



Jerzy Pomorski

Projekty budowy lotnisk w województwie lubelskim – próba oceny

Możliwość komunikacji bezpośredniej osób, szybkiego przewozu towarów, nabiera w dobie gospodarki globalnej coraz większego znaczenia, można stwierdzić, że region który takich możliwości nie zapewnia, ma gorsze szanse rozwojowe, mniejsze szanse na pozyskiwanie inwestorów, rozwój nauki, rozwój technologii, turystyki itd.

W województwie lubelskim funkcjonują trzy publicznie znane i częściowo opisane projekty budowy lotnisk osobowych lub towarowych, jest więc projekt uruchomienia lotniska osobowego w Świdniku oraz w Niedźwiadzie koło Lubartowa oraz lotniska cargo i osobowego w Białej Podlaskiej. Projekty lotniska w Świdniku i Białej Podlaskiej opierają się na wykorzystaniu istniejących lotnisk, które należy zmodernizować lub odpowiednio przebudować przystosowując je do wypełniania nowych funkcji bez kolizji z otoczeniem. Projekt budowy lotniska w Niedźwiadzie to całkowicie nowa inwestycja. Budowa lotniska to ogromne nakłady finansowe oraz dziesiątki problemów prawnych, technicznych, społecznych, uzgodnień w skali regionu, kraju i międzynarodowym.

W próbie oceny zagadnienia i wyboru koncepcji rozwiązania pod uwagę wzięto między innymi: elementy finansowe; udogodnienia w biznesowych kontaktach personalnych oraz ich wiel-

kość i otoczenie; możliwe nowe, ważne kierunki rozwoju gospodarczego i społecznego województwa lubelskiego; szanse na przewozy towarowe; wpływ budowy lotnisk na rozwój regionu i podregionów województwa lubelskiego; stan i perspektywy rozwoju infrastruktury komunikacyjnej drogowej i kolejowej w układzie krajowym i międzynarodowym.

Analizując zagadnienie od strony realności potrzeb można określić, że lubelszczyzna potrzebuje lotniska osobowego-dojazdowego do przyjmowania samolotów co najwyżej 60-100 osobowych, opierając się na głównym lotnisku położonym w rejonie Warszawy oraz lotniska cargo do obsługi rosnącej wymiany towarowej na linii wschód – zachód, które winno pełnić również funkcje lotniska rezerwowego dla Warszawy. Celem określenia celowości budowy i wyboru ostatecznej lokalizacji lotnisk, przeprowadzono uproszczoną analizę SWOT przedmiotowego problemu. W ocenie poszczególnych elementów analizy SWOT, zastosowano punktację wybranych parametrów określających mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia analizowanego problemu. Dla mocnych stron i szans, w zastosowanej skali 0-5, najwyższa punktacja oznacza pozytyw; dla słabych stron i zagrożeń, w zastosowanej skali 0-5, najwyższa punktacja oznacza negatyw.

1. Mocne strony

Lp.	Określenie parametru	Niedźwiada	Biała Podlaska	Świdnik
1.	Położenie lotniska w regionie wobec oczekiwanych funkcji /osobowych, towarowych/	3	5	5
2.	Połączenia komunikacyjne w regionie	3	4	5
3.	Połączenie z Warszawą	2	5	4
4.	Posiadana infrastruktura lotnicza - techniczna	0	4	4
5.	Posiadane /aktualne, częściowe, specjalistyczne/ uzgodnienia prawne	0	3	4
6.	Posiadana kadra lotnicza lub związana z terenem	0	4	4



7.	Zasoby wykształconej kadry do przekwalifikowania	1	4	5
8.	Tania siła robocza	5	5	5
9.	Wykorzystanie szans na rozwój turystyki	1	4	5
10.	Położenie wobec obecnych i przyszłych centrów naukowo - badawczych	2	1	5
11.	Położenie wobec obecnych i przyszłych skupisk przemysłowych	2	1	5
12.	Położenie wobec obecnych i przyszłych centrów biznesu	2	3	5
13.	Wpływ na rozwój współpracy transgranicznej	1	5	4
14.	Wpływ na rozwój współpracy gospodarczej - krajowej	2	4	5
15.	Wpływ na rozwój współpracy gospodarczej – zagranicznej	2	5	4
16.	Baza hotelowa	1	1	4
17.	Koszty realizacji inwestycji	0	4	4
18.	Łącznie	27	62	77

2.Słabe strony

Lp.	Określenie parametru	Niedźwiada	Biała Podlaska	Świdnik
1.	Koszty realizacji inwestycji	5	2	2
2.	Zagrożenia społeczne	0	0	2
3.	Zagrożenia dla środowiska naturalnego	0	2	2
4.	Wyposażenie w infrastrukturę	4	2	2
5.	Możliwość transferu nowych technologii	4	2	1
6.	Niska wartość konsumpcji	5	5	3
7.	Jakość systemu informacji gospodarczej i handlowej	4	4	2
8.	Nastawienie na rozwój innowacyjności	4	4	2
9.	Jakość promocji turystycznej	5	3	2
10.	Sieć i stan techniczny dróg	3	3	3
11.	Możliwości kooperacji gospodarczej krajowej i zagranicznej.	4	3	1
12.	Nienowoczesne gałęzie gospodarki	4	4	2
13.	Baza hotelowa	5	4	1
14.	Zaplecze kadrowe instytucji okołobiznesowych	4	3	1
	Łącznie	51	41	27

