

Fundacja Polskiej Akademii Nauk Oddział w Lublinie
„Nauka i Rozwój Lubelszczyzny”



GOSPODARCZE ZNACZENIE ORGANIZACJI EURO 2012
I BUDOWY PORTU LOTNICZEGO LUBLIN
DLA PRZEDSIĘBIORSTW REGIONU LUBELSKIEGO
I RYNKU PRACY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



GOSPODARCZE ZNACZENIE ORGANIZACJI EURO 2012
I BUDOWY PORTU LOTNICZEGO LUBLIN
DLA PRZEDSIĘBIORSTW REGIONU LUBELSKIEGO
I RYNKU PRACY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

GOSPODARCZE ZNACZENIE ORGANIZACJI EURO 2012
I BUDOWY PORTU LOTNICZEGO LUBLIN
DLA PRZEDSIĘBIORSTW REGIONU LUBELSKIEGO
I RYNKU PRACY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

PRACA POD REDAKCJĄ:
JERZY WĘCŁAWSKI
WOJCIECH MISTEREK

FUNDACJA POLSKIEJ AKADEMII NAUK ODDZIAŁ W LUBLINIE
„NAUKA I ROZWÓJ LUBELSZCZYZNY”

Lublin 2010

Publikacja powstała w ramach projektu badawczego „EURO – Lotnisko 2012”
współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach
Europejskiego Funduszu Społecznego

Nadzór naukowy nad badaniami:
prof. dr hab. Jerzy Węclawski

Recenzja: dr hab. Jerzy Różański

Zespół badawczy:
prof. dr hab. Jerzy Węclawski
dr hab. Zbigniew Pastuszek
dr Mariusz Kicia
dr Anna Korzeniowska
dr Wojciech Misterek
dr Robert Zajkowski
dr Mariusz Gwozda
dr Katarzyna Markiewicz
mgr Paweł Markiewicz

Korekta:
dr Anna Korzeniowska

ISBN 978-83-931444-3-3
Wyd. I. Nakład 500 egz.

Druk: DRUKARNIA „ER-ART PLUS” - Lublin

© Copyright Fundacja Polskiej Akademii Nauk Oddział w Lublinie
„Nauka i Rozwój Lubelszczyzny”, Lublin Pałac Czartoryskich, ul. Plac Litewski 2

Publikacja dystrybuowana bezpłatnie



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Spis treści

Wstęp	9
1. Osnowa badań i próba badawcza oraz wiedza o realizowanych inwestycjach związanych z budową Portu Lotniczego Lublin i organizacją EURO 2012 wśród przedsiębiorstw z województwa lubelskiego (Paweł Markiewicz, Robert Zajkowski)	13
1.1. Przesłanki rozwoju przedsiębiorczości na Lubelszczyźnie.	13
1.2. Wprowadzenie do problematyki badań	21
1.3. Główne charakterystyki badanej próby	22
1.4. Wiedza na temat budowy Portu Lotniczego Lublin wśród lubelskich przedsiębiorców	30
1.5. Wiedza o inwestycjach związanych z organizacją EURO 2012 wśród przedsiębiorstw z Lubelszczyzny.	42
2. Analiza ogólnej siły wpływu organizacji EURO 2012 i budowy Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorstwa w województwie lubelskim (Robert Zajkowski)	53
2.1. Czynniki wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego	53
2.2. Czynniki wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorców Lubelszczyzny.	72
3. Wpływ pośredni EURO 2012 i budowy Portu Lotniczego	85
3.1. Efekty pośrednie budowy Portu Lotniczego Lublin na Lubelszczyznę	85
3.2. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na wizerunek regionu.	98
3.3. Efekty pośrednie organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego	99
3.3.1. Wpływ imprez sportowych na rozwój gospodarczy	99

3.3.2. Organizacja EURO 2012 a wizerunek Lubelszczyzny	105
4. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji EURO 2012 na sytuację społeczno-gospodarczą w województwie lubelskim – oddziaływanie indukowane (Mariusz Kicia)	115
4.1. Przegląd badań w zakresie oddziaływania portów lotniczych na sytuację społeczno-gospodarczą regionów	115
4.2. Projekcja wpływu budowy i funkcjonowania lotniska na zmianę sytuacji województwa lubelskiego	125
4.3. Analiza wpływu organizacji EURO 2012 na sytuację społeczno-gospodarczą województwa lubelskiego . . .	133
5. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji EURO 2012 na rynek pracy w województwie lubelskim (Wojciech Misterek)	137
5.1. Oddziaływanie budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie	137
5.1.1. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na wzrost zatrudnienia w regionie	139
5.2. Oddziaływanie organizacji EURO 2012 w Polsce na zatrudnienie	155
5.2.1. Wpływ organizacji EURO 2012 na wzrost zatrudnienia w regionie	156
5.2.2. Wpływ organizacji EURO 2012 na konieczność przekwalifikowania pracowników	162
6. Powszechność wykorzystania nowo budowanego Portu Lotniczego Lublin przez przedsiębiorstwa w województwie lubelskim oraz oddziaływanie inwestycji na ułatwienia logistyczne dla analizowanych podmiotów (Zbigniew Pastuszek)	171
6.1. Aktualna powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie firmy	171
6.2. Powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin	174

6.3. Alternatywnie wobec budowy Portu Lotniczego Lublin działania inwestycyjne przyczyniające się do bardziej efektywnego rozwoju regionu lubelskiego	178
6.4. Projekty inwestycyjne wpływające znacząco na poprawę efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	181
6.5. Wsparcie instytucjonalne przyczyniające się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego	183
6.6. Prowadzenie działalności przez lubelskie przedsiębiorstwa na terenie Portu Lotniczego Lublina	185
Podsumowanie	189
Spis ilustracji	193
Spis tabel	197
Bibliografia	201
Strony internetowe	205

Wstęp

Województwo lubelskie jest jednym z najbiedniejszych regionów w kraju i w Unii Europejskiej, co potwierdza wskaźnik PKB per capita, osiągający poziom około 70% średniej krajowej oraz niewiele przekraczający 35% w Unii Europejskiej. Ten stan rzeczy to nie tylko konsekwencja mniejszej aktywności gospodarczej przedsiębiorstw i samych mieszkańców, ale głównie efekt czynników historycznych i gospodarczych. Mają one odzwierciedlenie w obecnym stanie infrastruktury, niskim poziomie przedsiębiorczości oraz ograniczonych możliwościach rozwojowych.

Zła sytuacja gospodarcza regionu w znacznej mierze jest efektem wieloletnich zaniedbań w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej. A przecież to właściwy rozwój tej infrastruktury zmniejsza koszty funkcjonowania przedsiębiorstw, dzięki czemu przyczynia się do większej aktywności gospodarczej mieszkańców danego regionu, a w wielu wypadkach wręcz ją warunkuje. Dodatkowo jest kluczowym czynnikiem przyciągającym inwestorów zewnętrznych, dla których istnienie rozbudowanej sieci energetycznej czy transportowej jest warunkiem koniecznym do rozpoczęcia działalności na wybranym terenie. Przykładem takiej infrastruktury są lotniska, które dla przedsiębiorców stają się kanałem dystrybucji lub kontaktu z klientami, a jednocześnie zmieniają sposób postrzegania regionu przez potencjalnych inwestorów zewnętrznych.

