałami i rzekami, tworzy wielokilometrowe szlaki wodne. Najbardziej znany to Kanał Elbląski z systemem pochylni umożliwiających podróż statkiem po łądzie. Bogactwem województwa są lasy i puszcze zajmujące prawie 30% jego powierzchni z licznymi parkami krajobrazowymi i rezerwatami przyrody.

Piękno naturalnego krajobrazu dopełniają świetnie zachowane zamki gotyckie, kościoły i pałace. Z listy 100 niezwykłych zabytków Polski, jaką przygotował dziennik „Rzeczpospolita”, 16 znajduje się na Warmii i Mazurach. Atrakcje turystyczne sprawiają, że region odwiedza rocznie średnio 5 milionów turystów, a co piąty turysta przybywa z zagranicy. Do ich dyspozycji jest ponad 34 tys. miejsc noclegowych.⁶

W roku 2011 liczba udzielonych noclegów w turystycznych obiektach zbiorowego zakwaterowania w województwie warmińsko-mazurskim wyniosła 2 470,1 tys. i była o 2,6% wyższa niż w roku 2010. Stanowiło to 4,3% udziału w liczbie udzielonych noclegów w Polsce (57 148,3 tys.) Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w województwie wyniósł w 2011 roku 28,5%, co stanowiło wzrost w stosunku do roku 2010 o 0,3 pp. Jednakże wynik ten jest niższy od wskaźnika dla Polski, który wyniósł 34,5%.

Województwo znajduje się w Euroregionie Bałtyk i Niemen.

Terytorium Euroregionu Bałtyk obejmuje:

- województwa: pomorskie i warmińsko-mazurskie na terenie Polski;
- Obwód Kaliningradzki na terenie Federacji Rosyjskiej;
- były Okręg Kłajpedzki na Litwie;
- okręgi Blekinge, Kalmar, Södra Småland w Szwecji;
- regionalną Gminę Bornholm w Danii.

Terytorium Euroregionu Niemen obejmuje:

- strona polska – Stowarzyszenie „Euroregion Niemen” – obszary województwa warmińsko-mazurskiego i województwa podlaskiego – samorządy, które wyraziły chęć przystąpienia;
- strona litewska – rejony Alytus, Mariampol i Wilno;
- strona białoruska – rejon obwód grodzieński;
- strona rosyjska – rejony Czerniachowski, Gusiew, Oziorsk, Krasnoznamienski i Niestierow (obwód kaliningradzki).

Region Warmii i Mazur jest idealnym miejscem do inwestycji turystycznych zarówno w zakresie turystyki indywidualnej, w tym biznesowej oraz turystyki zorganizowanej. Postępujący rozwój branży hotelarskiej w województwie umożliwi przyciągnięcie potencjalnych turystów z Polski, jak i zagranicy. Wiąże się to również z możliwością organizacji wielu wydarzeń mających charakter biznesowy.

⁶ Źródło: <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>

Inwestycje

Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) do Polski w 2011 roku wyniósł 10 904 mln EUR. Oznacza to wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 63%. W okresie maj 2011 – kwiecień 2012 do Polski napłynęły bezpośrednie inwestycje zagraniczne o wartości 2 133 mln EUR, co stanowiło 30% napływu z analogicznego okresu roku poprzedniego.

Najwięcej środków pochodziło z Luksemburga (1 945 mln EUR), Niemiec (1 627 mln EUR), Włoch (1 020 mln EUR), Cypru (843 mln EUR), Szwajcarii (510 mln EUR), Wielkiej Brytanii (396 mln EUR), Szwecji (343 mln EUR), Austrii (327 mln EUR), oraz Hiszpanii i Portugalii (po 252 mln EUR).⁷

W tabeli poniżej przedstawiony został napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski w latach 2000 – 2011

Tabela 10: Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce w latach 2000 – 2011

Rok	Wartość (w mln EUR)
2000	10 334
2001	6 372
2002	4 371
2003	4 067
2004	10 237
2005	8 330
2006	15 741
2007	17 242
2008	10 085
2009	9 863
2010	6 686
2011	10 904

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Narodowego Banku Polskiego (NBP)

Poziom BIZ z roku 2011 był bardzo zbliżony do poziomu z roku 2000, który był ostatnim rokiem przed 2001 stabilnego wzrostu napływu kapitału zagranicznego. Następnie można było zaobserwować duże wahania, w tym duże spadki, jak w latach 2001-2003 i 2010 oraz duże wzrosty (lata 2006-2007). Napływ inwestycji zagranicznych w roku 2011 był wyższy od średniego napływu obserwowanego w okresie 2000-2011, kiedy wyniósł 9 519 mln EUR.

W Polsce łącznie w grudniu 2011 roku w wykazie publikowanym przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiZ) znalazło się 1 621 największych inwestorów zagranicznych z 42 krajów. Inwestorzy kontrolowali 2 213 przedsiębiorstw zarejestrowanych w Polsce. Najliczniejszą grupę stanowili inwestorzy z Niemiec (389), Stanów Zjednoczonych (177) i Holandii (174). Ogółem te trzy kraje stanowiły 46% inwestycji na terenie Polski według PAIiZ.

⁷ Źródło: http://www.paiz.gov.pl/polska_w_liczbach/inwestycje_zagraniczne

Inwestycje w województwie warmińsko-mazurskim kształtują się na poziomie 2-3% inwestycji krajowych. Największe znaczenie mają inwestycje w przemyśle, które stanowią ponad 1/3 nakładów inwestycyjnych. Podobny wskaźnik obserwowany jest w Polsce. Najwięksi zagraniczni inwestorzy w regionie to: Michelin (Francja) – produkcja opon w Olsztynie, Safilin (Francja) – przetwórstwo Inu w Miłakowie i Szczytnie, Philips Lighting (Holandia) – przemysł elektromaszynowy w Kętrzynie, Heineken (Holandia) – browar w Elblągu, Ikea (Szwecja) – zakłady meblarskie w Lubawie, Alstom Power (Francja) – producent turbin w Elblągu, Smithfield Food (USA) – udziałowiec w Zakładach Mięsnych w Ełku, Morlinach i Ekodrobie w Iławie).

W regionie funkcjonują również międzynarodowe sieci sklepów, takich jak Tesco, Real, Carrerfour, Obi, Praktiker, Makro i Jeronimo Martens.⁸

Inwestycjom w województwie warmińsko-mazurskim, w tym podejmowaniu i prowadzeniu działalności gospodarczej, a co za tym idzie tworzeniu nowych miejsc pracy sprzyja Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna (W-M SSE) oraz Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE).

W-M SSE zajmuje obszar 914,5 ha gruntów i zlokalizowana jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego. Obejmuje 24 podstrefy: Barczewo, Bartoszyce, Ciechanów, Dobre Miasto, Elbląg, Iława, Iłowo-Osada, Lidzbark Warmiński, Mława, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko, Olsztyn, Olsztynek, Orzysz, Ostrołęka, Ostróda, Pasłęk, Pisz, Piecki, Szczytno i Wielbark.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie W-M SSE mają prawo do korzystania z pomocy publicznej w postaci zwolnienia z podatku dochodowego z tytułu kosztów nowej inwestycji lub utworzenia nowych miejsc pracy. Województwo warmińsko-mazurskie należy do obszaru, na którym przedsiębiorca może otrzymać jedną z najwyższych, w skali kraju pomoc publiczną.

Na dzień 30.09.2012 r. na terenie W-M SSE:

- 56 przedsiębiorstw posiadało ważne Zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej;
- 34 przedsiębiorstwa prowadziły działalność gospodarczą;
- poziom nakładów inwestycyjnych wyniósł prawie 3 mld zł;
- powstało 7 682 nowych miejsc pracy.⁹

SSSE to sześć wydzielonych obszarów na terenie Suwałk, Ełku, Gołdapi, Grajewo, Małkini Górnej oraz Białegostoku o łącznej powierzchni 342,8 ha, na których przedsiębiorcy prowadzą działalność gospodarczą na preferencyjnych warunkach. Zlokalizowana jest na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, podlaskiego i mazowieckiego. Podstawową zachętą inwestycyjną jest ulga w podatku dochodowym w wysokości do 70% wartości inwestycji.

W Strefie obecny jest m.in. kapitał niemiecki, duński, austriacki, litewski, szwajcarski, holenderski i szwedzki. Przedsiębiorcy utworzyli ponad 5 700 miejsc pracy a poziom inwestycji to ponad 1,7 mld złotych. Strefa jest najważniejszym elementem gospodarki lokalnej.

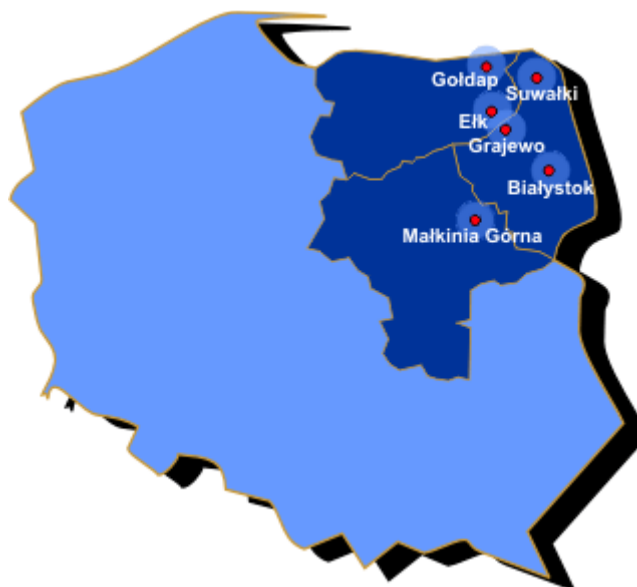
⁸ Źródło: <http://www.paiz.gov.pl>

⁹ Źródło: <http://www.wmsse.com.pl>

W pobliżu SSSE przebiegać będzie droga ekspresowa Via Baltica oraz linia kolejowa Rail Baltica – najważniejsze szlaki komunikacyjne łączące kraje skandynawskie i Europę Wschodnią z południową i zachodnią częścią kontynentu.¹⁰

Poniższa mapa przedstawia lokalizację podstref SSSE.

Mapa 4: Podstrefy Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE)



Źródło: <http://www.ssse.com.pl>

Inwestycjom w województwie warmińsko-mazurskim może również sprzyjać położenie geograficzne regionu, w tym bliskość Morza Bałtyckiego oraz współpraca z państwami sąsiedzkimi, w szczególności z Litwą, która jest członkiem Unii Europejskiej (przejścia graniczne drogowe i kolejowe znajdują się również w bezpośrednim sąsiedztwie wybranych stref ekonomicznych). Na obszarze regionu znajdują się wolne tereny pod inwestycje, panują korzystne warunki do rozwijania turystyki zorganizowanej, jak i indywidualnej (rekreacja, agroturystyka, uzdrowiska), istnieje potencjał dla produkcji rolnej i rolno-spożywczej.

