

**Łukasz Olipra**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

---

## **WPLYW TRANSPORTU LOTNICZEGO NA ROZWÓJ GOSPODARCZY I SPÓJNOŚĆ REGIONÓW W UNII EUROPEJSKIEJ**

---

**Streszczenie:** W artykule autor stara się odpowiedzieć na pytanie, czy zasadne jest twierdzenie, że transport lotniczy pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy i spójność regionów w Unii Europejskiej. W artykule przedstawiono stan i metodologię badań nad ekonomicznym wpływem transportu lotniczego na gospodarkę regionu. Następnie na podstawie map przeanalizowano znaczenie dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza transportu lotniczego, dla rozwoju gospodarczego regionów. Przedstawiono i omówiono również dzienną dostępność transportu lotniczego oraz dostępność lotów pasażerskich w UE. Artykuł zamyka prezentacja i analiza zmian dostępności komunikacyjnej regionów w Europie w latach 2001-2006.

**Słowa kluczowe:** transport lotniczy, dostępność komunikacyjna, rozwój regionalny, spójność.

### **1. Wstęp**

Głównymi podmiotami rynku transportu lotniczego są porty lotnicze i przewoźnicy. Jednak to lokalizacja i rozwój portów lotniczych ma kluczowe znaczenie dla otaczających je regionów. Linie lotnicze są uzależnione od infrastruktury lotniskowej, dlatego też, rozpatrując kwestie wpływu transportu lotniczego na rozwój regionów, należy skupić uwagę przede wszystkim na portach lotniczych. Port lotniczy jest miejscem „styku” sektora transportu lotniczego z gospodarką regionu. Poza bezpośrednim oddziaływaniem na przedsiębiorstwa znajdujące się na terenie portu bądź w jego pobliżu, dostęp do usług transportu lotniczego łączy interesy regionalnego biznesu oraz prywatnych klientów. Porty lotnicze zapewniają niezbędną infrastrukturę do wspierania społecznego i gospodarczego rozwoju regionu, stanowiąc równocześnie autonomiczne podmioty, zdolne do generowania zysków z poniesionych inwestycji zarówno dla udziałowców, jak i całego społeczeństwa. W niniejszym artykule analizie poddano kwestie dostępności komunikacyjnej transportu powietrznego i rozwoju gospodarczego regionów. Autor postara się odpowiedzieć na pytanie, czy zasadne jest twierdzenie, że transport lotniczy, który jest najdynamiczniej rozwijającą się gałęzią transportu, pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy i spójność

regionów w Unii Europejskiej. Czy można twierdzić, że poprawa dostępności komunikacyjnej transportu powietrznego regionów zapóźnionych wpłynie na wzrost dobrobytu w tych regionach i tym samym poprawi spójność gospodarczą w Unii Europejskiej? Aby odpowiedzieć na te pytania, użyto metody analizy porównawczej. Przede wszystkim porównano mapy opracowane i opublikowane przez European Spatial Planning Observatory Network (ESPON) oraz Komisję Europejską.

## 2. Stan badań nad ekonomicznym wpływem transportu lotniczego na gospodarkę regionu

Dostrzegając i doceniając znaczenie portów lotniczych dla gospodarki regionalnej i krajowej, podejmowano liczne badania, mające na celu oszacowanie wielkości efektów ekonomicznych generowanych przez funkcjonowanie portu lotniczego. Podstawy metodologiczne badań zostały opracowane przez ACI (Airport Council International), a w 1993 r. został opublikowany pierwszy raport na temat oceny wpływu europejskich portów lotniczych na gospodarkę kraju i regionu: *Airports – Partners in Vital Economies*. Przedsięwzięcie to miało na celu ogólną ocenę znaczenia portów lotniczych dla gospodarki miasta, regionu i kraju<sup>1</sup>. W 1998 r. badania pogłębiono z udziałem firmy York Consulting. Wykorzystano w nich dane zebrane przez porty lotnicze w latach 1993-1998. Wyniki opublikowano w raporcie *Creating Employment and Prosperity in Europe – a study by ACI Europe of the social and economic impact of airports*<sup>2</sup>. Potwierdzono w nim postawioną wcześniej tezę, że „porty lotnicze są znaczącymi podmiotami gospodarczymi, oferującymi zarówno zwroty z poniesionych inwestycji, jak i istotne ekonomiczne korzyści”<sup>3</sup>. W 2000 r. został przygotowany przez konsultantów York Aviation dokument *Europe's airports: creating employment and prosperity – an economic impact study kit*<sup>4</sup>, który umożliwia przeprowadzenie – według metodologii opracowanej przez ACI Europe – studium nad ekonomicznym wpływem portu lotniczego. Wskazówki zawarte w opracowaniu umożliwiają przeprowadzenie obiektywnych badań, a dodatkowo służą do zbiorczych analiz przeprowadzanych przez ACI Europe. Kolejnym dokumentem poświęconym wpływowi portów lotniczych na regiony był raport z badań przeprowadzonych wspólnie przez York Aviation i ACI Europe pod tytułem

---

<sup>1</sup> *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu na rozwój miasta i regionu*, raport przygotowany pod kierunkiem prof. dr. hab. Marka Rekowskiego, Wrocław, marzec 2006, s. 6, 9.

<sup>2</sup> *Creating Employment and Prosperity in Europe*, ACI Europe, September 1998.

<sup>3</sup> *Creating Employment and Prosperity in Europe*, ACI Europe, September 1998, cyt. za: *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>4</sup> *Creating employment and prosperity in Europe: an economic impact study kit*, ACI Europe, York Consulting, February 2000.

*The social and economic impact of airports in Europe*<sup>5</sup>. W dokumencie tym połączono wcześniejsze analizy dotyczące wpływu portów lotniczych na gospodarkę miasta, regionu i kraju<sup>6</sup>.

### 3. Metodologia badania ekonomicznego wpływu transportu lotniczego na gospodarkę regionu

Ekonomiczny wpływ transportu lotniczego na gospodarkę można badać za pomocą różnych mierników i na różnych poziomach oddziaływania. Najbardziej rozpowszechnioną metodą jest wypracowana przez ACI Europe wspólnie z York Aviation (York Consulting) metodologia, która wyodrębnia i różnicuje cztery obszary oddziaływania: wpływ bezpośredni, pośredni, indukowany i katalityczny.