Powstanie Portu Lotniczego Lublin w 2012 roku stanowi wielką szansę rozwoju gospodarczego województwa lubelskiego, a w szczególności przedsiębiorstw zlokalizowanych w najbliższej strefie jego oddziaływania. Lotnisko jest bowiem nie tylko kluczowym elementem infrastruktury transportowej, ale także podmiotem gospodarczym silnie oddziałującym na pojawianie się nowych przedsiębiorstw wokół lotniska oraz magnesem przyczyniającym się do wzrostu znaczenia regionu w przyciąganiu inwestorów zewnętrznych. Zważywszy na szeroki aspekt oddziaływania budowanego portu lotniczego, zasadne było przeprowadzenie analiz mających na celu zweryfikowanie opi-

ni lubelskich przedsiębiorstw co do możliwości wykorzystania potencjału płynącego z pojawienia się tak istotnego impulsu gospodarczego. Opisane w publikacji badania miały na celu ustalenie efektów w trzech płaszczyznach oddziaływania:

- bezpośredniego – będącego w przeważającej mierze wynikiem funkcjonowania lotniska jako podmiotu gospodarczego,
- pośredniego – określającego wpływ lotniska na wzrost skali działalności kooperantów,
- indukowanego – stanowiącego efekt wzrostu wydatków konsumpcyjnych i inwestycyjnych przedsiębiorstw będących kooperantami lotniska oraz pracowników zatrudnionych w regionie.

Dodatkowo lotnisko będzie miało znaczący wpływ na funkcjonowanie rynku pracy w województwie lubelskim, i to zarówno bezpośrednio w podmiotach funkcjonujących w jego obrębie, jak i w przedsiębiorstwach wykorzystujących port jako platformę współpracy biznesowej. Dlatego w badaniach zweryfikowano indukowany wzrost zatrudnienia, wynikający z budowy i funkcjonowania nowej infrastruktury transportowej. Dodatkowo przeprowadzono pogłębioną analizę dotyczącą specjalności, które będą preferowane przez przedsiębiorców na etapie zatrudniania nowych pracowników lub przekwalifikowywania obecnych kadr.

Warto podkreślić, że powstanie Portu Lotniczego Lublin zbiegnie się w czasie z organizacją w Polsce i na Ukrainie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. To istotne wydarzenie sportowe nie pozostanie bez wpływu na gospodarcze zmiany zarówno w aspekcie makroekonomicznym, jak i funkcjonowania pojedynczych przedsiębiorstw. Dlatego opisane w publikacji badania objęły swoją problematyką zakres oddziaływania tej imprezy na działalność firm w województwie lubelskim. W analizie ujęte zostały takie czynniki, jak: sprzedaż, inwestycje, możliwości pozyskania nowych kontrahentów czy też poziom zatrudnienia. W tym ostatnim obszarze badawczym przeprowadzona została analiza mająca na celu poznanie planów przedsiębiorstw z województwa lubelskiego w zakresie ewentualnych zmian wielkości zatrudnienia oraz zmian kompetencyjnych wśród pracowników. Tym samym wskazane zostały specjalności lub wymagania, których oczekują przedsiębiorcy od zatrudnianych w przyszłości pracowników, a które pozwolą na pełne wykorzystanie potencjału rozwojowego wynikającego z okreso-

wego wzrostu popytu na dobra i usługi oferowane przez podmioty gospodarcze z województwa lubelskiego.

Publikacja jest integralnym elementem projektu badawczego EURO-Lotnisko 2012, realizowanego przez Fundację Polskiej Akademii Nauk Oddział w Lublinie „Nauka i Rozwój Lubelszczyzny” i finansowanego z Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, w ramach poddziałania 8.1.2 „Wsparcie procesów adaptacyjnych i modernizacyjnych w regionie”.

1. Osnowa badań i próba badawcza oraz wiedza o realizowanych inwestycjach związanych z budową Portu Lotniczego Lublin i organizacją EURO 2012 wśród przedsiębiorstw z województwa lubelskiego

1.1. Przesłanki rozwoju przedsiębiorczości na Lubelszczyźnie

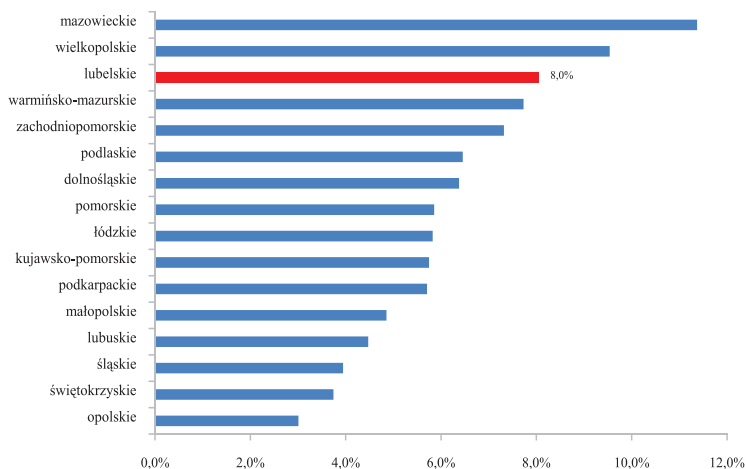
Województwo lubelskie stanowi trzecią pod względem powierzchni jednostkę zasadniczego podziału terytorialnego kraju. Zajmuje we wschodniej części kraju obszar ponad 25 tys. km kw., co stanowi około 8% powierzchni Polski¹. Jako kraina geograficzna obejmuje, poza większością historycznej ziemi lubelskiej, również północną Małopolskę, Południowe Podlasie i Ziemię Chełmską, będącą częścią Rusi Czerwonej. Zgodnie z podziałem administracyjnym składa się z 24 powiatów – 20 ziemskich i 4 grodzkich, 213 gmin i 4 206 wsi². Wschodnia granica województwa lubelskiego jest jednocześnie granicą zewnętrzną Unii Europejskiej z Ukrainą i Białorusią³.

¹ http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=437746&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

² http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=437713&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

³ Od 31 grudnia 2007 r. Polska przystąpiła do tzw. Układu z Schengen (miasto w Luksemburgu), zawartego 14 czerwca 1985 roku. Wówczas zniesione zostały granice Polski z innymi państwami Unii Europejskiej, a granice z krajami, które nie należą do wspólnoty, stały się zewnętrznymi granicami UE.

Rysunek 1. Powierzchnia woj. lubelskiego na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl>, 30.06.2010 r.