W październiku 2012 roku w Elku otwarty został Park Naukowo-Techniczny (Techno-Park). Inwestycja ma na celu m.in. stworzenie dogodnych warunków do rozpoczęcia innowacyjnej działalności gospodarczej i nowych miejsc pracy oraz prowadzenie badań i dalszy rozwój przedsiębiorczości zarówno w wymiarze lokalnym, jak i regionalnym.

Mając powyższe na uwadze można założyć, że budowa Lotniska Elk jeszcze bardziej zdynamizuje procesy gospodarcze i wpłynie korzystnie na decyzje potencjalnych inwestorów planujących umieścić kapitał w województwie. Istnieje silna współzależność pomiędzy rozwojem gospodarczym a rozwojem transportu lotniczego, dlatego możliwości jakie dają specjalne strefy ekonomiczne i inwestycje, takie jak Techno-Park, wpłyną korzystnie na popyt na usługi lotnicze w regionie, w tym w powiecie elckim. Działania takie stymulują rozwój i dalszą aktywizację ruchu biznesowego (w tym General Aviation).

¹⁰ Źródło: <http://www.ssse.com.pl>

Konkurencyjne środki transportu

Największą konkurencją dla transportu lotniczego jest przede wszystkim transport samochodowy, kolejowy i autobusowy. Poniższa tabela przedstawia, jak kształtowała się struktura transportu pasażerskiego w Polsce w roku 2011. Zakłada się, że w roku 2012 struktura ta pozostanie na poziomie porównywalnym do roku 2011.

Tabela 10: Przewozy pasażerów według rodzajów transportu w Polsce w roku 2011

Rodzaje transportu	Pasażerowie	Pasażerokilometry	Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km
Ogółem	100,0%	100,0%	62
Transport kolejowy	32,7%	36,3%	69
Transport samochodowy*	66,2%	41,2%	39
Transport lotniczy	0,8%	22,1%	1 705
Żegluga śródlądowa	0,2%	0,05%	16
Żegluga morska	0,1%	0,3%	245

* Bez przewozów taborem komunikacji miejskiej

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – GUS

W roku 2010 udział transportu samochodowego w przewozach pasażerów wyniósł 68%, transportu kolejowego 31,1%, transportu lotniczego 0,6%, a pozostałych środków transportu 0,3%. Zgodnie z danymi zawartymi w powyższej tabeli najwięcej zyskał transport kolejowy (wzrost o 1,6 pp.), a najbardziej stracił transport samochodowy (spadek o 1,8 pp.). Transport lotniczy zyskał 0,2 pp.

W przypadku połączeń międzynarodowych transport lotniczy stanowi atrakcyjną alternatywę dla pozostałych środków transportu. Przede wszystkim ze względu na dużą oszczędność czasu na tych połączeniach, zarówno w stosunku do połączeń kolejowych, czy drogowych.

Biorąc pod uwagę rozwój siatki krajowych połączeń lotniczych, transport lotniczy będzie w coraz większym stopniu konkurował z innymi środkami transportu na trasach krajowych, w szczególności łączących największe polskie miasta. Krajowy transport lotniczy z roku na rok zyskuje coraz większe znaczenie i cieszy się coraz większą popularnością wśród podróżnych. Przewiduje się dalszy wzrost znaczenia krajowego transportu lotniczego.

Rozwój ruchu kolejowego wiąże się ze znaczącym wzrostem konkurencyjności względem transportu lotniczego oraz z ryzykiem przejęcia potoków pasażerów z transportu lotniczego przez transport kolejowy. Jednakże stworzenie szybkich połączeń kolejowych może generować dodatkowy ruch lotniczy, z uwagi na lepszy dojazd do lotnisk i większą dostępność dla potencjalnych pasażerów.

Bez wątpienia jednak zmodernizowana w przyszłości sieć połączeń kolejowych, jak również rozwój kolejowych połączeń wewnątrz krajowych i międzynarodowych przyczyni się do wzrostu konkurencyjności tego środka transportu względem transportu lotniczego.

W roku 2010 średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła 6,3 km/100 km². Wskaźnik ten jest wyższy od średniej określonej dla wszystkich krajów UE,

wynoszącej 4,9 km/100 km². W poszczególnych województwach gęstość ta, mierzona w km linii/100 km² powierzchni, kształtuje się odpowiednio: od 3,9 km/100 km² w województwie podlaskim do 17,7 km/100 km² w województwie śląskim.

Do województw o najwyższej gęstości sieci kolejowej, obok województwa śląskiego, należy zaliczyć województwa: opolskie, dolnośląskie, wielkopolskie i małopolskie. Najmniejsza gęstość sieci kolejowej występuje, obok województwa podlaskiego, również w województwach: lubelskim, mazowieckim i właśnie warmińsko-mazurskim. Przekłada się to na dostępność kolejową do ośrodków regionalnych.¹¹

Sieć linii kolejowych województwa warmińsko-mazurskiego zapewnia dobre połączenia między największymi miastami regionu i obwodem kaliningradzkim. Połączenie z Obwodem Kaliningradzkim biegnie przez Elbląg i Braniewo. Ze stolicy województwa Olsztyna można dojechać do największych miast Polski. Z roku na rok modernizowane są trasy kolejowe i następuje wymiana taboru. W zakresie obsługi przewozów pasażerskich wprowadzone zostały nowoczesne szynobusy. Wskaźnik gęstości linii kolejowych w województwie wynosi 5,5 km/100 km². Jednakże z uwagi na czas przejazdu do innych regionów Polski, podróż pociągiem do/z województwa warmińsko-mazurskiego, w przypadku możliwości skorzystania z lotniska położonego w niedalekim sąsiedztwie punktu docelowego nie stanowi obecnie silnej konkurencji dla segmentu General Aviation.

W zakresie transportu drogowego w ostatnich latach zauważalny jest spadek znaczenia pasażerskiego transportu samochodowego mimo wzrostu liczby samochodów poruszających się po drogach publicznych. W dalszym ciągu udział tego środka transportu w strukturze przewozowej jest najwyższy. Zasadniczą przewagą samochodów prywatnych jest elastyczność, przede wszystkim w kwestii swobody w doborze trasy.

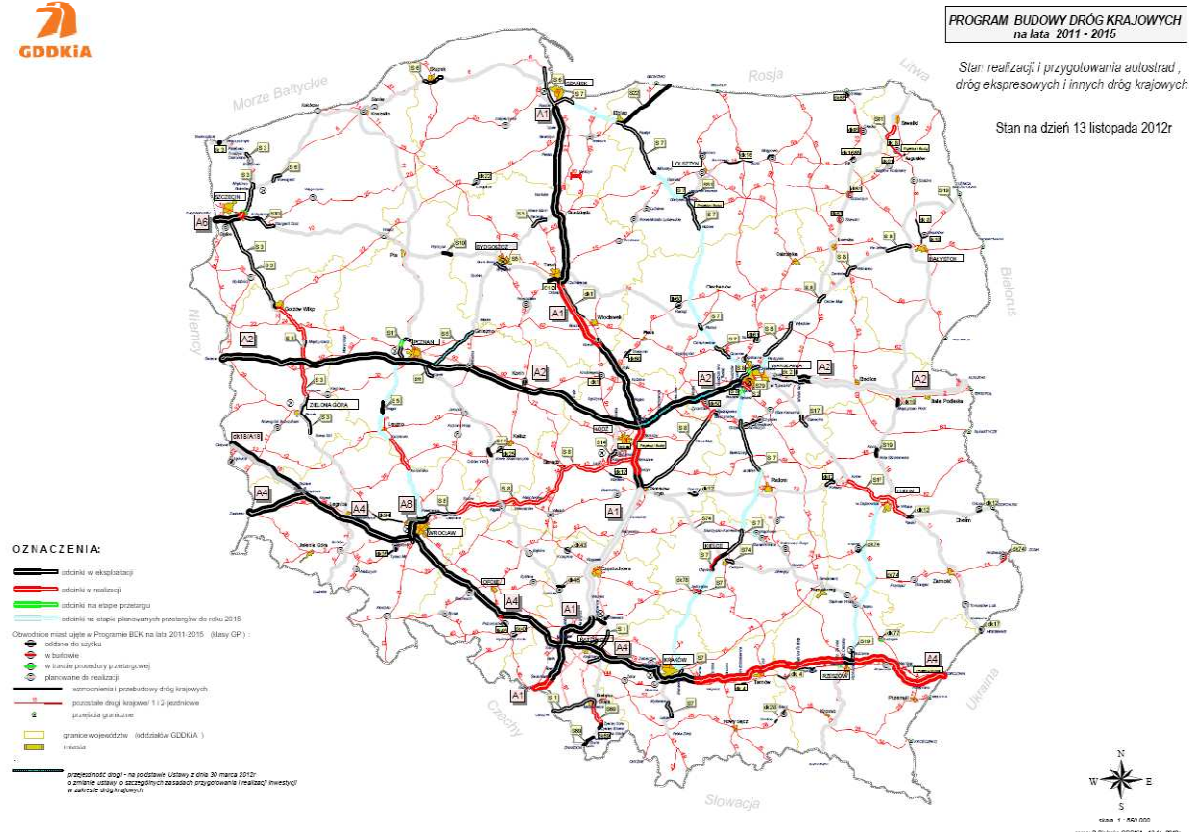
Głównym problemem polskiej sieci drogowej jest brak odpowiedniej infrastruktury, co zmniejsza komfort i wydłuża czas podróży do poszczególnych obszarów Polski. Odcinki dróg ekspresowych i autostrad są w znacznym stopniu rozproszone i znajdują się w dużej części w fazie budowy. Przekłada się to na małą dostępność komunikacyjną wielu obszarów Polski. Dodatkowo, przepustowość połączeń między głównymi polskimi aglomeracjami miejskimi jest ograniczona. Prowadzi to do bardzo dużego zatłoczenia głównych dróg krajowych i wzrostu kosztów podróży.

Spośród autostrad, których oddanie do użytku może przyczynić się do wzrostu przepustowości w transporcie drogowym, najwyższym stopniem zaawansowania prac odznaczają się autostrada A4 i autostrada A2. Znacznie mniej zaawansowana jest budowa autostrady A1.

Istniejący i planowany system autostrad i dróg ekspresowych w Polsce przedstawiono na poniższej mapie.

¹¹ Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – 22 maja 2012 r.)