- **wpływ bezpośredni** – zatrudnienie oraz przychody powiązane z działalnością podmiotów funkcjonujących w obrębie infrastruktury portu lotniczego, takich jak: przedsiębiorstwo zarządzające portem, przedstawicielstwa linii lotniczych, agencje handlingowe, instytucje kontrolne, firmy cateringowe, przewozowe, kurierskie, logistyczne itd.;
- **wpływ pośredni** – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie łańcucha dostawców towarów i usług, np. placówki handlowe, przedstawicielstwa banków, firmy sprzątające;
- **wpływ indukowany** – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru przez wydatki osób bezpośrednio zatrudnionych w instytucjach działających na terenie portu bądź osób zatrudnionych w instytucjach świadczących usługi dla portu lotniczego;
- **wpływ stymulowany** (katalityczny) – zatrudnienie oraz przychody generowane w obrębie gospodarki badanego obszaru, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności i efektywności podmiotów gospodarczych, znajdujących się w zasięgu portu lotniczego, m.in. inwestycje bezpośrednie oraz ruch turystyczny<sup>7</sup>.

Badając wpływ katalityczny, należy pamiętać, że połączenia lotnicze, oprócz generowania przepływów finansowych i zatrudnienia, stanowią również ważny czynnik przyciągający potencjalnych inwestorów. Funkcjonowanie portu lotniczego odgrywa kluczową rolę przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na terenie regionu przez firmy spoza niego, w wspieraniu rozwoju lokalnych przedsiębiorstw,

<sup>5</sup> *The social and economic impact of airports in Europe*, ACI EUROPE, York Aviation, January 2004.

<sup>6</sup> *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu...*, dz. cyt., s. 9.

<sup>7</sup> H. Ćwikliński, G. Pawłowski, *Znaczenie rozwoju portu lotniczego im. L. Wałęsy w procesie metropolizacji aglomeracji gdańskiej*, [w:] A. Barteczek, A. Lorek, A. Rączaszek (red.), *Polityka gospodarcza w Polsce i Unii Europejskiej na początku XXI w.*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009, s. 107-132; zob. też: *The social and economic impact of airports in Europe*, dz. cyt., s. 5.

poprzez m.in. umożliwienie ekspansji czy osiągnięcie efektów skali, oraz poprawie konkurencyjności podmiotów lokalnych, z tytułu łatwiejszego dostępu do klientów i dostawców oraz świadczonych przez port lotniczy usług przewozowych. Za efekt katalityczny uważa się również rozwój turystyki w regionie, będący efektem funkcjonowania portu lotniczego<sup>8</sup>.

Kwantyfikacja wpływu stymulowanego, na co zwrócono uwagę w raporcie, jest bardzo trudna z uwagi na dużą liczbę czynników, które powinny zostać uwzględnione. Trudne jest także oddzielenie efektów działalności portu lotniczego od efektów działalności innych podmiotów świadczących usługi transportowe oraz wielu innych przedsiębiorstw i organizacji wpływających na efektywność gospodarki regionalnej.

#### **4. Znaczenie dostępności komunikacyjnej dla rozwoju gospodarczego regionów**

Dostępność oraz jakość transportu i infrastruktury komunikacyjnej są postrzegane jako czynniki warunkujące przyciąganie inwestorów, utrzymywanie lub zwiększanie zatrudnienia, budowę sieci miast i klastrów oraz rozwój turystyki. Są to również tradycyjnie problemy z dziedziny rozwoju terytorialnego i spójności<sup>9</sup>. Zagadnienie dostępności terytorium europejskiego ma wiele aspektów. Dostępność jest rezultatem wykorzystania najlepszego w danej sytuacji środka transportu – samolotu, kolei lub samochodu czy też ich kombinacji. Dostępność analizowana jest w różnych skalach przestrzennych lub pomiędzy nimi – potrzebna jest dobra dostępność zarówno między regionami, jak i wewnątrz nich. Łatwo dostępne – zarówno dla siebie, jak i dla swego zaplecza, dla którego pełnią również funkcję punktów dostępu do innych obszarów – powinny być Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (Metropolitan European Growth Areas, MEGA), aglomeracje miejskie i miasta. Globalizacja i integracja regionalna wymagają dobrych połączeń między ośrodkami miejskimi. Nawet w społeczeństwie informacyjnym, przy rozbudowywaniu sieci miast, systemy transportu i ich fizyczna infrastruktura wciąż się rozwijają, co pomaga osiągnąć spójność terytorialną<sup>10</sup>.

Według Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej<sup>11</sup>, mobilność oraz dostępność są podstawowymi i kluczowymi warunkami rozwoju gospodarczego wszystkich regionów w Unii Europejskiej. W praktyce oznacza to, że regiony o wysokiej dostępności do surowców, dostawców itd. mają, ogólnie mówiąc, wyższy poziom rozwoju go-

<sup>8</sup> *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu...*, dz. cyt., s. 18.

<sup>9</sup> *Territory matters for competitiveness and cohesion, Facets of regional diversity and potentials in Europe*, ESPON Synthesis Report III, results by autumn 2006, s. 63.

<sup>10</sup> *Atlas ESPON. Struktura terytorium Europy*, październik 2006, s. 36.

<sup>11</sup> *Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Drivers Regions*, Territorial Agenda of the European Union, Agreed on the Occasion of the Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion in Leipzig, 24/25.05.2007.

spodarczego oraz podnoszą swoją pozycję konkurencyjną na globalnym rynku. Jeśli tak jest, poprawa infrastruktury transportowej może być ważnym instrumentem polityki gospodarczej, sprzyjającym regionalnemu rozwojowi gospodarczemu<sup>12</sup>. Bardzo istotną dla polityki kwestią jest więc zbadanie, czy regiony z dużą dostępnością są jednocześnie tymi, które odnoszą sukcesy w dziedzinie gospodarki. Odpowiedź na to pytanie miało dać badanie przeprowadzone przez ESPON, w którym porównano potencjalną multimodalną dostępność regionów z wielkością PKB (PPS) *per capita* w 2006 r. Badania przeprowadzono na poziomie NUTS-3<sup>13</sup>.