Lubelszczyznę, mimo dużej powierzchni, zamieszkuje zaledwie około 5,7% ludności kraju (2 157,2 tys. osób)⁴. Przekłada się to na stosunkowo niską gęstość zaludnienia regionu, wynoszącą około 86 osób na km kw., gdy średnia dla Polski to 122 osoby. Lubelszczyzna jest też relatywnie słabo zurbanizowana. W miastach mieszka zaledwie około 47% ludności, przy średniej dla kraju wynoszącej prawie 62%⁵. Główne miasta to⁶: Lublin (około 360 tys. mieszkańców), Chełm (około 71 tys.), Zamość (około 68 tys.), Biała Podlaska (około 58 tys.) i Puławy (około 55 tys.). Znaczna część mieszkańców Lubelszczyzny (około 40%) to ludzie młodzi, w wieku do 35 lat⁷. Ponad 100 000 z nich to studenci, z czego tylko w stolicy województwa, mieście uznawanym za typowo akademickie, studiuje około 80 000 osób, w większości przyjezdnych. Napływ studentów do Lublina wywołuje okresowy wzrost liczby ludności miasta, nie pozostając bez wpływu

⁴ http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=437571&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

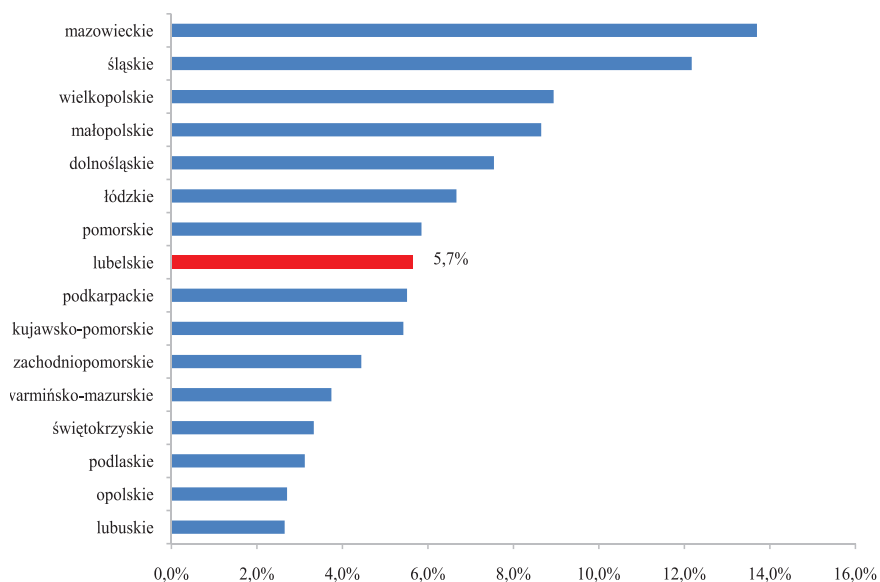
⁵ <http://www.lubelskie.pl> dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

⁶ Ibidem.

⁷ <http://www.paiz.gov.pl> dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

na fluktuacje zgłaszanego popytu, do których dostosowuje się część podmiotów gospodarczych nastawionych na obsługę uczącej się młodzieży.

Rysunek 2. Ludność woj. lubelskiego na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)



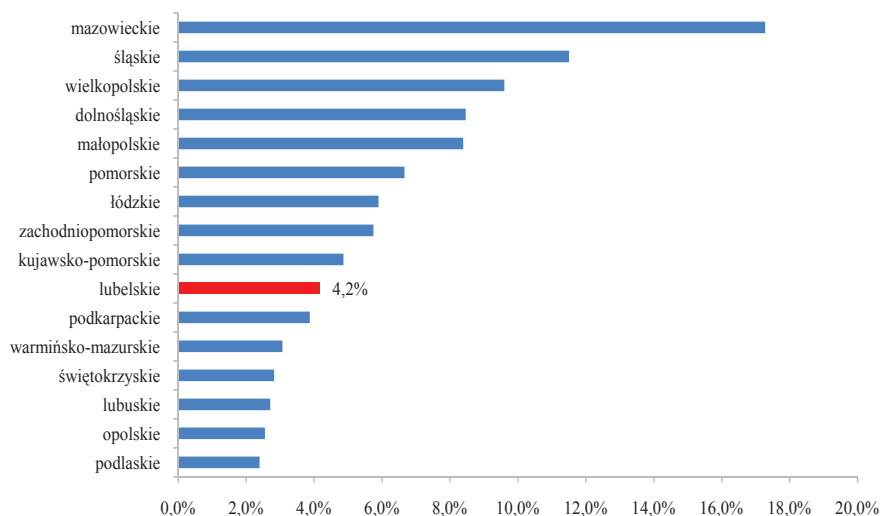
Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl>, 30.06.2010 r.

Województwo lubelskie ze względu na liczbę uczelni wyższych zajmuje ósmą pozycję w kraju, a siódmą pod względem liczby studiujących (5,4% ogółu studentów w Polsce)⁸. Lublin jest też największym ośrodkiem akademickim „po prawej stronie Wisły”. Na dwóch tylko lubelskich uczelniach – największym w regionie Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej z prawie 30 tysiącami studentów i na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim – kształcą się łącznie ponad połowa wszystkich studentów województwa. W stolicy województwa zlokalizowane są ponadto: Uniwersytet Przyrodniczy, Uniwersytet Medyczny, Politechnika oraz dwie duże uczelnie niepubliczne. Mniejsze ośrodki, w Zamościu, Białej Podlaskiej, Chełmie, Rykach, Puławach i Dęblinie, zaspokajają lokalne potrzeby edukacyjne

⁸ *Ranking szkół wyższych według poziomu bezrobocia absolwentów (rok akademicki 2006/2007)*, Wojewódzki Urząd Pracy w Lublinie, Wydział Badań i Analiz, Lublin 2008, s. 3.

lub też specjalizują się w nauczaniu wąskich specjalności (Dęblin). Strukturę instytucjonalną szkół wyższych uzupełniają filie ośrodków posiadających główną siedzibę poza województwem lubelskim (Akademia Wychowania Fizycznego w Warszawie Filia w Białej Podlaskiej, Wyższa Szkoła Pedagogiczna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Warszawie Filia w Lublinie, Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości w Warszawie Filia w Chełmie)⁹.

Rysunek 3. Podmioty gospodarcze w woj. lubelskim na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl>, 30.06.2010 r.