Mapa 5: Istniejący i planowany system autostrad i dróg ekspresowych w Polsce



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA (listopad 2012)

Docelowo sieć dróg ekspresowych razem z systemem autostrad będzie łączyć główne krajowe źródła ruchu oraz zapewniać połączenia z krajami sąsiednimi. Rosnące zatłoczenie na drogach związane z ciągłym przyrostem liczby użytkowanych pojazdów, przy bardzo wolno postępujących pracach na rzecz poprawy warunków drogowych, może stanowić czynnik wywołujący wzrost zainteresowania korzystania z alternatywnych, w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego, form transportu pasażerskiego. Ponadto, podróż samochodem zazwyczaj trwa zdecydowanie dłużej niż podróż samolotem i jest bardziej uciążliwa.

Istotną przewagą transportu lotniczego w porównaniu do transportu samochodowego jest oszczędność czasu dla osób aktywnych zawodowo i turystów.

W zakresie przewozów lotniczych w ruchu regionalnym, opóźnienia w realizacji budowy autostrad i dróg ekspresowych w Polsce oraz przewidywana długofalowa modernizacja sieci kolejowej wskazują, możliwość rozwoju transportu lotniczego i wypełnienie luki podaźowej przez oferty przewoźników lotniczych i innych użytkowników lotnisk.

Sieć dróg województwa warmińsko-mazurskiego zapewnia dobrą komunikację wewnętrzną. Szczególne znaczenie mają drogi krajowe nr 7 relacji Gdańsk-Olsztyn-Nidzica-Warszawa aż do granicy ze Słowacją w Chyżnem, nr 16 relacji Ława-Olsztyn-Augustów do przejścia granicznego z Litwą w Ogrodnikach, nr 51 relacji Olsztyn-Olsztyn-Bezledy (granica

z Obwodem Kaliningradzkim) oraz nr 65 od granicy z Federacją Rosyjską przez Gołdap-Olecko-Ełk-Białystok do granicy z Białorusią.

Województwo bezpośrednio sąsiaduje z międzynarodowym korytarzem drogowym Via Baltica z Finlandii poprzez Estonię, Łotwę i Litwę do Warszawy.

Wskaźnik dróg publicznych o twardej nawierzchni na 100 km² wynosi w województwie 53,5 (Polska – 80).

Jedyny w województwie warmińsko-mazurskim port morski znajduje się w Elblągu nad Zalewem Wiślanym. W 1997 roku przeładowano w nim 641 tys. ton towarów i obsłużono ponad 16 tys. pasażerów. Port elbląski posiada 2,5 km nabrzeży. Na jego terenie znajdują się elewatory zbożowe, bocznicie kolejowe, stocznie remontowe i liczne bazy żeglarskie.¹²

Regionalny port w Elblągu obsługuje zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko-turystyczną.

Ponadto na terenie województwa warmińsko-mazurskiego funkcjonuje szeroko rozbudowana żegluga śródlądowa. Największe porty znajdują się m.in. w Ostródzie, Giżycku, Mikołajkach oraz Węgorzewie. Obsługują one ruch pasażersko-turystyczny.

Poniższa analiza wykazuje zagrożenie konkurencyjne ze strony różnych gałęzi transportu dla ruchu lotniczego, który może być w przyszłości realizowany z Lotniska Ełk.

Tabela 11: Konkurencja ze strony wybranych gałęzi transportu dla Lotniska Ełk

Segment ruchu/ Rodzaje transportu	Ruch regionalny	Ruch czarterowy	Ruch General Aviation
Transport lotniczy (inne lotniska)	xx	xx	xx
Transport samochodowy	x	x	xx
Transport kolejowy	xx	xx	x
Transport autobusowy	xx	x	x

x – średnia konkurencja

xx – wysoka konkurencja

Źródło: Opracowanie własne

Do głównych czynników wpływających na popyt i atrakcyjność środków transportu w segmencie transportu długodystansowego należą koszt podróży, czas przejazdu, bezpieczeństwo i komfort, jak również niezawodność.

Waga każdego z tych czynników różni się w zależności od charakterystyki pasażera. Specyfiką pasażerów biznesowych jest na przykład niska wrażliwość na cenę i wysoka wrażliwość na komfort podróży. Przeciwnie tendencje wykazują pasażerowie turystyczni. Niezależnie jednak od typu pasażera, czas przejazdu jest kluczowym kryterium w wyborze środka transportu w przejazdach dalekobieżnych. Ma on tym większe znaczenie, im większa jest

¹² Źródło: <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>

Liberalizacja przewozów lotniczych wpłynęła korzystnie na rozwój transportu lotniczego w Polsce. Porty regionalne, przede wszystkim za sprawą przewoźników wykonujących operacje lotnicze w ruchu niskokosztowym, umocniły swoją pozycję w sektorze transportu lotniczego względem centralnego lotniska w Warszawie.

Jak podaje Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) w roku 2011 wzrosła liczba pasażerów w polskich portach lotniczych. Ogółem obsłużonych zostało ponad 21,7 mln. pasażerów, co stanowiło wzrost o 6,1% w stosunku do roku poprzedniego. W tym samym okresie liczba operacji pasażerskich wyniosła prawie 247 tys., co oznaczało wzrost o 2,5% w porównaniu do roku 2010. Najszybciej rozwijały się regionalne porty lotnicze. Pod względem liczby pasażerów, lotniska po raz pierwszy po kryzysie osiągnęły wynik większy niż w roku 2008, w którym liczba obsłużonych pasażerów wyniosła prawie 20,7 mln. Porównując rok 2011 do roku 2008, w przewozach pasażerskich odnotowany został wzrost o 5,2%.

Zgodnie z informacjami publikowanymi przez ULC równolegle ze wzrostem ruchu lotniczego wzrosła również średnia liczba pasażerów przypadająca na jedną operację (z 85 do 88). Wzrost ten wynika z dwóch czynników: wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc w samolotach oraz wzrostu średniej wielkości samolotów operujących na polskim rynku.

Szczegółowe dane dotyczące liczby obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych w ruchu rozkładowym i czarterowym w polskich portach lotniczych w latach 2008-2011 przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Tabela 12: Liczba obsłużonych pasażerów i operacji lotniczych w latach 2008-2011*

Port Lotniczy	2011	2010	2009	2008	Dynamika 2011/2010	Dynamika 2011/2008
Warszawa						
Liczba pasażerów	9 322 485	8 666 552	8 278 747	9 436 958	7,6%	-1,2%
Liczba operacji pax	119 399	116 691	115 934	129 728	2,3%	-8,0%
Kraków						
Liczba pasażerów	2 994 359	2 839 124	2 658 841	2 897 071	5,5%	3,4%
Liczba operacji pax	28 990	29 706	29 150	31 438	-2,4%	-7,8%
Katowice						
Liczba pasażerów	2 500 984	2 366 410	2 301 161	2 402 338	5,7%	4,1%
Liczba operacji pax	22 096	20 446	20 186	21 165	8,1%	4,4%
Wrocław						
Liczba pasażerów	1 606 222	1 598 533	1 324 483	1 477 901	0,5%	8,7%
Liczba operacji pax	18 331	17 975	17 260	18 781	2,0%	-2,4%
Poznań						
Liczba pasażerów	1 425 865	1 383 656	1 235 942	1 256 064	3,1%	13,5%
Liczba operacji pax	16 612	16 738	15 980	16 236	-0,8%	2,3%
Łódź						
Liczba pasażerów	390 261	413 392	312 197	341 788	-5,6%	14,2%
Liczba operacji pax	3 044	3 265	4 176	4 184	-6,8%	-27,2%
Gdańsk						
Liczba pasażerów	2 449 702	2 208 819	1 890 253	1 930 513	10,9%	26,9%
Liczba operacji pax	26 645	25 006	22 524	23 139	6,6%	15,2%
Szczecin						

Liczba pasażerów	258 217	268 563	276 582	293 884	-3,9%	-12,1%
Liczba operacji pax	3 196	3 235	3 765	4 193	-1,2%	-23,8%
Bydgoszcz						
Liczba pasażerów	268 360	266 480	264 529	266 982	0,7%	0,5%
Liczba operacji pax	2 812	2 091	3 980	4 790	34,5%	-41,3%
Rzeszów						
Liczba pasażerów	487 740	451 720	380 711	320 115	8,0%	52,4%
Liczba operacji pax	5 226	4 863	4 263	3 446	7,5%	51,7%
Zielona Góra						
Liczba pasażerów	6 940	3 627	2 813	5 237	91,3%	32,5%
Liczba operacji pax	328	675	640	614	-51,4%	-46,6%
Ogółem						
Liczba pasażerów	21 711 135	20 466 876	18 926 259	20 628 851	6,1%	5,2%
Liczba operacji pax	246 679	240 691	237 858	257 714	2,5%	-4,3%

* Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz General Aviation

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego – ULC

Na podstawie powyższych danych dokładnie widać, jak światowy kryzys gospodarczy wpłynął na wyniki operacyjne poszczególnych polskich portów lotniczych. Wiele lotnisk do chwili obecnej odczuwa skutki kryzysu. Ogółem dopiero w roku 2011 liczba pasażerów była większa niż w roku 2008. Pod względem wykonanych operacji lotniczych rok 2011 nie był wyższy od roku 2008 ale jest to ściśle związane ze zmianami zachodzącymi w strukturze floty, tak w Polsce, jak i na całym świecie. Przewoźnicy wykonują mniej operacji lotniczych ale większymi statkami powietrznymi. Przekłada się to na wyższe współczynniki wypełnienia miejsc w samolotach, a tym samym wzrasta wskaźnik liczby pasażerów na operację lotniczą.

W 2011 roku Polska zanotowała jedną z największych dynamik wzrostu ruchu lotniczego. Do wzrostu liczby pasażerów przyczynił się w dużej mierze ruch niskokosztowy. Linie niskokosztowe stymulują przewoźników tradycyjnych i skłaniają ich do rewidowania siatki połączeń oraz oferowanej oferty cenowej.

Regionalne porty lotnicze generowały 57,1% ruchu pasażerskiego w 2011 roku. Pod względem obsłużonych operacji lotniczych w ruchu pasażerskim ich udział wyniósł 51,6%. W poniższej tabeli przedstawiony został szczegółowo udział portów lotniczych w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce.