Wyniki badań przedstawiono na mapie (rys. 1). Autorzy zwrócili uwagę, że prawie jedna trzecia regionów wykazuje wysoką potencjalną dostępność komunikacyjną (kolor ciemnoniebieski). Regiony te są głównie zlokalizowane w obszarach uważanych za ekonomiczne centrum Unii Europejskiej (tzw. Pentagon). Na uwagę zasługuje fakt, że znaczna część pozostałych regionów leżących na obszarze Pentagonu ma PKB *per capita* niższy niż średnia ESPON przy wyższej od średniej dostępności komunikacyjnej (kolor jasnoniebieski). Większość regionów, w których znajdują się stolice europejskich miast, wykazuje prawidłowość polegającą na tym, że stolica regionu, demonstrująca podwójne pozytywne wyniki, jest otoczona przez regiony o poziomie PKB *per capita* niższym od średniej. Te ostatnie regiony posiadają niewykorzystany potencjał, który mogłyby spożytkować w celu zwiększenia dobrobytu. Mogą one również łatwiej korzystać z rozwoju gospodarczego sąsiednich, wykazujących wyższy poziom PKB regionów dzięki swej lokalizacji i wyższemu poziomowi potencjalnej dostępności komunikacyjnej<sup>14</sup>.

Nieco ponad jedna ósma europejskich regionów charakteryzuje się niską dostępnością, a mimo to wysokim poziomem PKB (kolor ciemnozielony). Znajdują się one przede wszystkim w krajach skandynawskich, północno-wschodniej Hiszpanii, Szkocji, Irlandii oraz w północnych Włoszech. Wydaje się, że dostępność komunikacyjna nie jest czynnikiem decydującym o wysokim rozwoju gospodarczym tych obszarów. Można zadać pytanie, jak te słabo zaludnione regiony generują swój dobrobyt? Na przykład regiony w krajach nordyckich przezwyciężyły niekorzystne peryferyjne położenie poprzez wykorzystanie i rozwój technologii informacyjnych i telekomunikacyjnych, badania naukowe, możliwości środowiskowe i edukacyjne, a nie przez poprawę fizycznej dostępności komunikacyjnej<sup>15</sup>.

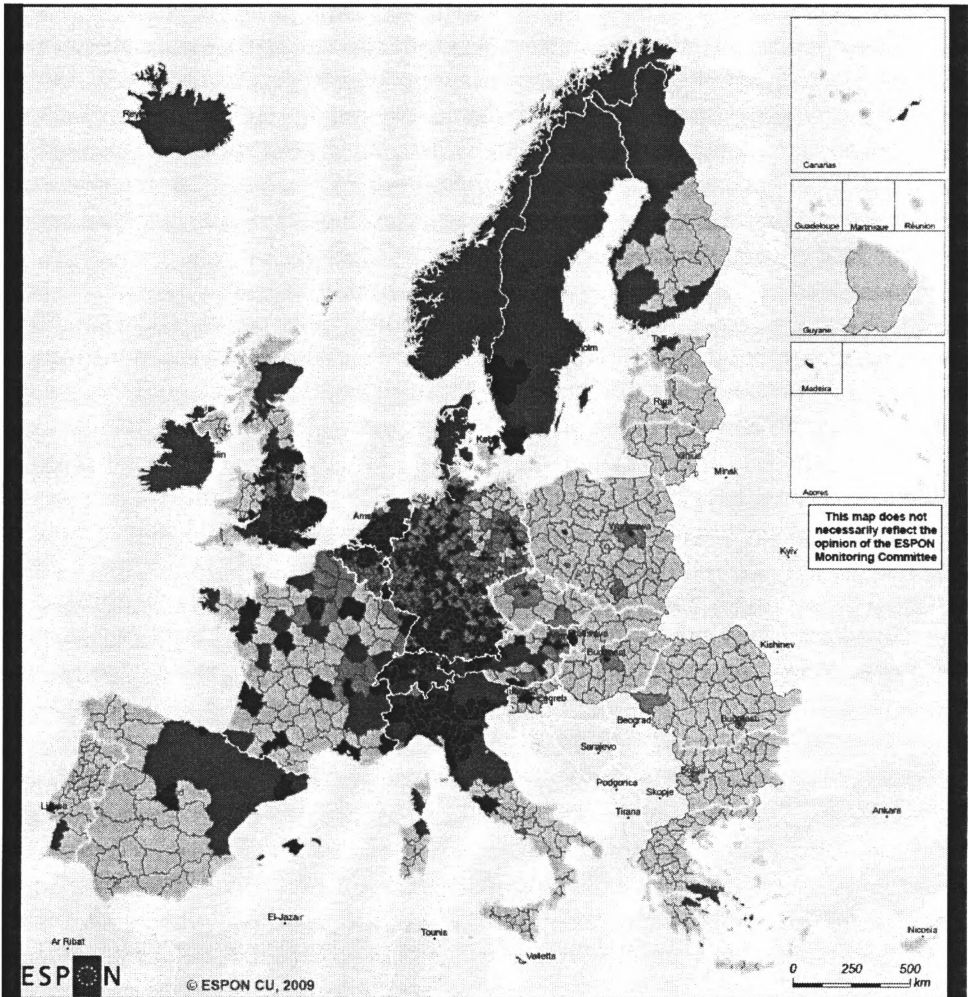
Więcej niż jedna trzecia europejskich regionów posiada zarówno dostępność, jak i dobrobyt na poziomie niższym niż średnia ESPON (kolor jasnozielony). Obszary te, znajdujące się w przeważającej mierze na peryferiach Europy Wschodniej i Południowej, stają przed „podwójnym” wyzwaniem i wymagają poświęcenia im szczególnej uwagi w procesie osiągania spójności terytorialnej w Europie. Działania

<sup>12</sup> *The Relation between Accessibility and Economic Development*, 2006, Maps of the Month: Accessibility and Economy, [www.espon.eu](http://www.espon.eu), 15.04.2010.