Województwo lubelskie ma typowo rolniczy charakter. Użytki rolne stanowią około 60%, a razem z lasami ponad 85% jego powierzchni całkowitej. Stan taki z jednej strony nie sprzyja industrializacji ani też rozwojowi przedsiębiorczości indukowanej przez duże centra przemysłowe; z drugiej natomiast prowadzi do sytuacji, że ponad 10% gospodarstw rolnych Polski zlokalizowanych jest na Lubelszczyźnie. Również wskaźniki udziału przedsiębiorstw (według PKD) związanych z rolnictwem czy handlem produktami rolnymi są tutaj wyższe niż przeciętnie

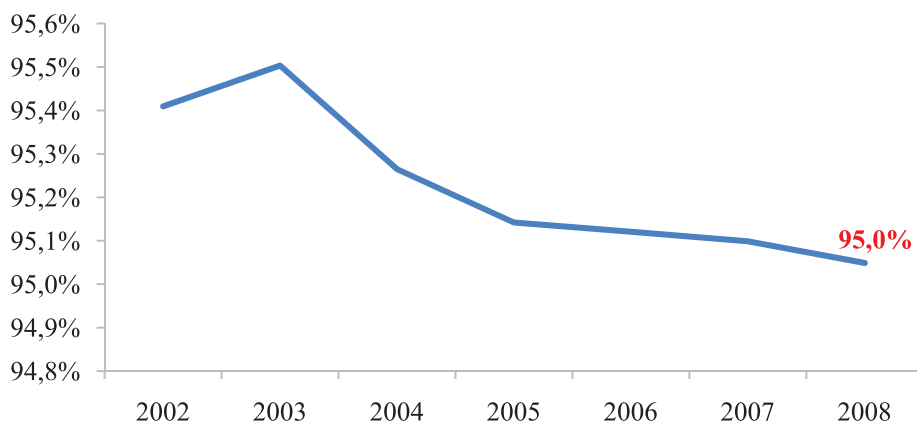
⁹ *Ranking szkół wyższych...* op. cit., s. 3.

dla kraju. Dominują uprawy pszenicy, buraków cukrowych, żyta, ziemniaków, a na wschodzie – lnu, konopi, chmielu i tytoniu. Okolice Lublina i Puław to również znaczne plantacje sadownicze oraz produkcja szkółkarska.

Na Lubelszczyźnie zarejestrowanych było w systemie PKD pod koniec 2009 r. 156 180 przedsiębiorstw, co stanowi zaledwie 4,2% wszystkich podmiotów funkcjonujących w Polsce¹⁰.

Większość z nich to przeważnie jednostki mikro lub małe¹¹. Stosunkowo niedużo jest przedsiębiorstw średnich. Prowadzi to do sytuacji, że w trzecim pod względem powierzchni regionie kraju skoncentrowane zostało zaledwie 4,5% majątku trwałego polskiej gospodarki¹².

Rysunek 4. Udział mikroprzedsiębiorstw w woj. lubelskim w latach 2002–2008



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl>, 30.06.2010 r.

Ogólny stan potencjału ekonomicznego regionu najlepiej opisują makrowskaźniki (agregaty) ekonomiczne. Wielkość PKB na mieszkańca w województwie lubelskim stanowi od wielu lat około 70% przeciętnego poziomu

¹⁰ http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=437802&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

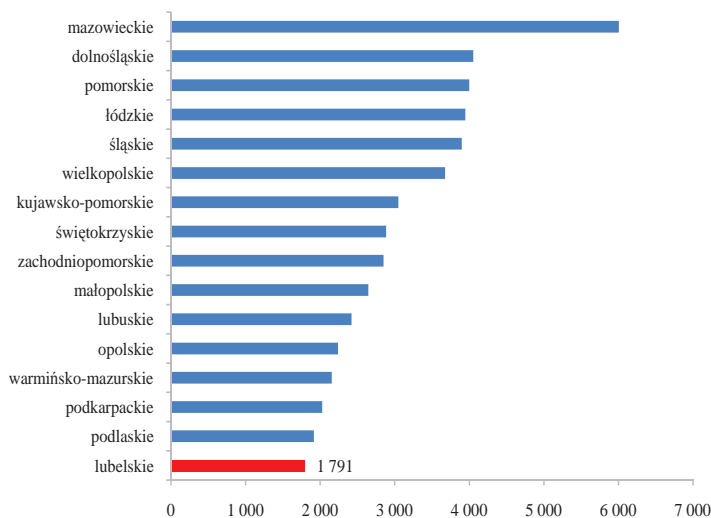
¹¹ W. Aftyka, A. Chmielewski, *Małe i średnie przedsiębiorstwa w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo M.M., Warszawa 2005, s. 119–121.

¹² Obliczenia własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl> dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

dla Polski, a udział Lubelszczyzny w tworzeniu łącznego PKB kraju to tylko 4%¹³.

Na Lubelszczyźnie najniższe są też, ze wszystkich regionów Polski, nakłady na środki trwałe. Na koniec 2008 r. wyniosły one 1 791 zł w przeliczeniu na jednego mieszkańca, gdy w tym samym czasie najlepszy wynik, należący do woj. mazowieckiego, to nakłady przekraczające 6 000 zł/os.¹⁴ Silną stroną regionu są natomiast relatywnie niskie koszty pracy, stanowiące około 88% średniego poziomu dla Polski.

Rysunek 5. Nakłady inwestycyjne w woj. lubelskim na tle innych województw (stan na 31.12.2008 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.stat.gov.pl> dostęp dn. 30.06.2010 r.

W województwie dominują branże związane z przemysłowym przetwórstwem produktów rolnych (włókiennictwo, przemysł skórzany i spożywczy). W kilku

¹³ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2007–2013*, Zarząd Województwa Lubelskiego, Lublin 2007 r., s. 10.

¹⁴ http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=437832&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

ośrodkach funkcjonuje przemysł metalowy i maszynowy (w tym samochodowy w Lublinie oraz lotniczy w Świdniku). Na terenie Lubelszczyzny znajduje się także jedno z największych polskich złóż węgla kamiennego, w oparciu o które rozwinięte zostało kopalnictwo. Należy jeszcze wspomnieć o przemyśle chemicznym, reprezentowanym przede wszystkim przez Zakłady Azotowe w Puławach. Energię elektryczną w regionie wytwarzają dwie elektrociepłownie – w Lublinie i Puławach.

Powszechnie uznawanym katalizatorem rozwoju regionów są małe i średnie przedsiębiorstwa, a ich liczba i potencjał ekonomiczny uznawany jest za jedną z miar wzrostu gospodarczego¹⁵. Konkurencyjność sektora MSP zależy w głównej mierze od ilości oraz kondycji podmiotów funkcjonujących w działach wysokiej techniki. Na Lubelszczyźnie sytuacja pod tym względem nie wygląda najlepiej. Pod koniec 2005 r. zaledwie około 100 przedsiębiorstw przemysłowych (5%) spełniało to kryterium, a około 200 jednostek (9%) zaliczano do dziedzin średniej techniki¹⁶. Zdecydowana większość funkcjonowała w obszarach niskiej i średnio niskiej techniki (63%). MSP stanowią mimo tego znaczny potencjał, zdolny do absorbowania rozwiązań innowacyjnych oraz wysokotechnologicznych, stanowiąc dobrą podbudowę do rozwoju wszelkiego rodzaju kooperacji, chociażby w formie parków technologicznych czy stref aktywności gospodarczej. Proces ten ułatwić może ponadto zaangażowanie dużych podmiotów z Lubelszczyzny, uznawanych w kraju za lokomotywy postępu, lub też podmiotów mniejszych, lecz postrzeganych jako innowacyjne w swoich branżach. Rola i uczestnictwo MSP mają o tyle duże znaczenie dla procesów innowacyjnych, że są to podmioty przeważnie bardzo zainteresowane poprawą efektywności, jak również posiadające znaczną zdolność adaptacyjną do zmiennych warunków rynkowych¹⁷, co umożliwi szybkie testowanie nowatorskich rozwiązań.