Tabela 13: Udział polskich lotnisk w obsłudze pasażerów i operacji lotniczych w latach 2008-2011*

Port Lotniczy	2011	2010	2009	2008
Warszawa				
Liczba pasażerów	42,9%	42,3%	43,7%	45,7%
Liczba operacji pax	48,4%	48,5%	48,7%	50,3%
Kraków				
Liczba pasażerów	13,8%	13,9%	14,0%	14,0%
Liczba operacji pax	11,8%	12,3%	12,3%	12,2%
Katowice				
Liczba pasażerów	11,5%	11,6%	12,2%	11,6%
Liczba operacji pax	9,0%	8,5%	8,5%	8,2%

Wrocław				
Liczba pasażerów	7,4%	7,8%	7,0%	7,2%
Liczba operacji pax	7,4%	7,5%	7,3%	7,3%
Poznań				
Liczba pasażerów	6,6%	6,8%	6,5%	6,1%
Liczba operacji pax	6,7%	7,0%	6,7%	6,3%
Łódź				
Liczba pasażerów	1,8%	2,0%	1,6%	1,7%
Liczba operacji pax	1,2%	1,4%	1,8%	1,6%
Gdańsk				
Liczba pasażerów	11,3%	10,8%	10,0%	9,4%
Liczba operacji pax	10,8%	10,4%	9,5%	9,0%
Szczecin				
Liczba pasażerów	1,2%	1,3%	1,5%	1,4%
Liczba operacji pax	1,3%	1,3%	1,6%	1,6%
Bydgoszcz				
Liczba pasażerów	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%
Liczba operacji pax	1,1%	0,9%	1,7%	1,9%
Rzeszów				
Liczba pasażerów	2,2%	2,2%	2,0%	1,6%
Liczba operacji pax	2,1%	2,0%	1,8%	1,3%
Zielona Góra				
Liczba pasażerów	0,03%	0,02%	0,01%	0,03%
Liczba operacji pax	0,1%	0,3%	0,3%	0,2%
Ogółem				
Liczba pasażerów	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Liczba operacji pax	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

* Dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz General Aviation

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego – ULC

Spośród lotnisk znajdujących się najbliżej planowanego lotniska w okolicach Ełku, w całym analizowanym okresie, dominujący udział miał Port Lotniczy w Warszawie, około 43% w liczbie obsługiwanych pasażerów i około 49% w liczbie operacji lotniczych. W nieco dalszej odległości położony jest Port Lotniczy Gdańsk-Rębiechowo. Jego udział w roku 2011 wyniósł około 11% zarówno w liczbie obsługiwanych pasażerów, jak i wykonanych operacji lotniczych z/do Polski. Przewiduje się, że struktura udziałów w najbliższych latach pozostanie na zbliżonym poziomie.

W zakresie planów rozwoju infrastruktury lotniskowej, polskie lotniska podejmują szereg przedsięwzięć inwestycyjnych, które mają na celu przede wszystkim zwiększenie dotychczasowej przepustowości. Rozwój ruchu lotniczego powoduje również konieczność, jak najszybszego zapewnienia rozwoju sieci komunikacyjnych wokół lotnisk w celu poprawy ich dostępności dla głównych aglomeracji. Dlatego inwestycje związane z rozbudową polskich lotnisk powinny być powiązane z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej. Stale rosnący popyt na usługi transportu lotniczego to szansa rozwoju również dla małych lotnisk, takich jak planowane Lotnisko Ełk, z którego w przyszłości mogłyby być wykonywane operacje lotnicze w segmencie przewozów regionalnych, czarterowych i General Aviation.

Prognoza ruchu lotniczego dla Polski

W tabeli poniżej przedstawiono prognozę Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącą przewozów pasażerskich w Polsce.

Tabela 14: Prognoza ruchu lotniczego dla Polski na lata 2012-2030

Rok	Liczba pasażerów (w tys.)	Dynamika	Liczba operacji w ruchu pasażerskim (w tys.)	Dynamika	Mobilność
2011	21 713	6,1%	246,7	2,5%	0,57
2012	23 614	8,8%	261,5	6,0%	0,62
2013	24 880	5,4%	272,6	4,2%	0,65
2014	26 628	7,0%	282,0	3,5%	0,70
2015	28 492	7,0%	292,6	3,8%	0,75
2016	30 452	6,9%	304,2	3,9%	0,80
2017	32 340	6,2%	312,2	2,6%	0,85
2018	34 345	6,2%	320,9	2,8%	0,91
2019	36 234	5,5%	330,2	2,9%	0,96
2020	38 226	5,5%	339,7	2,9%	1,01
2021	40 329	5,5%	349,6	2,9%	1,07
2022	42 547	5,5%	359,7	2,9%	1,13
2023	44 504	4,6%	368,7	2,5%	1,18
2024	46 551	4,6%	377,9	2,5%	1,24
2025	48 693	4,6%	387,4	2,5%	1,30
2026	50 933	4,6%	397,1	2,5%	1,36
2027	52 868	3,8%	405,4	2,1%	1,42
2028	54 877	3,8%	413,9	2,1%	1,48
2029	56 962	3,8%	422,6	2,1%	1,54
2030	59 127	3,8%	431,5	2,1%	1,61

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC (aktualizacja: kwiecień 2012 r.)

Powyższa prognoza ruchu lotniczego została opracowana przez ULC w kwietniu 2012 r. Jest to prognoza popytowa. ULC zastrzega, że w przypadku niepodjęcia przez zarządzających lotniskami niezbędnych inwestycji zmierzających m.in. do poprawy przepustowości, jak również z uwagi na dynamicznie zmieniającą się sytuację gospodarki światowej, co przekłada się na branżę lotniczą, dane zawarte w prognozie mogą ulec zmianie.

Zgodnie z prognozą w kolejnych latach zarówno liczba pasażerów, jak i operacji lotniczych obsługiwanych przez polskie lotniska będzie rosła. W okresie 2012-2030 w odniesieniu do przewozów pasażerskich należy spodziewać się wzrostu w tempie 5,4% rocznie. Dla operacji lotniczych przewiduje się średnioroczny wzrost na poziomie 3,0%. Tempo wzrostu będzie systematycznie malało. W całym horyzoncie prognozy zakłada się większy wzrost w zakresie liczby pasażerów niż operacji lotniczych.

Powyższe prognozy wskazują, że istnieje duży potencjał rozwoju dla transportu lotniczego w Polsce. Należy jednak mieć na względzie, że branża lotnicza podatna jest na wszelkiego

rodzaju zmiany zachodzące w gospodarce światowej, co w przypadku kryzysu powoduje znaczne spadki i wyhamowanie dynamiki nawet na wiele lat.

Aktywizacji przewozów lotniczych w Polsce będzie sprzyjał wzrost mobilności społeczeństwa. Współczynnik liczby pasażerów transportu lotniczego obsługiwanych w portach lotniczych danego kraju przypadający na 1 mieszkańca został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 15: Współczynnik mobilności dla wybranych krajów europejskich

Kraj	Współczynnik mobilności	
	2010	2011
Austria	2,81	2,99
Belgia	2,09	2,29
Bułgaria	0,82	0,90
Chorwacja	1,06	1,13
Cypr	8,48	8,62
Czechy	1,17	b.d.
Dania	4,40	4,38
Estonia	1,03	1,42
Finlandia	2,66	3,05
Francja	1,90	b.d.
Grecja	2,84	b.d.
Hiszpania	3,34	3,58
Holandia	2,93	3,24
Irlandia	5,17	5,11
Islandia	6,41	7,73
Litwa	0,69	0,83
Luksemburg	3,21	3,59
Łotwa	2,07	2,46
Malta	7,95	8,40
Niemcy	2,03	2,14
Norwegia	6,08	6,59
Polska	0,48	0,54
Portugalia	2,42	2,61
Rumunia	0,41	0,45
Słowacja	0,35	0,34
Słowenia	0,68	0,66
Szwajcaria	4,83	5,27
Szwecja	2,85	3,16
Węgry	0,82	0,89
Wlk. Brytania	3,11	3,22
Włochy	1,81	1,92

Źródło: Raport Rynek Lotniczy 2012 – dodatek do Wiadomości Turystycznych (listopad 2012)

W Polsce współczynnik mobilności jest wciąż na niskim poziomie, co wskazuje, że istnieje duży potencjał dla rozwoju transportu lotniczego, jak również mając na uwadze obecną sytuację ekonomiczną, należy postrzegać Polskę w grupie krajów, w których rynek transportu lotniczego powinien rozwijać się dynamicznie. Zwiększający się popyt na usługi lotnicze dotyczy mieszkańców całej Polski, w tym również województwa warmińsko-mazurskiego. Mimo rozwoju przewozów lotniczych, liczba portów lotniczych w Polsce, a w konsekwencji ich oferta pozostaje znacznie niższa niż w krajach zachodnioeuropejskich. Według prognozy ULC współczynnik mobilności w roku 2030 wyniesie 1,6.

W horyzoncie długookresowym dynamika transportu lotniczego w Polsce, jak i innych krajach Europy Wschodniej powinna być wyższa aniżeli w Europie Zachodniej, gdzie rynek jest dużo bardziej dojrzały.

Ceny paliwa lotniczego

Tabela 16: Średnia cena paliwa lotniczego za baryłkę

Rok	Cena za baryłkę (w USD)
2005	55
2006	65
2007	72
2008	97
2009	62
2010	80
2011	111

Źródło: Raport Rynek Lotniczy 2012 – dodatek do Wiadomości Turystycznych (listopad 2012)

Jak wynika z powyższej tabeli średnia cena paliwa lotniczego za baryłkę systematycznie wzrasta. W roku 2011 w porównaniu do roku 2005 dynamika wyniosła ponad 100%. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w publikacji „Raport Rynek Lotniczy 2012” w grudniu 2011 roku ceny paliwa lotniczego były o 14% niższe w odniesieniu do cen z początku roku 2011 i przez większą część roku zmieniały się w przedziale 10-15 USD za baryłkę. Taki stan utrudnia dynamiczny rozwój przewoźników lotniczych. Wzrastają koszty zakupu paliwa i koszty zabezpieczania się przed wahaniami cen. Jak podaje powyższe źródło ceny paliw pozostają wysokie z powodu ograniczeń podaży (spadek zapasów z 66 do 64 dni). Ponadto ceny są również wspierane przez duży popyt na produkty naftowe na rynku chińskim.

Szacuje się, że nawet 35% mogą wynieść koszty przewoźnika lotniczego związane z wydatkami na paliwo. Średnio można założyć, że koszty takie wynoszą 25-30%. Taki stan powoduje, że sytuacja ekonomiczna poszczególnych przewoźników, a tym samym wielkość obsługiwanego przez nich ruchu lotniczego jest ściśle skorelowana z cenami ropy naftowej na światowych rynkach. Mając na uwadze wzrost cen paliwa lotniczego w horyzoncie długookresowym oraz inne koszty przewoźników można założyć, że wpłynie to również na ceny przez nich oferowane.

Analiza otoczenia, w tym obszaru oddziaływania Lotniska Ełk

Słabą stroną województwa warmińsko-mazurskiego jest obecnie brak możliwości korzystania z transportu lotniczego, który umożliwiłby i ułatwił zarówno przewozy międzynarodowe, jak i regionalne. Wykonywanie operacji lotniczych z jedyne międzynarodowego portu lotniczego znajdującego się w województwie (koło Szczytna) jest obecnie zawieszone. Planuje się niebawem udostępnienie tego lotniska dla lotów z widocznością VFR (Visual Flight Rules). Oczekuje się, że uruchomienie regularnych operacji lotniczych nastąpi w roku 2014.