<sup>13</sup> Tamże.

<sup>14</sup> Tamże.





<sup>15</sup> Tamże.





 EUROPEAN UNION  
 Part-financed by the European Regional Development Fund  
 INVESTING IN YOUR FUTURE

Poziom badań: NUTS 3

**PKB (PPS) per capita**  
 (porównanie do średniej ESPON)

Powyżej		
Poniżej		

**Potencjalna dostępność**  
 (porównanie do średniej ESPON)

 Brak danych

Źródła danych:

PKB (PPS) per capita: EUROSTAT, 2006  
 Dostępność: Model dostępności S&W, 2006

Bazy, z których pochodzą dane:

PKB (PPS) per capita: Baza danych ESPON, 2009  
 Dostępność: Uaktualnienie bazy danych dotyczących dostępności, 2009

© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Rys. 1. Relacje pomiędzy dostępnością komunikacyjną i rozwojem gospodarczym regionu

Źródło: na podstawie: www.espon.eu, stan na 15.04.2010.

zaradcze w celu zwiększenia dobrobytu powinny jednak obejmować nie tylko politykę i środki mające zwiększyć ich dostępność komunikacyjną. Podniesienie dobrobytu w tych regionach powinno się dokonać poprzez zastosowanie całego pakietu działań, w których jednak cel zwiększenia dostępności komunikacyjnej zajmowałby szczególne miejsce<sup>16</sup>.

Podsumowując przedstawione powyżej wnioski z badań ESPON opisujących relację pomiędzy PKB (PPS) i potencjalną dostępnością, należy zauważyć, że w 69% regionach występuje sytuacja, kiedy oba badane wskaźniki są jednocześnie pozytywne i negatywne, tzn. mają jednocześnie zarówno poziom PKB, jak i stopień multimodalnej dostępności komunikacyjnej powyżej średniej lub poniżej średniej ESPON. Jest to poważny argument przemawiający za uznaniem znacznego powiązania pomiędzy dostępnością komunikacyjną a rozwojem ekonomicznym regionów<sup>17</sup>.

## **5. Dzienna dostępność transportem lotniczym w Unii Europejskiej i jej wpływ na rozwój gospodarczy regionów**

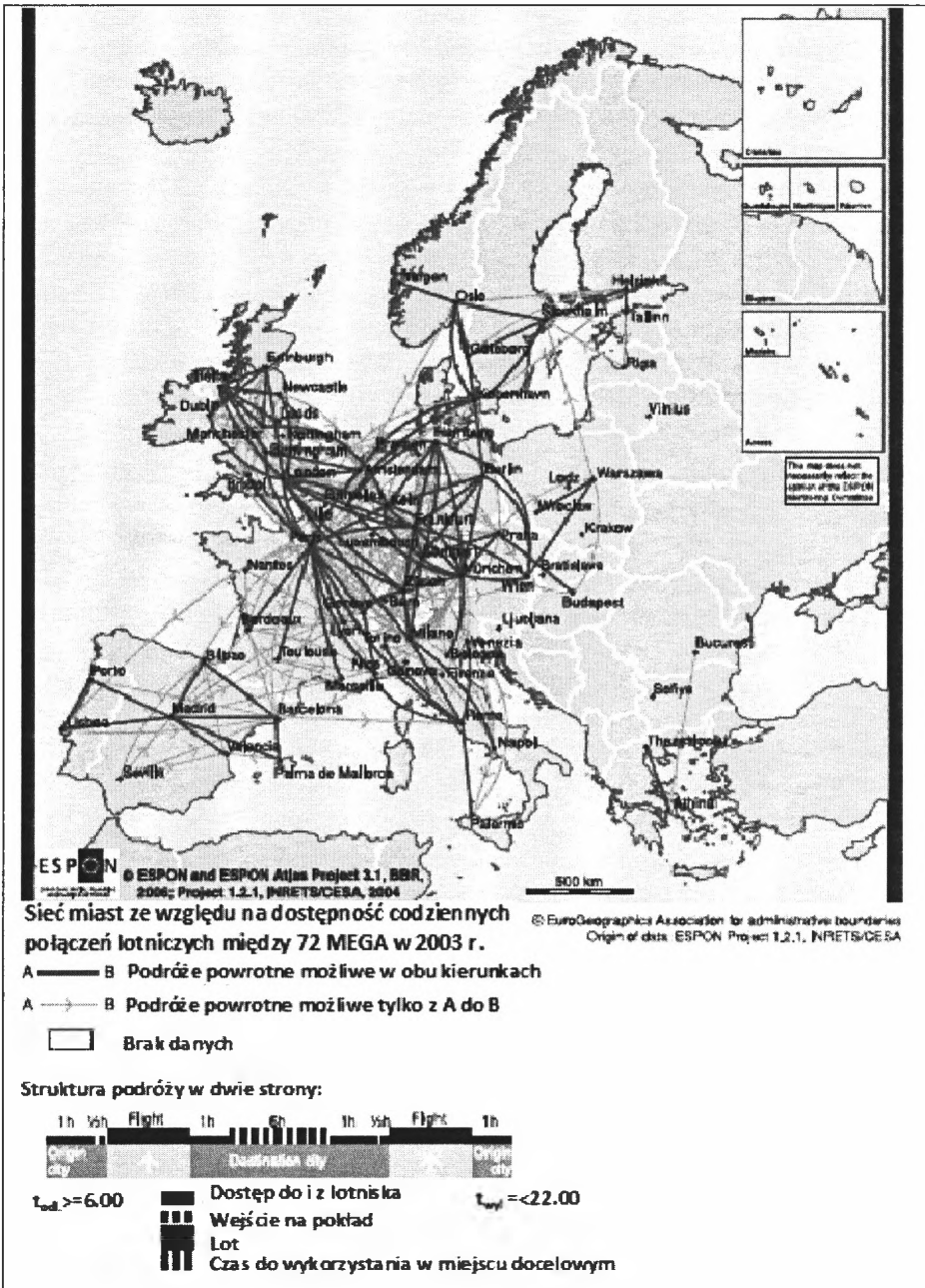
Biorąc pod uwagę transport lotniczy, w badaniach ESPON zwraca się uwagę, że istotne znaczenie dla oceny dostępności komunikacyjnej mają lotnicze podróże służbowe pomiędzy Europejskimi Metropolitalnymi Obszarami Wzrostu, obszarami miejskimi i miastami, a szczególnie ważna jest możliwość powrotu tego samego dnia. Rysunek 2 prezentuje mapę dziennej dostępności drogą lotniczą 72 MEGA w 2003 r. Przedstawia ona połączenia umożliwiające jednodniowe podróże w dwie strony, w jednym i obu kierunkach. Pod względem tego rodzaju połączeń wysoko rozwinięty jest środkowy obszar terytorium Europy. Według danych z 2003 r., istnieją liczne możliwości jednodniowych podróży do i z takich miast, jak np. Paryż, Bruksela czy Frankfurt. Oczywiście jest jednak, że największą liczbę połączeń mają wybrane punkty sieci, takie jak Londyn czy Paryż, oraz że cele podróży są związane głównie z centralnym obszarem kontynentu (Hamburg, Monachium). Równocześnie występują braki połączeń, szczególnie na obszarach północnych i południowych. Podróże w dwie strony w obu kierunkach są częste również na obszarze Półwyspu Iberyjskiego. Bardzo wiele połączeń istnieje między jego głównymi ośrodkami, które są jednak odizolowane od reszty kontynentu. Liczba połączeń z południową częścią półwyspu jest raczej ograniczona, co sprawia, że podróż w dwie strony zajmuje więcej niż jeden dzień. W krajach skandynawskich, Irlandii i północnej części Wielkiej Brytanii można zaobserwować podobny model odizolowania i ograniczonych możliwości połączeń lotniczych<sup>18</sup>.