Rozwojowi przedsiębiorstw i przedsiębiorczości na Lubelszczyźnie sprzyja w ostatnim okresie koniunktura gospodarcza. Utrzymujący się relatywnie wysoki wzrost gospodarczy, wzrost popytu rynkowego, wzrost produkcji oraz ogólna poprawa optymizmu przedsiębiorców tworzą przyjazny klimat inwesty-

¹⁵ A. Skowronek-Mielczarek, *Małe i średnie przedsiębiorstwa. Źródła finansowania*, Wyd. II, C.H.Beck, Warszawa 2005, s. 8.

¹⁶ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego...* op. cit., s. 23–24.

¹⁷ A. Skowronek-Mielczarek, *Małe i średnie przedsiębiorstwa – fundament polskiej gospodarki*. Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 76, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2007, s. 118.

cyjny i prorozwojowy. Jak pokazują wyniki badań, większość przedsiębiorstw odnotowało w ciągu ostatniego okresu wzrost obrotów oraz zysku. Zauważalny jest również wzrost nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach. Na przykład w 2006 r. 43% z nich zadeklarowało wyższy poziom inwestycji niż w roku poprzednim, przy 8% deklarujących spadek¹⁸. Kierunkowe badania ujawniły też ciekawą i jednocześnie niepokojącą tendencję: w sprzyjającym środowisku gospodarczym przedsiębiorstwa inwestują znacznie mniej, niż wynika to z uzyskiwanych przez nie efektów gospodarczych, gdyż nadwyżki w sporej części przeznaczają na zmniejszenie zadłużenia lub też gromadzą je w postaci depozytów lub innych instrumentów o wysokiej płynności¹⁹. Zjawisko to niesie ze sobą dwie warstwy informacyjne. Z jednej strony ukazuje nieufność podmiotów co do trwałości koniunktury gospodarczej. W związku z tym przedsiębiorstwa podejmują kroki mające na celu „zgromadzenie zapasów” lub stworzenie „bufora bezpieczeństwa” na wypadek niekorzystnych zmian w przyszłości. Z drugiej natomiast ukazuje drzemiący w regionie potencjał finansowy, który – odpowiednio wyzwolony i ukierunkowany – mógłby spowodować znaczny przyrost majątku produkcyjnego, wpływając tym samym korzystnie na lokalny rynek pracy. Przy takim rozwoju wydarzeń koniunkcja zasobów materialnych i ludzkich mogłaby znacząco przyczynić się do wzmocnienia potencjału ekonomicznego²⁰ regionu, odpowiadającego wprost za rozwój społeczno-gospodarczy. Wyzwaniem dla władz centralnych i lokalnych, związków pracodawców, organizacji okołobiznesowych oraz instytucji społecznych powinno stać się więc wywieranie odpowiedniego wpływu na przedsiębiorców, a także tworzenie warunków umożliwiających wyzwolenie tego potencjału.

¹⁸ B. Rożnowski, K. Markowski, J. Łobocki, K. Konefal., *Postawy i zachowania uczestników lokalnego rynku pracy*, Instytut Rynku Pracy-Fundacja Nowy Staw, Lublin 2007, s. 179.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ K. Bachnik, A. Skowronek-Mielczarek, *Syntetyczne porównanie sektora przedsiębiorstw w Polsce i Hiszpanii*, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 68, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2006, s. 29–31.

1.2. Wprowadzenie do problematyki badań

Ukierunkowane badania bezpośrednie, których celem nadrzędnym było zdefiniowanie pośrednich, bezpośrednich oraz indukowanych wpływów płynących z faktu budowy Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 na przedsiębiorczość i rozwój regionu lubelskiego, zostały przeprowadzone w okresie od stycznia do marca 2010 r. Zakres terytorialny badań ograniczono do podmiotów gospodarczych województwa lubelskiego. Do badań wytypowano łącznie 472 przedsiębiorstwa prowadzące działalność na terenie województwa, bez względu na lokalizację ich głównej siedziby. Po wstępnej weryfikacji z listy tej wyłączonych zostało kilkadziesiąt podmiotów, przy czym najczęstszym powodem eliminacji było zaprzestanie działalności przez podmiot spowodowane najróżniejszymi przyczynami (likwidacja, połączenie z innym podmiotem, zmiana profilu i branży działalności itp.). Dokonując wyboru celowej próby jednostek, posłużono się dwoma głównymi kryteriami. Po pierwsze, typowano podmioty, które winny być zainteresowane zarówno faktem budowy lotniska, jak i organizacji EURO 2012. Po drugie natomiast, starano się selekcionować te, których lokalizacja geograficzna wskazywała na możliwość osiągnięcia korzyści z faktu budowy portu lotniczego. Podmioty gospodarcze uczestniczące w badaniach wytypowane zostały metodą nieprobabilistyczną, czyli nieopartą na zasadach rachunku prawdopodobieństwa²¹, polegającą na celowym wyborze jednostek (próba ekspercka²²). Główną przesłanką takiego wyboru była możliwość wskazania i ocenienia przez decydentów, mających szczególne uprawnienia do wypowiedzenia się w ściśle określonych obszarach problemowych, wybranych czynników, motywacji i zależności, które stanowią implikację planowanych w regionie działań inwestycyjnych. Wybór celowy do badania niektórych rodzajów opinii, zwłaszcza dotyczących wąskich segmentów rynku, wskazywany jest również w literaturze przedmiotu i uznawany za najbardziej zasadny w przypadku niektórych typów badań²³. Ostatecznie analiza przeprowadzona została na próbie liczącej 400 podmiotów gospodarczych. Do każdego z wytypowanych respondentów skierowano instrument badawczy (kwestionariusz ankiety)

²¹ *Badania rynkowe i marketingowe*, red. J. Kramer, PWE, Warszawa 1994, s. 218.

²² C. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze w naukach społecznych*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2001, s. 199.

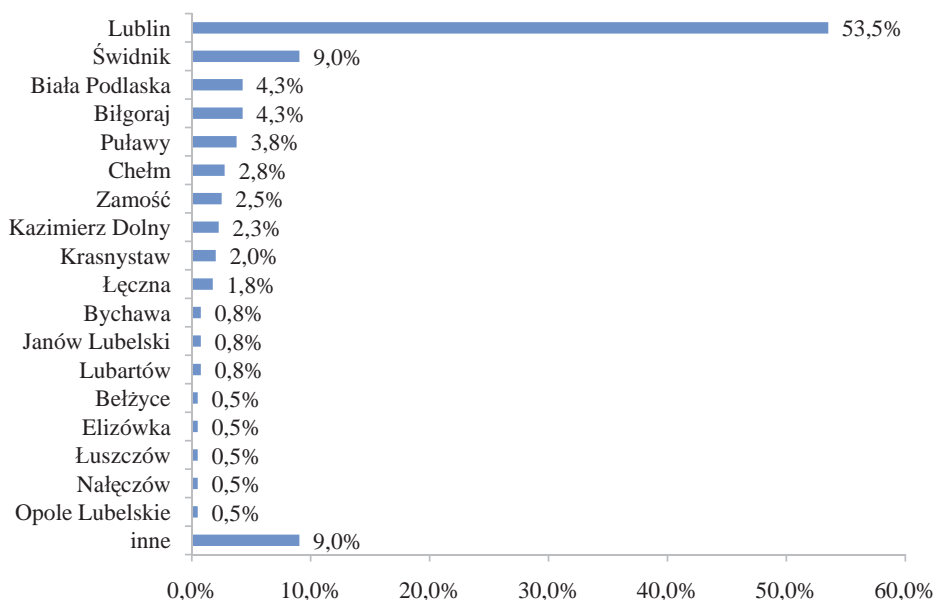
²³ Por. M. Szreder, *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, PWE, Warszawa 2004, s. 51 i następane lub C. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze ...*, op. cit., s. 199.