Ponadto w województwie warmińsko-mazurskim znajdują się następujące czynne lotniska lokalne:

- Lotnisko Elbląg: sportowe lotnisko posiadające trawiastą drogę startową (600x100 m);
- Lotnisko Olsztyn-Dajtki: sportowe lotnisko z nowo wybudowaną, oświetloną, asfaltobetonową drogą startową (800 m);
- Lotnisko Gryźliny (Łańsk) koło Olsztynka: wielofunkcyjne lotnisko powojaskowe z trawiastą drogą startową (860x60 m);
- Lotnisko Olecko: lotnisko rekreacyjne z trawiastą drogą startową (700x50 m);
- Lotnisko Kętrzyn-Wilamowo (poniemieckie wojskowe): sportowe lotnisko z trawiastą drogą startową (1 105x800 m);

Obecnie nieczynne lotniska to:

- Lotnisko Lidzbark: lotnisko powojaskowe;
- Lotnisko Muszaki koło Nidzicy: lotnisko wojskowe z 500 m asfaltową drogą startową;
- Lotnisko Orneta: lotnisko powojaskowe z betonową drogą startową o długości 2000 m;
- Lotnisko Rostki koło Orzysza: dawna wojskowa baza lotnicza z drogą startową o długości 2000 m;
- Lotnisko Wielbark koło Nidzicy: drogowy, wojskowy odcinek lotniskowy;
- Lotnisko Grajwo koło Giżycka: lotnisko rekreacyjne.¹³

Na podstawie powyższych informacji można jednoznacznie stwierdzić, że dla województwa warmińsko-mazurskiego największe znaczenie ma lotnisko o charakterze międzynarodowym Szczytno (Lotnisko Mazury). Posiada betonową drogę startową o parametrach 2000x60 m i położone jest 10 km od centrum miasta Szczytna oraz 58 km od stolicy regionu Olsztyna. Stanowi to o jego dużym potencjale rozwojowym. Ponowne uruchomienie lotniska znacząco poprawi dostępność regionu i umożliwi potencjalnym pasażerom lepszą komunikację z innymi regionami, w tym również położonymi poza granicami Polski.

Rozpatrując możliwy obszar oddziaływania Lotniska Ełk należy wziąć pod uwagę, że znajduje się on w obszarze ciężenia:

- Lotniska Chopina w Warszawie pełniące rolę centralnego portu lotniczego;
- Lotniska Gdańsk-Rębiechowo pełniące rolę lotniska regionalnego;

¹³ Źródło: opracowanie na podstawie: <http://wrota.warmia.mazury.pl/Informacje-o-regionie.html>, <http://www.mazuryairport.com/>, <http://aeroklubelblaski.pl/>, <http://www.aeroklub.olsztyn.pl/>, <http://lotniska.dlapilota.pl/gryzliny>, <http://lotniska.dlapilota.pl/gize-kolecka>, http://www.lotniskoketrzyn.pl/index.php?op=strony&strona=dla_pilota&lang=pl

- Lotniska Modlin, które w lipcu 2012 roku rozpoczęło działalność i dołączyło do sieci polskich lotnisk regionalnych;
- Lotniska Mazury, którego zarządzający planuje wznowienie działalności w roku 2014.

Ponadto w samym województwie warmińsko-mazurskim znajduje się jeszcze kilka lotnisk wymienionych powyżej, które potencjalnie mogą pełnić podobną rolę, jak planowane Lotnisko Ełk. Należy liczyć się z tym, że w przyszłości będą one stanowiły bezpośrednią konkurencję dla lotniska położonego w okolicach Ełku, przede wszystkim w segmencie lotnictwa ogólnego (General Aviation).

Lotniska w Warszawie, Gdańsku, Modlinie, Szczycie świadczą bądź w niedługim okresie będą świadczyły usługi konkurencyjne dla Lotniska Ełk. Chodzi tu przede wszystkim o przewozy w ruchu regionalnym i czarterowym. Jednakże z uwagi na odległość tych lotnisk od Ełku nie powinny stanowić alternatywy w zakresie ruchu General Aviation. Przede wszystkim położone w dość nieznacznej odległości Lotnisko Mazury będzie i w tym segmencie ruchu stanowić silną konkurencję dla Lotniska Ełk.

Obszar oddziaływania powyższych lotnisk nakłada się na obszar ciężenia Lotniska Ełk i właśnie to one będą stanowiły główną konkurencję wśród krajowych lotnisk. Zakłada się, że taki stan utrzyma się w całym horyzoncie prognozy. Ponadto do wskazanych lotnisk mogą dołączyć lotniska lokalne znajdujące się w sąsiednim województwie podlaskim (Lotnisko Suwałki, Lotnisko Białystok), jeżeli zostaną podjęte odpowiednie działania przez zarządzających tymi lotniskami.

Przewiduje się, że bezpośredni obszar oddziaływania Lotniska Ełk obejmie część województwa warmińsko mazurskiego oraz podlaskiego i ewentualnie nieznaczny obszar województwa mazowieckiego. Będzie się on stopniowo zwiększał głównie za sprawą modernizacji infrastruktury drogowej, jednakże ze względu na planowane położenie lotniska w dość bliskiej odległości od wschodniej i północnej granicy Polski, a tym samym granicy Unii Europejskiej oraz przewidywany rozwój sąsiednich głównych miast, w tym obsługujących je lotnisk, zakłada się tylko nieznaczne rozszerzenie obszaru oddziaływania.

Spośród lotnisk położonych poza granicami Polski największą konkurencję w zakresie przewozów rozkładowych i czarterowych dla Lotniska Ełk będą stanowiły lotniska litewskie, w tym przede wszystkim międzynarodowe porty lotnicze w Kownie i Wilnie. Litwa podobnie, jak Polska znajduje się w strefie Schengen, co pozwala na szybki transport drogą lądową bez konieczności przechodzenia kontroli granicznej, a z uwagi na odległości do tych lotnisk możliwy jest stosunkowo dogodny i szybki przejazd, w szczególności na lotnisko w Kownie.

Oprócz czynnika czasu dojazdu, siatka połączeń portów lotniczych i jej dalsza aktywizacja będzie determinowała decyzje potencjalnych pasażerów o wyborze danego lotniska, jako miejsca rozpoczęcia podróży lotniczej.

Tabela poniżej przedstawia obecną sytuację pod względem liczby połączeń i liczby przewoźników lotniczych lotnisk krajowych i międzynarodowych, które będą stanowiły

główną konkurencję dla planowanego Lotniska Ełk przede wszystkim w zakresie przewozów w ruchu rozkładowym i czarterowym.

Tabela 17: Liczba połączeń i przewoźników lotniczych w ruchu rozkładowym

Port Lotniczy	Liczba połączeń ogółem	Liczba połączeń długodystansowych	Liczba przewoźników ogółem	Liczba przewoźników niskokosztowych
Lotniska zagraniczne				
Kowno	6	0	3	2
Wilno	35	0	17	4
Lotniska krajowe				
Gdańsk	50	0	13	4
Warszawa	63	6	26	3
Modlin	25	0	2	2

Źródło: Opracowanie własne

Siatka połączeń poszczególnych portów lotniczych ma bezpośredni wpływ na wielkość obszaru ciężenia danego lotniska. Jak wynika z powyższej tabeli największy potencjał, a tym samym największe możliwości pozyskania pasażerów z obszaru oddziaływania przyszłego lotniska koło Ełku mają polskie porty lotnicze. Lotnisko w Kownie mimo położenia w dość bliskiej odległości od obszaru województwa warmińsko-mazurskiego dysponuje słabo rozwiniętą siatką połączeń. Oferta jest mało zróżnicowana w porównaniu do konkurencyjnych lotnisk, a przewozy w ruchu międzynarodowym wykonywane są wyłącznie przez przewoźników niskokosztowych Ryanair i Wow Air (ogółem na 5 kierunkach, z czego 4 obsługiwane są przez irlandzkiego przewoźnika). Przewoźnik Air Baltic oferuje z tego portu lotniczego wyłącznie przewozy w ruchu krajowym na trasie do Rygi. Generowanie przewozów w ruchu międzynarodowym wyłącznie przez przewoźników niskokosztowych utrudnia potencjalnym pasażerom możliwość transferu na inne kierunki nie znajdujące się w siatce połączeń danego lotniska. Port lotniczy w Wilnie mimo znacznie bogatszej siatki połączeń niż lotnisko w Kownie z punktu widzenia osób zamieszkujących obszar województwa warmińsko-mazurskiego jest już mniej atrakcyjny, z uwagi na odległość do lotniska, która mimo, że jest podobna, jak do polskich regionalnych lotnisk (Gdańsk, Modlin) i centralnego portu lotniczego w Warszawie, to oferta lotniska jest mniej konkurencyjna od tej, z którą wychodzą naprzeciw pasażerom polskie porty lotnicze.

Siatka połączeń polskich lotnisk poddanych analizie jest dużo bardziej zróżnicowana, a tym samym bardziej konkurencyjna. Wybrane trasy obsługiwane są zarówno przez przewoźników tradycyjnych, jak i niskokosztowych. Z uwagi na powyższe oraz na porównywalną odległość łączącą te lotniska z obszarem oddziaływania planowanego lotniska koło Ełku, jak analizowanych portów położonych na obszarze Litwy, należy spodziewać się, że bezpośrednią konkurencją dla Lotniska Ełk będą stanowiły przede wszystkim krajowe porty lotnicze. Przyczyni się do tego również postępujący rozwój infrastruktury drogowej, a co za tym idzie skrócenie przejazdu drogą lądową do wybranych lotnisk krajowych będących w zainteresowaniu potencjalnych pasażerów województwa warmińsko-mazurskiego, w tym powiatu ełckiego oraz województwa podlaskiego.

Obecność na polskim rynku transportu lotniczego „potentatów” w przewozach niskokosztowych (easyJet, Ryanair, Wizz Air) może wpłynąć negatywnie na przewozy

pozostałych, mniejszych przewoźników wykonujących operacje lotnicze w ruchu regionalnym i niskokosztowym z/do tych samych portów lotniczych, bądź do lotnisk położonych w bliskim sąsiedztwie. Obecnie główni europejscy przewoźnicy niskokosztowi wykonują swoje operacje lotnicze z większości polskich portów regionalnych. Niewykluczona jest również ich dalsza ekspansja na lotniska, które będą w stanie zapewnić im odpowiednią infrastrukturę do obsługi operacji lotniczych i pasażerów, tak jak ma to miejsce w przypadku Lotniska Modlin (od lipca 2012) i Lotniska Lublin (od grudnia 2012).