Nie istnieją bardziej aktualne dane na temat dziennej dostępności transportu lotniczego w Unii Europejskiej. Dane z 2003 r. potwierdzają jednak istnienie podziału

<sup>16</sup> Tamże.

<sup>17</sup> Tamże.

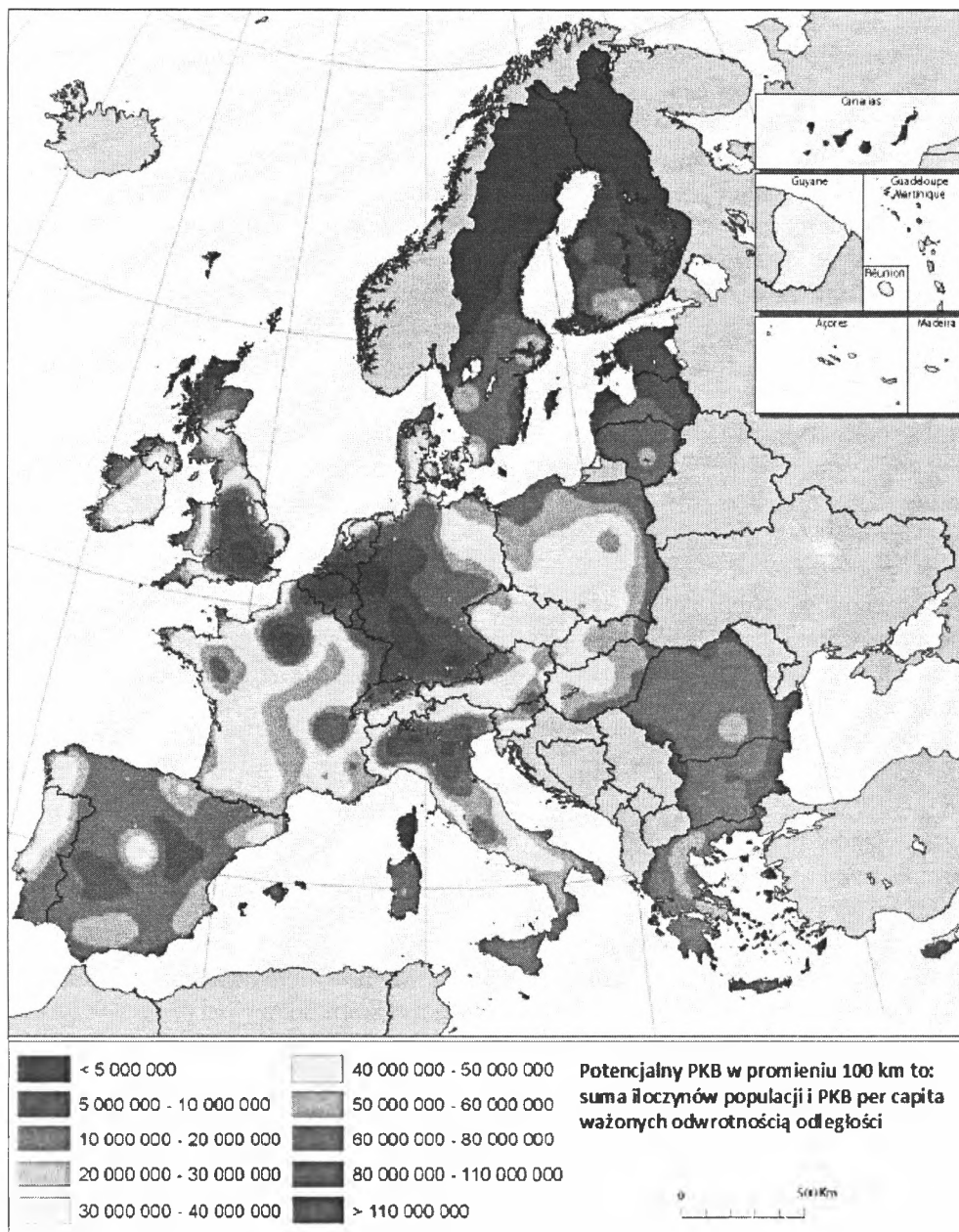
<sup>18</sup> *Atlas ESPON...*, dz. cyt., s. 37.



Rys. 2. Dzienna dostępność transportem lotniczym w Unii Europejskiej w 2003 r.