3. Szanse

Lp.	Określenie parametru	Niedźwiada	Biała Podlaska	Świdnik
1.	Istniejąca techniczna infrastruktura lotnicza	0	5	4
1.	Wykorzystanie szans-Offset USA	1	1	5
2.	Wykorzystanie VI Programu Ramowego/Dolina Lotnicza/	0	2	5
3.	Rozwój współpracy transgranicznej	2	5	2
4.	Bliskość potencjału naukowo-badawczego	2	1	5
5.	Potencjał innowacyjny gotowy do współpracy i transferu technologii	1	2	5
6.	Potencjał intelektualny umożliwiający wykorzystanie środków z funduszy strukturalnych UE	2	2	5
7.	Jakość systemu informacji gospodarczej i handlowej	1	2	5
8.	Nastawienie na rozwój innowacyjności	2	2	4
9.	Jakość promocji turystycznej	1	2	4
10.	Położenie przy europejskich szlakach komunikacyjnych	2	5	4
11.	Możliwość wykorzystania LHS	0	0	3
12.	Możliwość rozwinięcia współpracy transgranicznej z Ukrainą i Białorusią	1	5	3
13.	Możliwość wykorzystania Funduszu UE - Interreg	0	5	2
14.	Możliwość wykorzystania potencjału naukowo - badawczego do rozwoju ekologicznej produkcji rolniczej.	1	1	5
15.	Posiadane lotnicze kadry specjalistyczne	0	4	3
16.	Posiadane kadry do przekwalifikowania	1	3	5
	Łącznie	17	47	69

4. Zagrożenia

Lp.	Określenie strony	Niedźwiada	Biała Podlaska	Świdnik
1.	Szanse rozwoju przedsiębiorczości	4	4	2
2.	Słaba sieć wspierania biznesu	4	3	1
3.	Możliwości kooperacji gospodarczej krajowej i zagranicznej.	3	2	1
4.	Wyposażenie w infrastrukturę	4	3	1
5.	Możliwość transferu nowych technologii	4	3	1
6.	Bariery prawne ograniczające napływ nowych inwestycji	3	3	3



Lp.	Określenie strony	Niedźwiada	Biała Podlaska	Świdnik
1.	Szanse rozwoju przedsiębiorczości	4	4	2
2.	Słaba sieć wspierania biznesu	4	3	1
3.	Możliwości kooperacji gospodarczej krajowej i zagranicznej.	3	2	1
4.	Wyposażenie w infrastrukturę	4	3	1
5.	Możliwość transferu nowych technologii	4	3	1
6.	Bariery prawne ograniczające napływ nowych inwestycji	3	3	3
7.	Jakość systemu informacji gospodarczej i handlowej	4	3	1
8.	Nastawienie na rozwój innowacyjności	4	3	1
9.	Jakość promocji turystycznej	4	3	2
10.	Zły stan techniczny dróg	3	3	3
12	Zagrożenia społeczne	0	1	3
14	Zagrożenia dla środowiska naturalnego	1	2	3
15.	Koszty inwestycji	5	2	2
16.	Możliwość pozyskania kredytu	5	4	2
	Łącznie	48	39	28

Źródło: Szacunki własne na podstawie wybranych danych o powiatach i gminach województwa lubelskiego w 2001 r., Urząd Statystyczny w Lublinie, Lublin 2002 r.

Analizując wyniki przeprowadzonej próby oceny celowości budowy i lokalizacji lotnisk w województwie lubelskim można wysnuć kilka wniosków, które pozostawiamy do decyzji władz lubelszczyzny.

1. Lotnisko osobowe osobowe niewątpliwie przyczyni się do rozwoju kontaktów biznesowych, naukowych i turystycznych z lubelszczyzną, szczególnie po przystąpieniu Polski do UE.
2. Lotnisko dla lubelszczyzny na najbliższe kilkadziesiąt lat, to lotnisko satelitarne w stosunku do Warszawy, nastawione na obsługę samolotów rejsowych i czarterowych maksymalnie 40-80 miejsc.
3. Biorąc pod uwagę pkt 1 i 2 i ograniczone możliwości finansowe województwa, za racjonalne wydaje się adaptowanie istniejącej infrastruktury lotniczej.
4. Wyniki przedstawionej próby oceny problemu oraz optymalizacja nakładów finansowych wskazują, że do funkcji lotniska osobowego należy przystosować istniejące lotnisko w Świdniku.

5. Istniejące lotnisko w Białej Podlaskiej jest szansą na aktywizację gospodarczą regionu wokół Białej Podlaskiej, oraz perspektywiczną szansą po przystąpieniu Polski do UE na spełnianie ważnej roli lotniska towarowego na szlaku współpracy gospodarczej Europy z Rosją i Azją. Biała Podlaska będzie włączona w niedalekiej przyszłości poprzez autostradę do transeuropejskiego systemu drogowego.
6. Lotnisko w Białej Podlaskiej posiada obecnie infrastrukturę lotniczą, której niewykorzystanie można by określić jako niefrasobliwość gospodarczą, problem ten wymaga poważnych decyzji na szczeblu wojewódzkim i państwowym, nie można pozostawić tej sprawy jako tematu jedynie dla prywatnego inwestora i grupy zapaleńców z Białej Podlaskiej, bowiem jest to autentyczna szansa gospodarcza dla regionu i dla kraju. Trzeba z tego tematu zdjąć odium sensacji poprzez podjęcie kilku decyzji, na początek zabezpieczających cenny majątek a następnie rozpocząć realne działania nad włączenia tego lotniska do krajowej i europejskiej sieci towarowego transportu lotniczego.