Takim lotniskiem może również stać się w przyszłości Lotnisko Mazury, które poprzez rozwój, a następnie aktywizację przewozów drogą lotniczą będzie najbliższym portem lotniczym umożliwiającym międzynarodowe podróże lotnicze mieszkańcom Warmii i Mazur. Należy jednak liczyć się z tym, że lotnisko to w pełni nie zabezpieczy potrzeb przewozowych potencjalnych pasażerów z tego regionu, którzy w dalszym ciągu będą korzystali z usług lotnisk, których oferta przewozowa będzie bardziej rozwinięta i będzie spełniała ich oczekiwania.

Wyniki prognozy ruchu lotniczego

Przedstawione poniżej wyniki prognozy ruchu lotniczego dla Lotniska Ełk na lata 2015-2040 przygotowane zostały z uwzględnieniem przewozów pasażerskich oraz operacji lotniczych wraz z tonażem. Analizie poddano ruch lotniczy w segmencie przewozów regionalnych, czarterowych i General Aviation.

Prognoza przewozów pasażerskich

Poniżej przedstawiona została prognoza przewozów pasażerskich dla Lotniska Ełk. Prognoza uwzględnia trzy scenariusze (konserwatywny, optymalny i optymistyczny) w podziale na poszczególne segmenty ruchu w latach 2015-2040.

Tabela 18: Prognoza przewozów pasażerskich (scenariusz konserwatywny)

Pasażerowie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	0	0	264	561	595	630	665	2 036	2 133	2 232
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	0	221	254	291	334	383	430	481	539	604	676	757	847
Ogółem	0	221	254	291	334	647	991	1 076	1 169	1 269	2 712	2 890	3 079

Źródło: Opracowanie własne

Pasażerowie	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	2 333	2 435	2 539	3 967	4 128	4 292	4 457	4 626	6 395	6 626	6 860	7 098	7 339
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	948	1 060	1 185	1 294	1 413	1 543	1 685	1 838	2 006	2 188	2 386	2 602	2 836
Ogółem	3 281	3 495	3 724	5 262	5 542	5 835	6 142	6 464	8 401	8 814	9 246	9 700	10 175

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19: Prognoza przewozów pasażerskich (scenariusz optymalny)

Pasażerowie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	431	455	958	1 723	1 804	2 664	2 779	3 503	3 649	3 798
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	770	879
General Aviation	0	636	932	1 073	1 236	1 422	1 606	1 815	2 049	2 313	2 611	2 946	3 323
Ogółem	0	636	932	1 505	1 690	2 379	3 330	3 619	4 713	5 092	6 114	7 365	8 000

Źródło: Opracowanie własne

Pasażerowie	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	3 949	4 102	5 262	5 454	5 649	5 847	6 048	8 335	8 610	8 889	9 171	9 457	9 748
ruch czarterowy	992	1 107	1 225	1 295	1 366	1 439	1 513	4 224	4 487	4 701	4 921	5 148	5 381
General Aviation	3 747	4 225	4 762	5 270	5 830	6 449	7 131	7 885	8 716	9 633	10 644	11 760	12 990
Ogółem	8 688	9 434	11 249	12 019	12 845	13 734	14 691	20 444	21 813	23 223	24 737	26 365	28 118

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20: Prognoza przewozów pasażerskich (scenariusz optymistyczny)

Pasażerowie	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	508	533	1 120	1 939	2 031	2 966	3 100	3 937	4 106	4 279
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	866	977	1 091
General Aviation	350	1 471	1 722	2 006	2 327	2 687	3 087	3 531	4 019	4 553	5 134	5 787	6 522
Ogółem	350	1 471	1 722	2 514	2 861	3 807	5 027	5 562	6 985	7 653	9 937	10 870	11 892

Źródło: Opracowanie własne

Pasażerowie	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	4 454	4 633	5 940	6 169	6 402	6 639	6 880	10 331	10 815	11 309	11 763	12 225	12 696
ruch czarterowy	1 208	1 328	5 537	5 869	6 211	6 561	6 921	7 150	12 850	13 066	13 528	13 749	13 969
General Aviation	7 349	8 279	9 324	10 404	11 607	12 947	14 439	16 100	17 948	20 005	22 294	24 841	27 674
Ogółem	13 011	14 239	20 801	22 443	24 220	26 147	28 240	33 580	41 613	44 380	47 585	50 815	54 339

Źródło: Opracowanie własne

Prognoza operacji lotniczych

Tabele poniżej przedstawiają prognozę operacji lotniczych dla Lotniska Ełk w podziale na poszczególne kategorie ruchu w latach 2015-2040. Projekcja operacji lotniczych została przygotowana analogicznie do prognozy przewozów pasażerskich z uwzględnieniem trzech scenariuszy (konserwatywny, optymalny i optymistyczny).

Tabela 21: Prognoza operacji lotniczych (scenariusz konserwatywny)

Operacje	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	0	0	48	100	104	108	112	224	232	240
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	0	184	207	233	262	295	324	357	392	432	475	522	574
Ogółem	0	184	207	233	262	343	424	461	500	544	699	754	814

Źródło: Opracowanie własne

Operacje	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	248	256	264	408	420	432	444	456	624	640	656	672	688
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	632	695	764	822	883	950	1 021	1 097	1 180	1 268	1 363	1 466	1 576
Ogółem	880	951	1 028	1 230	1 303	1 382	1 465	1 553	1 804	1 908	2 019	2 138	2 264

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22: Prognoza operacji lotniczych (scenariusz optymalny)

Operacje	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	56	58	120	182	188	256	264	342	352	362
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	36
General Aviation	0	410	590	667	753	851	945	1 049	1 164	1 292	1 435	1 592	1 767
Ogółem	0	410	590	723	811	971	1 127	1 237	1 420	1 556	1 777	1 976	2 165

Źródło: Opracowanie własne

Operacje	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	372	382	468	480	492	504	516	704	720	736	752	768	784
ruch czarterowy	40	44	48	50	52	54	56	110	114	116	118	120	122
General Aviation	1 962	2 178	2 417	2 635	2 872	3 130	3 412	3 719	4 054	4 419	4 816	5 250	5 722
Ogółem	2 374	2 604	2 933	3 165	3 416	3 688	3 984	4 533	4 888	5 271	5 686	6 138	6 628

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 23: Prognoza operacji lotniczych (scenariusz optymistyczny)

Operacje	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	58	60	124	190	196	268	276	356	366	376
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	40	44
General Aviation	184	760	874	1 001	1 141	1 295	1 463	1 646	1 844	2 056	2 282	2 533	2 811
Ogółem	184	760	874	1 059	1 201	1 419	1 653	1 842	2 112	2 332	2 674	2 939	3 231

Źródło: Opracowanie własne

Operacje	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	386	396	486	498	510	522	534	764	786	808	828	848	868
ruch czarterowy	48	52	164	170	176	182	188	192	324	324	328	328	328
General Aviation	3 121	3 464	3 845	4 229	4 652	5 117	5 629	6 192	6 811	7 493	8 242	9 066	9 973
Ogółem	3 555	3 912	4 495	4 897	5 338	5 821	6 351	7 148	7 921	8 625	9 398	10 242	11 169

Źródło: Opracowanie własne

Prognoza tonażu

Podobnie, jak projekcje przewozów pasażerskich i operacji lotniczych, prognoza tonażu obejmuje trzy scenariusze w podziale na poszczególne kategorie ruchu w latach 2015-2040 i została przedstawiona w poniższych tabelach.

Tabela 24: Prognoza tonażu (scenariusz konserwatywny)

Tonaż	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	0	0	192	400	416	432	448	1 220	1 264	1 308
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	0	589	671	764	870	990	1 102	1 227	1 365	1 519	1 690	1 880	2 091
Ogółem	0	589	671	764	870	1 182	1 502	1 643	1 797	1 967	2 910	3 144	3 399

Źródło: Opracowanie własne

Tonaż	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	1 352	1 396	1 440	2 226	2 292	2 358	2 424	2 490	3 408	3 496	3 584	3 672	3 760
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
General Aviation	2 325	2 585	2 874	3 123	3 392	3 685	4 002	4 346	4 719	5 124	5 563	6 038	6 554
Ogółem	3 677	3 981	4 314	5 349	5 684	6 043	6 426	6 836	8 127	8 620	9 147	9 710	10 314

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25: Prognoza tonażu (scenariusz optymalny)

Tonaż	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	252	261	540	964	996	1 462	1 508	1 869	1 924	1 979
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	544	612
General Aviation	0	1 476	2 165	2 493	2 870	3 303	3 733	4 217	4 762	5 376	6 068	6 847	7 724
Ogółem	0	1 476	2 165	2 745	3 131	3 843	4 697	5 213	6 224	6 884	7 937	9 315	10 315

Źródło: Opracowanie własne

Tonaż	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	2 034	2 089	2 676	2 745	2 814	2 883	2 952	4 028	4 120	4 212	4 304	4 396	4 488
ruch czarterowy	680	748	816	850	884	918	952	2 546	2 640	2 700	2 760	2 820	2 880
General Aviation	8 711	9 821	11 071	12 252	13 555	14 995	16 583	18 336	20 270	22 403	24 757	27 352	30 215
Ogółem	11 425	12 658	14 563	15 847	17 253	18 796	20 487	24 910	27 030	29 315	31 821	34 568	37 583

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 26: Prognoza tonażu (scenariusz optymistyczny)

Tonaż	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ruch regionalny	0	0	0	261	270	558	1 010	1 042	1 536	1 582	1 952	2 007	2 062
ruch czarterowy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	612	680	748
General Aviation	681	2 873	3 374	3 943	4 586	5 309	6 116	7 012	8 001	9 086	10 268	11 600	13 101
Ogółem	681	2 873	3 374	4 204	4 856	5 867	7 126	8 054	9 537	10 668	12 832	14 287	15 911