Źródło: Na podstawie: *Atlas ESPON. Struktura terytorium Europy*, październik 2006, s. 38.





Rys. 3. Potencjalny PKB (wg standardu siły nabywczej) w 2005 r.

Źródło: na podstawie: *Commission Staff Working Document Accompanying the Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength*, European Commission, Brussels, SEC (2008), s. 11.

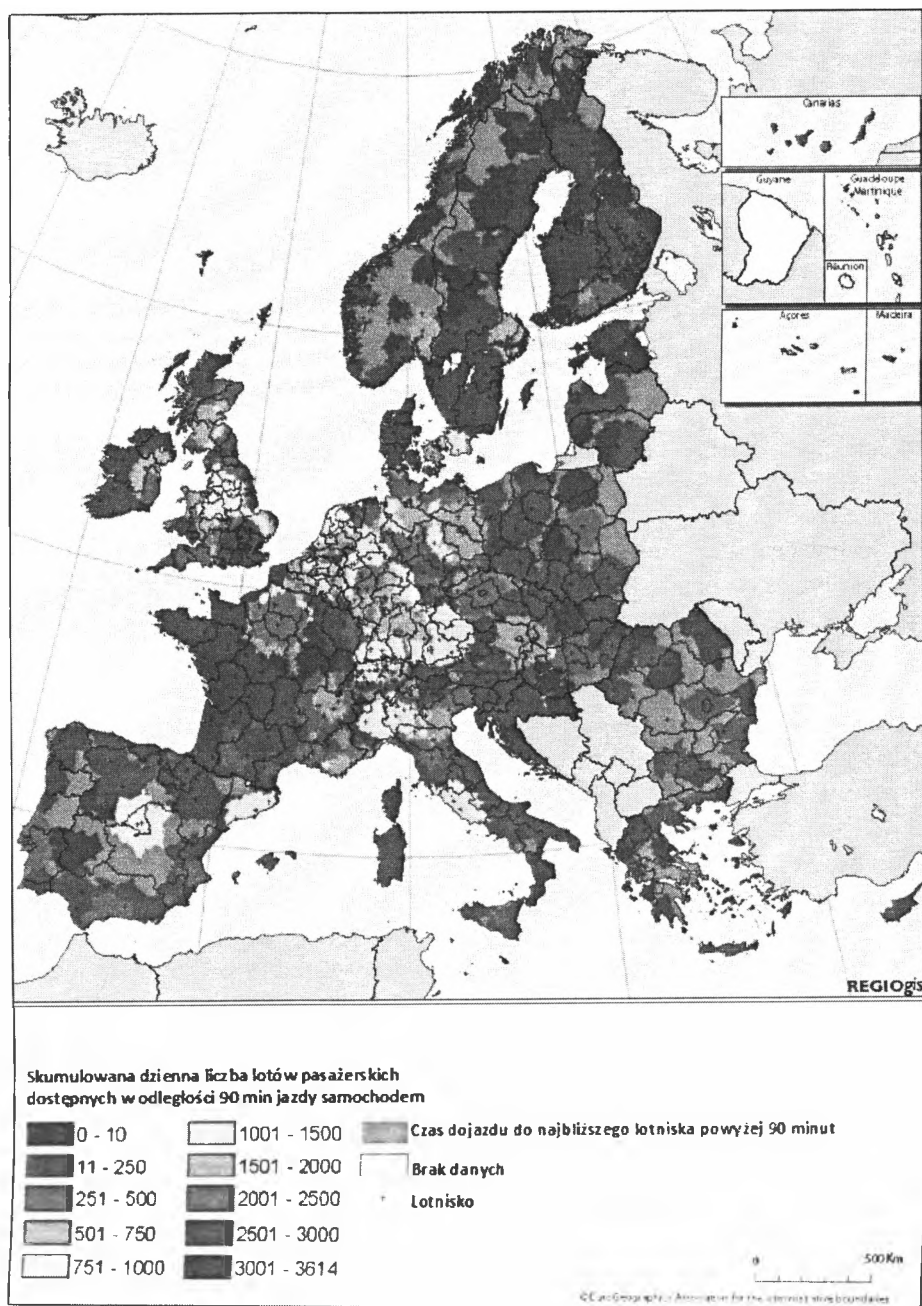
na dobrze skomunikowaną centralną część Europy oraz jej obszary peryferyjne, z których w większości przypadków nie jest możliwe odbycie podróży powrotnej w ciągu jednego dnia. Na rys. 3 przedstawiono mapę potencjalnego PKB liczonego według standardu siły nabywczej (Purchasing Power Standard, PPS) w 2005 r. Nawet bez drobiazgowej i wnikliwej analizy można zauważyć, że obszary o największej potencjalnej wartości PKB w zasadzie pokrywają się z obszarami o najlepszej dostępności komunikacyjnej drogą powietrzną. Potwierdza to wyniki wcześniejszych badań, że dostępność komunikacyjna drogą powietrzną sprzyja większej aktywności gospodarczej.

## 6. Dostępność lotów pasażerskich w Unii Europejskiej

Na rysunku 4 przedstawiono mapę dostępności połączeń lotniczych w Unii Europejskiej (dane z 2006 r.). Należy zwrócić uwagę, że dostęp do największej liczby lotów pasażerskich w odległości do 90 minut jazdy samochodem występuje przede wszystkim w centralnej części kontynentu – w Paryżu, Brukseli, Frankfurtu, Madrytu, Rzymu oraz Londynu, a także w rejonie północnych Włoch, w krajach Beneluxu oraz zachodnich Niemczech. Tak jak w poprzedniej analizie, obszary te pokrywają się z regionami o największym potencjalnym PKB według standardu siły nabywczej (rys. 3). Na uwagę zasługuje to, że nieliczne obszary Europy nie mają dostępu do połączeń lotniczych w odległości mniejszej niż 90 minut jazdy samochodem. Są to przede wszystkim wschodnie regiony Polski, północne, peryferyjne obszary Szwecji, część wspólnot Hiszpanii oraz większa część terytoriów Bułgarii i Rumunii. Niekiedy jest to spowodowane złym stanem infrastruktury drogowej, co wydłuża czas dojazdu do najbliższego lotniska. Sytuacja tych obszarów znacznie się jednak poprawia, co zostanie przedstawione na kolejnym rysunku.