obejmujący zbiór celowo sformułowanych pytań i zagadnień problematycznych. Obok pytań merytorycznych, ukierunkowanych na realizację głównego celu badawczego, respondenci zostali poproszeni o umieszczenie informacji pozwalających na ich charakterystykę z punktu widzenia kluczowych cech ekonomicznych i gospodarczych, pozwalających na późniejsze analizy przekrojowe. W procesie gromadzenia danych pierwotnych dołożono wszelkich starań, by były one przekazywane przez właścicieli lub decydentów poszczególnych podmiotów gospodarczych, tj. osoby mające realny wpływ na kształtowanie krótko-, średnio- i długoterminowej polityki rozwoju jednostki. Zgromadzone informacje zostały wprowadzone do odpowiednio przygotowanej bazy danych, a następnie poddane wieloaspektowym analizom ilościowym i jakościowym, podczas których posłużono się szeregiem miar i mierników statystycznych, metodami analizy struktur, analizami podobieństwa i zróżnicowania, metodami pomiaru związków ilościowych oraz innymi mechanizmami analizy opisowej. Zwrócono uwagę, by uzyskane wyniki oraz sformułowane wnioski posiadały jak największą wartość aplikacyjną dla wszystkich odbiorców zainteresowanych poznaniem wpływów wywieranych przez planowane przedsięwzięcia na przedsiębiorczość regionu, zachowania przedsiębiorcze, potrzeby podmiotów gospodarczych w sferze przemian kapitału ludzkiego (szkolenia, doskonalenie zawodowe) oraz oddziaływań na parametry makroekonomiczne cechujące gospodarkę regionalną.

1.3. Główne charakterystyki badanej próby

Biorąc pod uwagę lokalizację siedziby przedsiębiorstwa, można zauważyć, że badana próba została zdominowana przez podmioty zlokalizowane w gminie i powiecie lubelskim. Stanowiły one 53,5% badanych jednostek. Nadmienić należy nadto, że do grupy przedsiębiorstw zlokalizowanych w Lublinie i powiecie lubelskim zaliczone zostały także przedstawicielstwa regionalne przedsiębiorstw posiadających formalną siedzibę w innej części kraju lub poza granicami Polski.

Rysunek 6. Struktura badanych podmiotów z punktu widzenia lokalizacji prowadzonej działalności

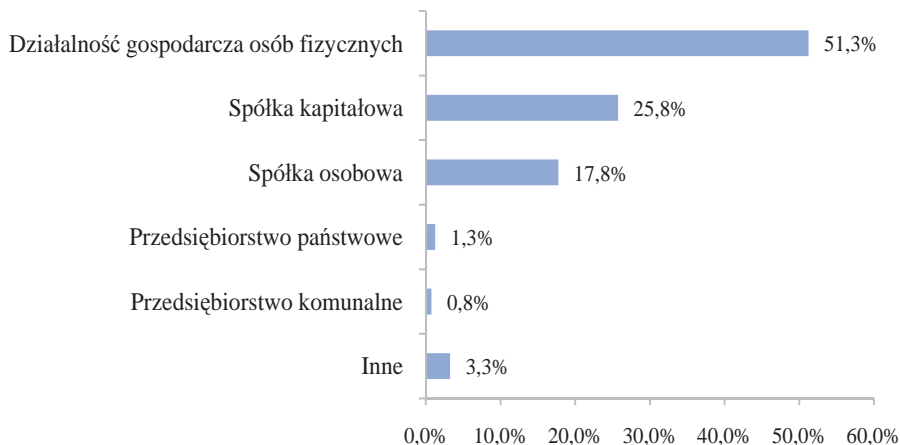


Informację o lokalizacji siedziby przekazało w trakcie badań 398 z 400 podmiotów. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowiły przedsiębiorstwa zlokalizowane w Świdniku i powiecie świdnickim – 9%, trzecią natomiast – jednostki z Białej Podlaskiej i powiatu bialskiego oraz z Biłgoraja i gmin powiatu biłgorajskiego. Kolejne pod względem liczby reprezentujących je podmiotów były powiaty: puławski, chełmski, zamojski i kazimierski. Udział pozostałych jednostek terytorialnego podziału województwa był mniejszy, a aż 36 z nich reprezentowanych było przez jedno wyselekcjonowane przedsiębiorstwo.

W badanej grupie przedsiębiorstw dominowały jednostki będące jednoosobową działalnością osób fizycznych – stanowiły one 51,3% wszystkich badanych.

Rysunek 7. Forma prawna działalności badanych podmiotów

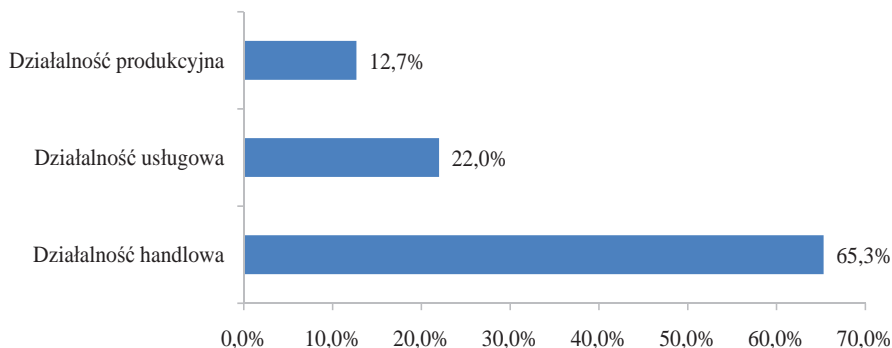


Informację o rodzaju formy prawnej przekazali wszyscy badani.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Ponad $\frac{1}{4}$ respondentów stanowili przedstawiciele (decydenci) spółek kapitałowych, a 17,8% – spółek osobowych. Znacznie mniej liczne okazały się przedsiębiorstwa państwowe (1,3%), a także komunalne (0,8%). Kilka jednostek zadeklarowało inną niż wymienione formę prawną działalności. Szczegółowe analizy wykazały, że wszystkie z nich to spółdzielnie.

Działalność handlowa dominowała u zdecydowanej większości badanych jednostek gospodarczych. Przedsiębiorcy deklarujący, że trzonem ich działań operacyjnych są różnorodne formy handlu, stanowili ponad 65% badanych.