Źródło: Opracowanie własne

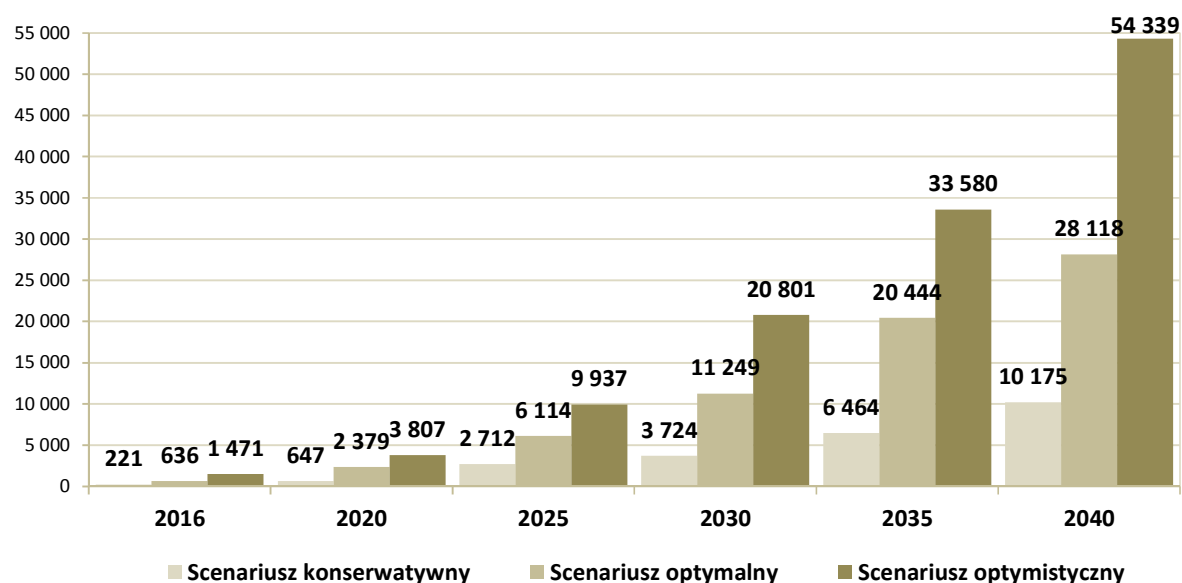
Tonaż	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
ruch regionalny	2 117	2 172	2 787	2 856	2 925	2 994	3 063	4 644	4 814	4 984	5 128	5 272	5 416
ruch czarterowy	816	884	3 464	3 592	3 720	3 848	3 976	4 044	7 068	7 068	7 188	7 188	7 188
General Aviation	14 791	16 696	18 840	21 062	23 540	26 304	29 385	32 818	36 645	40 909	45 659	50 951	56 844
Ogółem	17 724	19 752	25 091	27 510	30 185	33 146	36 424	41 506	48 527	52 961	57 975	63 411	69 448

Źródło: Opracowanie własne

Wyszczególnione scenariusze odzwierciedlają popyt w poszczególnych segmentach ruchu różniących się mechanizmem kreowania potrzeb przewozowych, czynnikami je kształtującymi, jak również ofertą podażową ze strony przewoźników lotniczych i innych użytkowników lotniska.

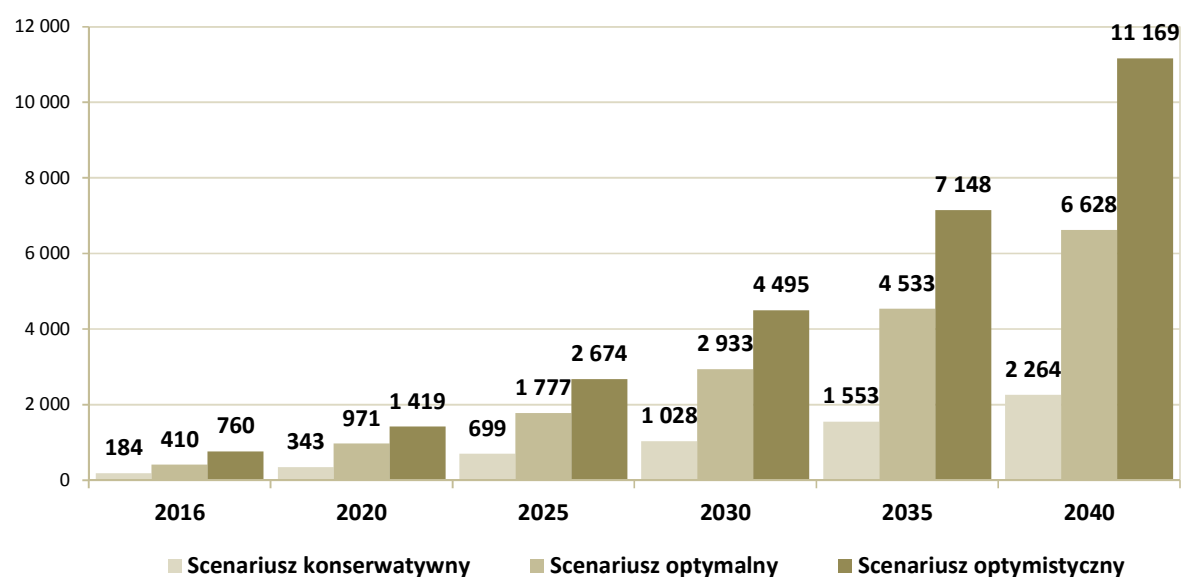
Porównanie scenariuszy

Wykres 1: Prognoza przewozów pasażerskich według scenariuszy w latach 2016-2040



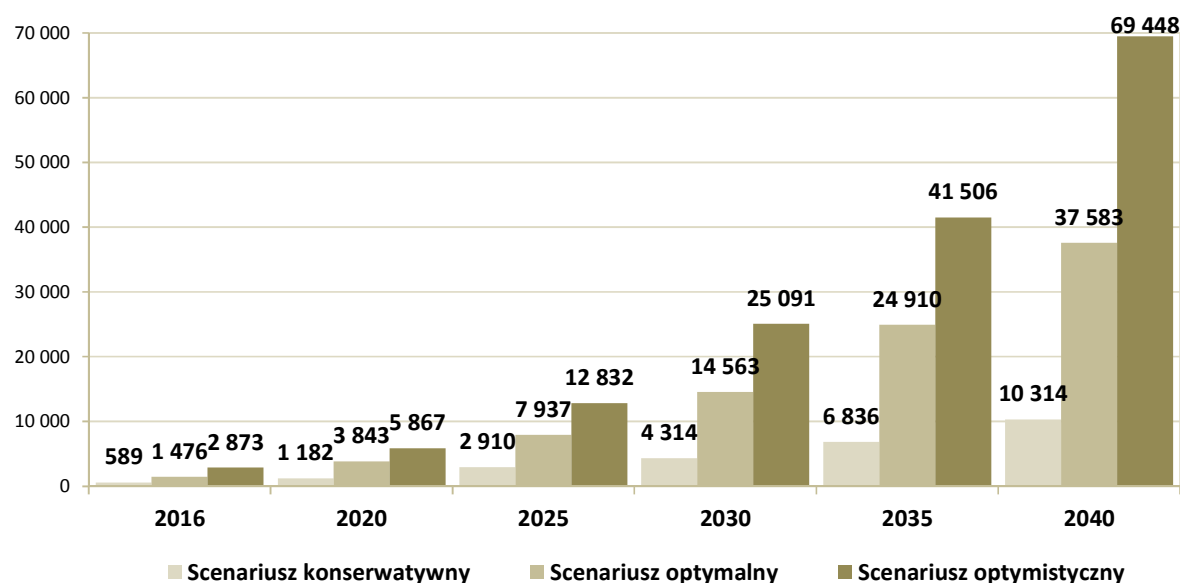
Źródło: Opracowanie własne

Wykres 2: Prognoza operacji lotniczych według scenariuszy w latach 2016-2040



Źródło: Opracowanie własne

Wykres 3: Prognoza tonażu według scenariuszy w latach 2016-2040



Źródło: Opracowanie własne

Założenia do prognozy ruchu lotniczego

Przewiduje się, że wraz ze wzrostem gospodarczym, zwiększaniem się dochodów realnych i rozporządzalnych, z postępującymi procesami integracyjnymi pomiędzy starymi i nowymi członkami UE, zwiększaniem dostępności usług przewozu lotniczego dla potencjalnego pasażera, wzrastać będzie wielkość przewozów lotniczych w Polsce. Rosnący potencjał przewozowy będzie w różnym stopniu wykorzystywany w różnych segmentach działalności lotniczej.

Prognoza ruchu lotniczego została przygotowana z uwzględnieniem trzech scenariuszy: konserwatywnego, optymalnego i optymistycznego. Celem prognozy było zbadanie wielowariantowego popytu na przewozy drogą lotniczą z/do Lotniska Ełk w okresie 2015 – 2040. Projekcje zostały oparte na następujących założeniach:

- funkcjonowanie polskiej gospodarki;
- prognozowane tendencje demograficzne w Polsce i regionie;
- przewidywane tendencje na rynku pracy w Polsce i regionie;
- rozwój turystyki w Polsce i regionie;
- wzrost zamożności polskiego społeczeństwa;
- wzrost cen paliw silnikowych na rynkach światowych i Polsce;
- kondycja finansowa przewoźników lotniczych i perspektywy ekspansji na rynku polskim i w regionie;
- innowacje technologiczne (w tym rozwój sieci internetowej, jako kanału dystrybucji usług lotniczych);
- inwestycje zagraniczne.

Modele prognostyczne zostały zbudowane na założeniu, że wszystkie ww. kategorie ekonomiczne znajdą swoje odzwierciedlenie w dynamice wzrostu PKB ogółem w poszczególnych okresach czasowych. Wielkość popytu w poszczególnych segmentach

ruchu została ustalona w oparciu o zależności pomiędzy dynamiką zmian ruchu lotniczego dla danej kategorii ruchu, a dynamiką wzrostu PKB. Wyliczone prognozowane dynamiki wzrostu zostały oparte na dotychczasowej analizie trendów w transporcie lotniczym w tym, w szczególności w oparciu o możliwości operacyjne lotnisk i portów regionalnych zbliżonych parametrami do planowanego Lotniska Ełk, jak również ocenie prawdopodobieństwa pojawienia się w latach kolejnych nowych uwarunkowań mających wpływ na te trendy.

Przy opracowaniu każdego ze scenariuszy wzięto pod uwagę siłę oddziaływania wiodących czynników popytu tj. produktu krajowego brutto (PKB), atrakcyjności aktualnej oferty przewozowej oferowanej przez inne porty oraz przyszłego zapotrzebowania i rozwoju siatki połączeń na tych lotniskach, zwłaszcza w obszarze oddziaływania Lotniska Ełk.

Ustalenia prognostyczne przedstawionych modeli obejmują popyt na przewozy pasażerskie i operacje lotnicze. Uwzględniono również różnice między poszczególnymi segmentami ruchu tj. między ruchem regionalnym, czarterowym i General Aviation.

Stopień oddziaływania tych czynników został uwzględniony w formułach prognostycznych, jako dodatkowy wskaźnik elastyczności.

Opracowanie poszczególnych wariantów wymagało przeprowadzenia wielokrotnych symulacji dla oszacowania najbardziej prawdopodobnych wielkości ruchu.

Proces prognozowania przewozów lotniczych dla Lotniska Ełk przebiegał trójetapowo i odbył się poprzez:

- identyfikację i analizę zmiennych mających bezpośredni wpływ na poszczególne segmenty ruchu lotniczego obsługiwanego na lotnisku w okresie objętym prognozą;
- określenie i analizę wskaźników charakteryzujących potencjał ruchu lotniczego;
- analizę czynników determinujących realizację potencjału ruchu lotniczego.

Przykładowe wskaźniki decydujące o rozmiarach przyszłego popytu na przewozy drogą lotniczą oraz czynniki mające istotny wpływ na wielkość ruchu w jego poszczególnych segmentach dla Lotniska Ełk zostały przedstawione w postaci macierzy.