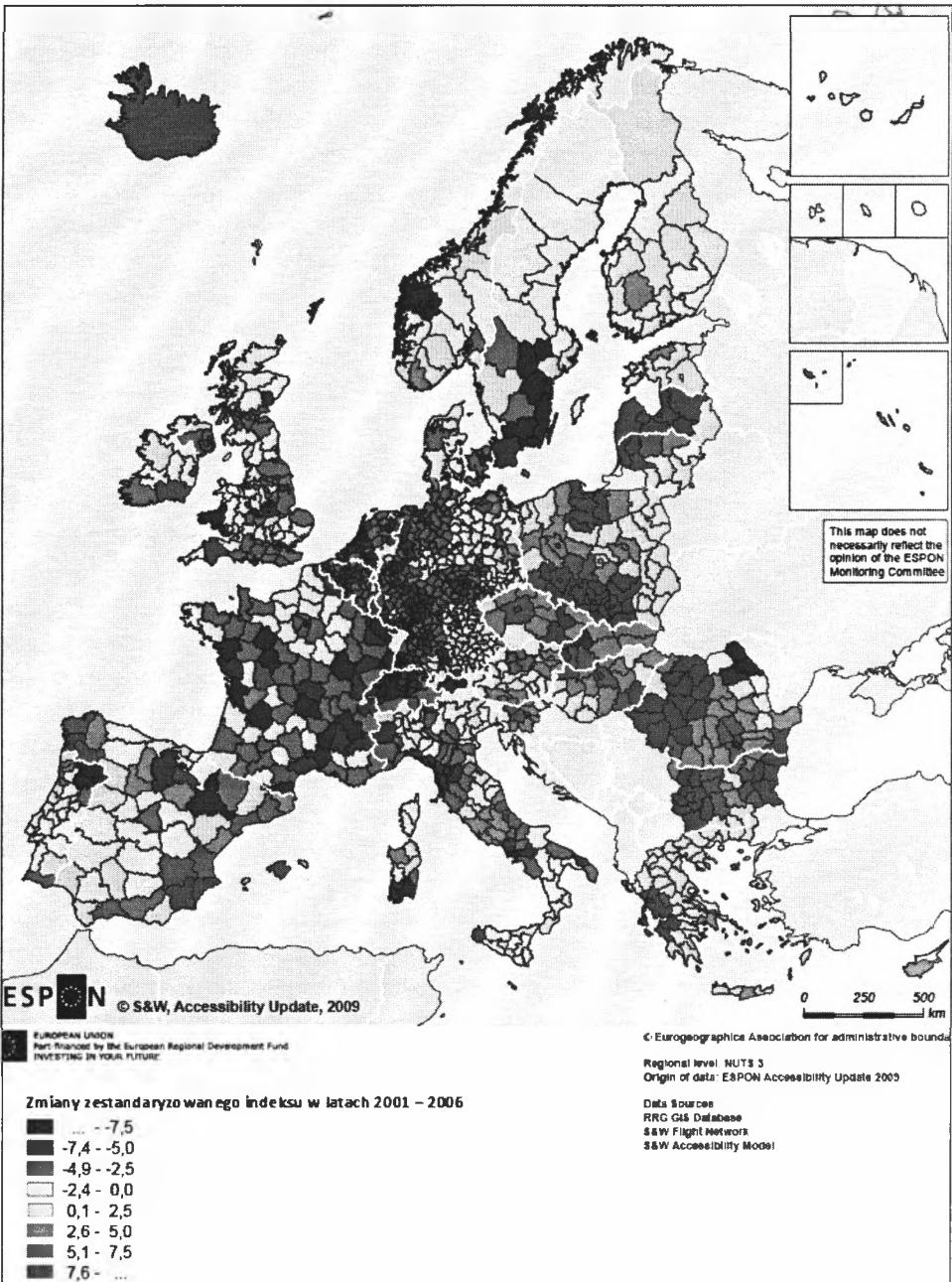
Największy poziom dostępności komunikacyjnej drogą lotniczą występuje przede wszystkim w centralnych regionach Europy, w obrębie tzw. Pentagonu (wyznaczonego przez metropolie Londynu, Paryża, Mediolanu, Monachium i Hamburga). Tendencje występujące w zakresie dostępności komunikacyjnej regionów drogą lotniczą pokazują jednak, że tradycyjny podział na lepiej skomunikowane centrum i gorzej skomunikowane peryferia powoli zanika na rzecz większego rozproszenia (biorąc pod uwagę połączenia lotnicze). Wzrasta tym samym atrakcyjność i potencjał ekonomiczny regionów znajdujących się poza centralnymi obszarami Europy, w szczególności w nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej na wschodzie, co bardzo dobrze zaprezentowane zostało na kolejnej mapie<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> www.espon.eu, stan na 8.04.2010.



Rys. 4. Dostęp do lotów pasażerskich w Unii Europejskiej w 2006 r.

Źródło: na podstawie: *Commission Staff Working Document Accompanying the Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength*, Commission of the European Communities, SEC (2008), Brussels 2008, s. 19.



Rys. 5. Zmiany potencjalnej dostępności komunikacyjnej regionów w Europie w latach 2001-2006

Źródło: na podstawie: www.espon.eu, stan na 8.04.2010.