Rysunek 8. Rodzaj działalności badanych podmiotów



Informację o rodzaju działalności przekazało 391 z 400 badanych przedsiębiorców. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Oczywiście należy zauważyć, że znaczna część podmiotów zadeklarowała prowadzenie więcej niż jednego rodzaju czynności biznesowych, wskazując przy tym na wiodący rodzaj aktywności, tzn. generujący największy strumień przychodów w ostatnim roku obrotowym. Przedsiębiorstw deklarujących dwa rodzaje działalności było w badanej grupie nieomal 39%, a wskazujących trzy typy wykonywanych czynności – 6,9%.

Drugą pod względem udziału w badanej próbie okazała się grupa przedsiębiorców opierających swoją siłę ekonomiczną na działalności usługowej. Deklarację tego rodzaju złożyło 22% badanych; najmniej liczni byli producenci (przedsiębiorstwa z dominującym udziałem działalności produkcyjnej), którzy stanowili zaledwie 12,7% badanych.

Biorąc pod uwagę liczbę zatrudnionych pracowników, można zauważyć, że zdecydowanie dominowały jednostki zatrudniające do 10 osób. Ich udział w całej grupie badanych wyniósł 59,1%. Nadmienić należy, że liczba zatrudnionych stanowi najważniejsze z kryteriów klasyfikacyjnych, według których dzielone są podmioty gospodarcze w krajach Unii Europejskiej. Pozostałe to poziom obrotów rocznych, wartość sumy bilansowej oraz niezależność jednostki, które pozywają sklasyfikować podmiot jako mikro, mały, średni i duży (por. tabela 1).

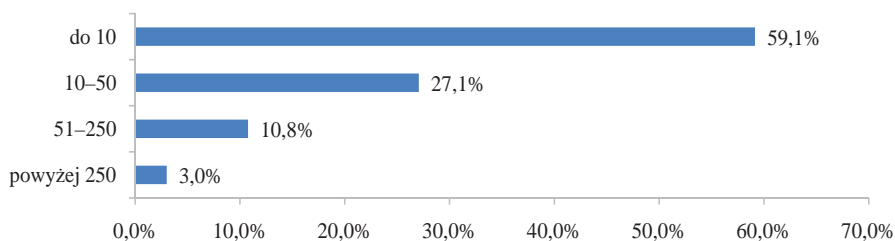
Tabela 1. Kryteria klasyfikacji przedsiębiorstw według wielkości zgodnie z Rekomendacją Komisji Europejskiej z maja 2003 (2003/361/EC)

Przedsiębiorstwa	Liczba zatrudnionych	Obrót roczny w mln euro	Roczna suma bilansowa w mln euro	Niezależność
Mikro	1 do 9	poniżej 2	poniżej 2	poniżej 25% kapitału lub głosów w posiadaniu innego przedsiębiorstwa
Małe	10 do 49	poniżej 10	poniżej 10	
Średnie	50 do 249	poniżej 50	poniżej 43	
Duże	250 i więcej	powyżej 50	powyżej 43	

Źródło: http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/sme_user_guide_pl.pdf dostęp dn. 26.02.2010 r.

Drugą pod względem liczebności grupę stanowiły podmioty, które na podstawie liczby zatrudnionych zakwalifikować można do małych (27,1%).

Rysunek 9. Wielkość badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia liczby zatrudnionych



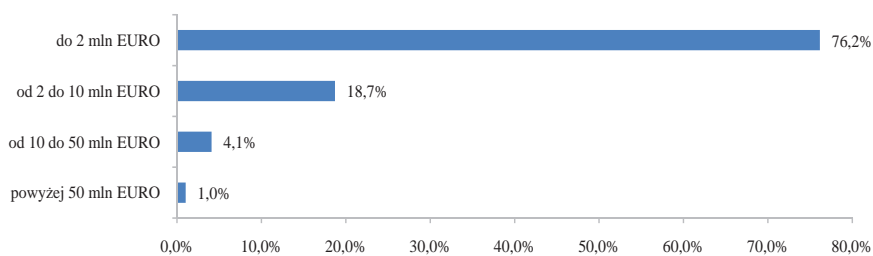
Informację o liczbie zatrudnionych przekazało 399 z 400 badanych przedsiębiorców. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Znacznie mniej było jednostek zatrudniających od 51 do 250 osób (10,8%), najmniej liczne natomiast były podmioty duże, tj. te, u których liczba pracowników przekraczała 250 osób. Zauważyć należy, że o ile w strukturze przedsiębiorstw

województwa podmioty mikro stanowią ponad 95%²⁴, o tyle w analizowanej grupie ich udział wyniósł niecałe 60%. Rozbieżność strukturalna jest właśnie konsekwencją opisanego wcześniej, celowego doboru próby badawczej. Z punktu widzenia celu badań oraz charakteru analizowanych zjawisk mniejsze znaczenie posiadają informacje przekazywane przez najmniejsze jednostki gospodarujące.

Podobną strukturę wielkości badanych przedsiębiorstw zaobserwowano, gdy jako wyróżnik wielkości uwzględniony został poziom ich rocznych obrotów (przychodów ze sprzedaży netto przeliczonych na euro według średniego kursu NBP). Najliczniejszą grupę stanowiły podmioty zaliczane do kategorii mikro (76,2%), t.j. te, których obroty nie przekraczały 2 milionów euro w okresie ostatniego okresu obrachunkowego.

Rysunek 10. Wielkość badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia poziomu obrotów



Informacji o poziomie obrotów udzieliło 390 z 400 badanych przedsiębiorców. Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jednostki małe (obroty roczne pomiędzy 2 a 10 milionami euro) stanowiły 18,7%, średnie 4,1%, a duże 1% badanych. Wspomniane podobieństwo struktur zostało zmierzone za pomocą adekwatnych miar statystycznych²⁵. W analizie zastosowano cztery wybrane mierniki o różnej konstrukcji formalnej, pozwalające

²⁴ http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_podgrup.nowe_okno?p_zest_id=438041&p_typ=HTML dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

²⁵ *Wielowymiarowa analiza przestrzennego zróżnicowania struktury gospodarki Polski według województw*, Wydawnictwo AE w Krakowie, Kraków 2004, s. 45. Przyjęto przy tym, że jeżeli wartość miernika przekracza 0,75, struktury są bardzo podobne; gdy zawiera się w przedziale 0,5–0,75, struktury wykazują pewne niepodobieństwo; dla przedziału 0,25–0,5 uznaje się struktury za niepodobne, natomiast dla wartości poniżej 0,25 analizowane struktury są całkowicie niepodobne.

jak najbardziej zobiektywizować dokonany pomiar. Okazało się, że trzy z czterech miar zwróciły rezultaty wskazujące na bardzo duże podobieństwo struktur (podobieństwo przekraczające 80%) – por. tabela 2.