Tabela 27: Czynniki mające wpływ na poszczególne segmenty ruchu

Segment ruchu	Ruch regionalny	Ruch czarterowy	Ruch General Aviation
Oddziaływanie innych lotnisk w strefie ciężenia w tym zakres świadczonych usług i oferowana siatka połączeń	xx	xx	xx
Wzrost gospodarczy w Polsce i regionie	xx	xx	xx
Wzrost gospodarczy w Europie i na świecie	x	x	x
Zaawansowanie technologiczne kraju i regionu	x	x	xx

Dostępność komunikacyjna	xx	xx	x
Walory turystyczne regionu	xx	xx	x
Demografia w obszarze oddziaływania lotniska	x	x	x

x – średni wpływ

xx – wysoki wpływ

Źródło: Opracowanie własne

Jednym z podstawowych czynników, który wpływa na potencjał przewozów lotniczych jest obecna i przyszła sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Polski. Poziom wzrostu gospodarczego znajdzie swoje odzwierciedlenie w popycie na transport lotniczy z/do Lotniska Ełk we wszystkich analizowanych kategoriach ruchu. Na potrzeby prognozy przyjęto średnioroczny wzrost dynamiki PKB na poziomie 3%.

Istotne znaczenie dla przyszłego potencjału ruchu lotniczego będą miały również zmiany demograficzne w analizowanym okresie, a zwłaszcza te zachodzące w Polsce i regionie. Potencjał ten może być również mierzony za pomocą wskaźników natury technologicznej, w tym w szczególności dostępu do sieci internetowej, jako kanału dystrybucji usług lotniczych.

Na rozwój Lotniska Ełk a tym samym wielkość przewozów lotniczych generowanych na tym lotnisku w przyszłości, istotne znaczenie będzie miał również potencjał turystyczny regionu. Walory turystyczne regionu, dostępność infrastruktury turystycznej wraz z ofertą usługową dla turystyki indywidualnej i zorganizowanej będą kształtowały całkowity popyt na usługi lotnicze, jako usługi komplementarne dla usług turystyki przyjazdowej w Polsce, w szczególności krajowej i międzynarodowej regionalnej.

Przy opracowywaniu poszczególnych modeli prognostycznych wzięto pod uwagę obecną sytuację na rynku pracy, zarówno pod względem zatrudnienia, jak również stopy bezrobocia województwa w stosunku do pozostałych regionów, jak również Polski ogółem.

Wśród czynników, które mogą w sposób istotny determinować realizację potencjału ruchu dla Lotniska Ełk można wymienić:

- oddziaływanie portów lotniczych w obszarze ciężenia lotniska, w tym zakres świadczonych usług oraz oferowaną siatką połączeń z/do tych lotnisk;
- uruchomienie Portu Lotniczego w Modlinie w lipcu 2012 roku, jako nowego lotniska obsługującego przede wszystkim przewozy w ruchu niskokosztowym i czarterowym;
- tendencje na rynku przewozów lotniczych, w tym takie procesy jak konsolidacja i globalizacja na rynku przewozów lotniczych;
- ceny surowców naturalnych na rynkach światowych, a zwłaszcza ceny ropy naftowej (stanowią one około 30-40% kosztów przewoźników lotniczych);
- inne czynniki zewnętrzne, jak globalny kryzys gospodarczy, międzynarodowy terroryzm z zastosowaniem transportu lotniczego, zmiany polityczne w kraju i na świecie, zmiany administracyjne w Polsce.

Do celów prognostycznych w zakresie ruchu regionalnego i czarterowego przyjęto statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 30 ton z liczbą miejsc na pokładzie do 78. Dla kategorii General Aviation założono średnią liczbę miejsc na pokładzie na poziomie 4-6. Wielkości statków powietrznych są zróżnicowane w zależności od scenariusza.

Wskaźniki wzrostu ruchu

Poniżej przedstawione zostały następujące wskaźniki modelu ruchu dla Lotniska Ełk w segmencie przewozów regionalnych i czarterowych:

- średnia liczba pasażerów na operację lotniczą;
- średni tonaż operacji lotniczych.

Tabela 28: Średnia liczba pasażerów na operację lotniczą w latach 2015-2040

Pasażerowie/Operacje	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Scenariusz konserwatywny						
ruch regionalny	-	5,5	9,1	9,6	10,1	10,7
ruch czarterowy	-	-	-	-	-	-
Scenariusz optymalny						
ruch regionalny	-	8,0	10,2	11,2	11,8	12,4
ruch czarterowy	-	-	-	25,5	38,4	44,1
Scenariusz optymistyczny						
ruch regionalny	-	9,0	11,1	12,2	13,5	14,6
ruch czarterowy	-	-	24,1	33,8	37,2	42,6

Źródło: Opracowanie własne

Możliwe spadki liczby pasażerów na operację lotniczą w wybranych okresach scenariuszy wynikają bezpośrednio z zakładanych uwarunkowań w zakresie wielkości statków powietrznych i liczby wykonywanych przez nie operacji lotniczych oraz przyjętego wskaźnika wypełnienia miejsc w samolotach w zależności od segmentu rynku i scenariusza.

Tabela 29: Średni tonaż operacji lotniczych w latach 2015-2040

Tonaż/Operacje	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Scenariusz konserwatywny						
ruch regionalny	-	4,0	5,4	5,5	5,5	5,5
ruch czarterowy	-	-	-	-	-	-
Scenariusz optymalny						
ruch regionalny	-	4,5	5,5	5,7	5,7	5,7
ruch czarterowy	-	-	-	17,0	23,1	23,6
Scenariusz optymistyczny						
ruch regionalny	-	4,5	5,5	5,7	6,1	6,2
ruch czarterowy	-	-	17,0	21,1	21,1	21,9

Źródło: Opracowanie własne

Analogicznie, jak w przypadku liczby pasażerów przypadających na operację lotniczą, spadki średniego tonażu w wybranych okresach scenariuszy wynikają bezpośrednio z zakładanych

uwarunkowań w zakresie wielkości statków powietrznych i liczby wykonywanych przez nie operacji lotniczych w zależności od segmentu rynku i scenariusza.

Podsumowanie prognoz ruchu lotniczego

Na dynamikę wzrostu przewozów lotniczych w Polsce bez wątpienia pozytywny wpływ miała liberalizacja prawa lotniczego i otwarcie rynku przewozów lotniczych w roku 2004. Liberalizacja przewozów lotniczych umożliwiła wejście na krajowy rynek wielu nowym liniom i już dziś widać, że osiągnięty został również cel, jakim było stworzenie konkurencji w dziedzinie przewozów lotniczych i wygenerowanie nowego popytu. Dla pasażerów, poprzez wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych, stało się możliwe korzystanie z nieosiągalnych wcześniej podróży lotniczych.

Wysoka dynamika wzrostu przewozów lotniczych obserwowana w Polsce do roku 2007, w roku 2008 uległa znacznemu obniżeniu, natomiast w roku 2009 nastąpił znaczny spadek wielkości przewozów drogą lotniczą.

Spadki liczby obsługiwanych pasażerów oraz liczby operacji lotniczych odnotowywane w roku 2009 były jednymi z największych w całej historii polskiego transportu lotniczego. Było to wynikiem światowego kryzysu finansowego, który dotknął również sektor transportu lotniczego w Polsce. Wielu przewoźników (zarówno tradycyjnych, jak i niskokosztowych) wykonujących operacje lotnicze z/do Polski odnotowało spadki przewozów, ograniczało liczbę połączeń w ruchu rozkładowym i zmniejszało częstotliwości wykonywanych rejsów.

Globalny kryzys finansowy i gospodarczy w istotnym stopniu wpłynął na dynamikę ruchu lotniczego w ostatnich latach. Prognoza zakłada, że skutki kryzysu, jak również przewidywana niestabilna sytuacja gospodarcza na światowych rynkach w kolejnych latach dalej będzie oddziaływać na rozwój transportu lotniczego w Polsce, a tym samym może przełożyć się na potencjalne przewozy generowane przez Lotnisko Ełk.

Z uwagi na powyższe, jak również oddziaływanie innych polskich lotnisk w regionie i bliskim sąsiedztwie, przedstawiona powyżej prognoza ruchu lotniczego dla Lotniska Ełk jest prognozą umiarkowaną. Obecny poziom powiązań społeczno-gospodarczych w województwie warmińsko-mazurskim wpływa na ograniczenie potencjału rozwoju.

W horyzoncie średniookresowym należy oczekiwać wzrostu zapotrzebowania na usługi transportu lotniczego, w tym przewozów regionalnych i niskokosztowych. Jest to szansa na rozpoczęcie i rozwinięcie komercyjnej działalności Lotniska Ełk. Porty regionalne systematycznie zwiększają swój udział w rynku przewozów lotniczych w Polsce. Ekspansja przewoźników niskokosztowych, a tym samym większe zainteresowanie potencjalnych pasażerów pozytywnie wpływa na ich rozwój. Porty regionalne stają się portami bazowymi dla przewoźników reprezentujących ten segment rynku.

Przewoźnicy niskokosztowi odważnie konkurują z przewoźnikami tradycyjnymi, jak również z uwagi na oferowane stosunkowo niskie koszty przewozu stały się alternatywą dla innych środków transportu (np. samochodowego, autobusowego i kolejowego). W kolejnych latach powinniśmy obserwować dalszą aktywizację tego segmentu przewozów lotniczych

w Polsce, m.in. poprzez przyciąganie nowych klientów, a tym samym kreowanie nowego popytu.

Bez wątpienia na dynamikę przewozów drogą lotniczą w Polsce, a tym samym na Lotnisku Ełk duży wpływ będzie miało tempo wzrostu gospodarczego Polski, sytuacja makroekonomiczna, kondycja finansowa przedsiębiorstw, inwestycje zagraniczne w regionie, rozwój międzynarodowej wymiany handlowej i zapotrzebowanie na usługi turystyczne.

Ponadto, w celu uruchamiania połączeń i przyciągania przewoźników lotniczych, zarządzający nowym lotniskiem, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku, powinien przygotować system zachęt (promocyjne oferty cenowe) oraz pakiety marketingowe, które stanowią wsparcie dla rozwoju ruchu lotniczego. Wpłynie to pozytywnie na poprawę przyszłej pozycji konkurencyjnej lotniska i pomoże dostosować ofertę do realiów rynkowych.

Obecnie najistotniejszym czynnikiem, który będzie determinował przyszły rozwój lotniska jest budowa odpowiedniej infrastruktury lotniskowej. Bez wymaganych inwestycji rozpoczęcie działalności komercyjnej i osiągnięcie wyników operacyjnych przedstawionych w prognozie nie będzie możliwe.