## 7. Zmiany dostępności komunikacyjnej regionów w Europie w latach 2001-2006

Przedstawiona na rys. 5 mapa pokazuje zmiany w potencjalnej dostępności regionów drogą powietrzną w latach 2001-2006. Potencjalna dostępność jest kalkulowana na podstawie dwóch elementów: populacji w regionach NUTS-3 oraz dystansu pomiędzy regionami i czasu potrzebnego na dotarcie do nich. Model dostępności komunikacyjnej wykorzystywany przez ESPON mierzy minimalny czas podróży transportem lotniczym pomiędzy regionami NUTS-3. Potencjalna dostępność opisuje, z jaką łatwością ludność z jednego europejskiego regionu może dotrzeć do innych, w tym przypadku drogą powietrzną. Kalkulacje relatywnych zmian w poziomie dostępności drogą powietrzną w latach 2001-2006 uwzględniają szczegółowe dane dotyczące siatki regularnych połączeń pomiędzy wszystkimi europejskimi lotniskami, włączając małe lotniska regionalne i połączenia przewoźników niskokosztowych. Mapa pokazuje, które regiony znalazły się na lepszej lub gorszej pozycji w 2006 r. w stosunku do 2001 r. (porównując te wielkości również do średniej ESPON). Tym samym mapa skupia się na zmianie relatywnej pozycji regionów bez uwzględnienia ogólnego wzrostu dostępności. Regiony, które poprawiły swoją relatywną pozycję w latach 2001-2006 (wartości dodatnie), są zaznaczone kolorami zielonymi, a regiony, które ją pogorszyły (wartości ujemne) – kolorami żółtymi i czerwonymi<sup>20</sup>.

Regiony o wysokim poziomie dostępności otoczone są przez regiony słabo dostępne (zob. rys. 5). Największy relatywny wzrost dostępności drogą lotniczą w latach 2001-2006 zanotowały wschodnie obszary Europy, Islandia, Grecja, Cypr i Malta. Dodatkowo, niektóre regiony peryferyjne na południu i północy Europy, w takich krajach jak Hiszpania, Włochy, Portugalia, Finlandia, Szwecja czy Norwegia, poprawiły swoją pozycję w porównaniu z innymi regionami. Stolice europejskie, zwłaszcza Dublin, Paryż, Madryt, Barcelona, Bruksela, Amsterdam i Berlin, w ujęciu względnym pogorszyły swoją pozycję, jednak w ujęciu bezwzględnym regiony, w których znajdują się stolice państw, wciąż charakteryzują się największą dostępnością drogą powietrzną<sup>21</sup>.

## 8. Wnioski

Biorąc pod uwagę powyższą analizę, należy stwierdzić, że tradycyjny podział Europy na centrum i peryferia przestaje być jaskrawy i aktualny, a Europa staje się bardziej zbalansowana terytorialnie. Regiony spoza tradycyjnego centrum Europy wykazują znaczną poprawę w zakresie relatywnej dostępności komunikacyjnej regionu drogą powietrzną. Nowe państwa członkowskie z Europy Środkowej i Wschodniej oraz niektóre regiony peryferyjne, w szczególności we Włoszech, w Hiszpanii i Skandy-

<sup>20</sup> Tamże.

<sup>21</sup> Tamże.

nawii, w znaczący sposób poprawiły dostępność komunikacyjną drogą powietrzną w porównaniu z innymi regionami. Ponieważ dobra dostępność komunikacyjna regionu jest uznawana za bardzo istotny czynnik rozwoju gospodarczego i konkurencyjności (co potwierdzają badania przedstawione i opisane powyżej), należy uznać, że regiony te podnoszą tym samym swoją atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów, co następnie powinno skutkować większym napływem inwestycji i bardziej dynamicznym rozwojem gospodarczym. Wyłaniające się tendencje w dziedzinie dostępności komunikacyjnej drogą powietrzną regionów w Europie w latach 2001-2006, zwłaszcza znaczący rozwój tanich linii lotniczych oraz związany z tym rozwój lotnisk regionalnych, powodują, że głównymi beneficjentami zachodzących zmian są regiony spoza tradycyjnego europejskiego centrum<sup>22</sup>.

## Literatura

- Atlas ESPON. Struktura terytorium Europy*, październik 2006.
- Commission Staff Working Document Accompanying the Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength*, Commission of the European Communities, SEC (2008), Brussels 2008.
- Creating Employment and Prosperity in Europe*, ACI Europe, September 1998.
- Creating employment and prosperity in Europe: an economic impact study kit*, ACI Europe, York Consulting, February 2000.
- Ćwikliński H., Pawłowski G., *Znaczenie rozwoju portu lotniczego im. L. Wałęsy w procesie metropolizacji aglomeracji gdańskiej*, [w:] A. Barteczek, A. Lorek, A. Rączaszek (red.), *Polityka gospodarcza w Polsce i Unii Europejskiej na początku XXI w.*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2009.
- Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu na rozwój miasta i regionu*, raport przygotowany pod kierunkiem prof. dr. hab. Marka Rekowskiego, Wrocław, marzec 2006.
- The Relation between Accessibility and Economic Development*, 2006, Maps of the Month: Accessibility and Economy, [www.espon.eu](http://www.espon.eu), 15.04.2010.
- Territory matters for competitiveness and cohesion, Facets of regional diversity and potentials in Europe*, ESPON Synthesis Report III, results by autumn 2006.
- The social and economic impact of airports in Europe*, ACI Europe, York Aviation, January 2004.

## Źródła internetowe

- European Spatial Planning Observatory Network (ESPON), [www.espon.eu](http://www.espon.eu), stan na 8.04.2010.
- Potential Accessibility by Air; Change of Relative Position of Regions, 2001-2006*, [www.espon.eu](http://www.espon.eu), stan na 8.04.2010.

---

<sup>22</sup> Zob.: *Potential Accessibility by Air; Change of Relative Position of Regions, 2001-2006*, [www.espon.eu](http://www.espon.eu), stan na 8.04.2010.

## **IMPACT OF AIR TRANSPORT ON REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT AND COHESION IN THE EUROPEAN UNION**

**Summary:** In the article, the author tries to answer the question, whether it is justified to claim, that air transport influence has a positive impact on economic development and cohesion of regions in the EU. First, methodology and state of research on economic impact of air transport on regional economies have been presented. Next, on the basis of maps, the significance of regions accessibility (particularly accessibility by air transport) for economic development has been analyzed. There were daily accessibility of regions by air and accessibility of passenger flights in the EU regions presented and described. The article is concluded by presentation and analysis of changes in relative position of regions concerning potential accessibility by air between 2001 and 2006.

**Keywords:** air transport, accessibility, regional development, cohesion.