Tabela 2. Podobieństwo struktur badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia ich wielkości mierzonej liczbą zatrudnionych oraz wielkością rocznych obrotów

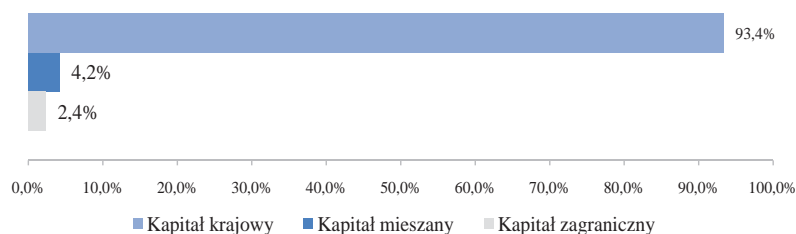
Rodzaj miernika	Wartość
oparta na współczynniku Jeffreysa-Mattusita	0,8596
oparta na współczynniku Bray'a-Curtisa	0,8299
miara Walesiaka	0,6265
podana przez Kukulę, oparta na metryce Minkowskiego	0,8299

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jedynie miara zaproponowana przez Walesiaka uzyskała niższą wartość, wskazując w świetle przyjętych kryteriów na nieznaczące niepodobieństwo analizowanych wskaźników frakcyjnych.

Zdecydowana większość badanych to podmioty finansujące swoją działalność za pośrednictwem „krajowych” kapitałów. Przedsiębiorstwa tego rodzaju stanowiły 93,4% badanych.

Rysunek 11. Pochodzenie kapitału badanych przedsiębiorstw

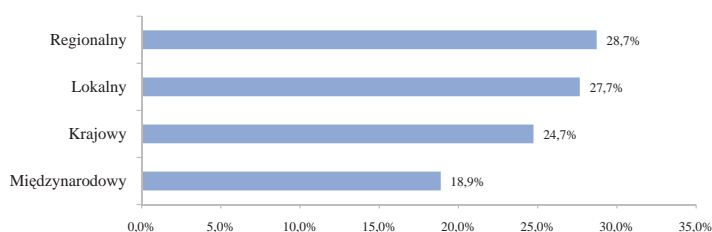


Informacji o kraju pochodzenia kapitału udzieliło 377 z 400 badanych przedsiębiorców.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jednostek deklarujących w posiadanej strukturze kapitałowej zarówno rezydentów, jak i nierezydentów było tylko 4,2%, a wskazujących na zagraniczne pochodzenie kapitału – 2,4%. Ponadto ponad połowa (55,5%) podmiotów deklarujących mieszane pochodzenie kapitału wskazała jednocześnie, że w ich strukturze dominujący jest kapitał krajowy.

Na koniec etapu badań mającego na celu zdiagnozowanie struktury ekonomiczno-gospodarczej podmiotów poproszono reprezentujących je decydentów o zdefiniowanie terytorialnego zasięgu ich działalności. Niemal 30% (28,7%) zadeklarowało zasięg regionalny działalności operacyjnej, co oznacza, że prowadzą wymianę handlową, usługową lub produkcyjną z podmiotami zlokalizowanymi w rodzimym województwie.

Rysunek 12. Zasięg terytorialny sprzedaży badanych przedsiębiorstw



Informacji o kraju pochodzenia kapitału udzieliło 376 z 400 badanych przedsiębiorców.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Niewiele mniej jednostek (27,7%) zadeklarowało lokalny zasięg działalności, tj. fakt prowadzenia działalności operacyjnej na obszarze jednej gminy. Na kolejnym miejscu znaleźli się przedsiębiorcy działający w skali krajowej (współpraca z podmiotami z innych województw, niekoniecznie sąsiadujących) – tego rodzaju skalę działalności zadeklarowało 24,7% badanych. Najmniej w badanej grupie było eksporterów i importerów (18,9%).

1.4. Wiedza na temat budowy Portu Lotniczego Lublin wśród lubelskich przedsiębiorców

Poniższa część analizy jest poświęcona badaniom poziomu wiedzy lubelskich przedsiębiorców na temat charakteru i specyfiki planowanego Portu Lotniczego Lublin. Inwestycja ta ma bardzo istotne, jeśli nie kluczowe znaczenie dla poprawy dostępności regionu lubelskiego i tym samym w sposób bezpośredni i pośredni przełoży się na sytuację gospodarczą naszego regionu²⁶. Analiza polega na wieloaspektowym podejściu do przedmiotowego zagadnienia, m.in. z punktu widzenia lokalizacji siedziby przedsiębiorstwa, formy prawnej i charakteru prowadzonej działalności. Część badań poświęcono rozważaniu tego problemu z punktu widzenia branż, w których działają podmioty gospodarcze, liczby zatrudnionych pracowników i obrotu finansowego w ostatnim roku. W końcowym etapie skupiono się na strukturze kapitałowej przedsiębiorstwa i zasięgu prowadzonej działalności gospodarczej przez lubelskich przedsiębiorców.

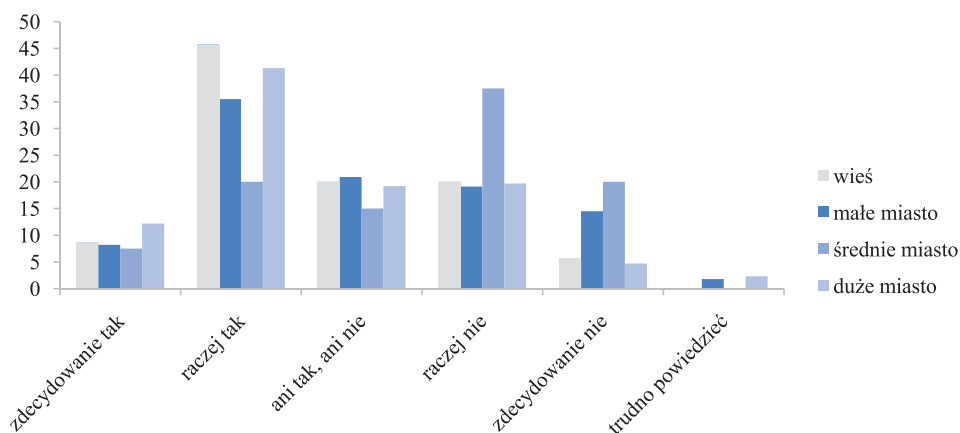
Podczas analizy danych niejednokrotnie łączono odpowiedzi respondentów „zdecydowanie tak” i „raczej tak”, interpretując je jako głosy deklarujące posiadaną wiedzę w danym przedmiocie, bez dodatkowej gradacji jej poziomu. Analogicznie potraktowane zostały deklaracje o zabarwieniu negatywnym oznaczające brak wiedzy. W uzasadnionych wypadkach zachowano stopniowanie poszczególnych odpowiedzi.

Badając świadomość lubelskich przedsiębiorców dotyczącą budowy Portu Lotniczego Lublin z punktu widzenia siedziby przedsiębiorstwa, można zauważyć wyraźne różnice w poziomie ich wiedzy. Firmy zostały sklasyfikowane ze względu na siedzibę według następującego kryterium: wieś, małe miasto (do 50 tys. mieszkańców), średnie miasto (od 50 tys. do 200 tys. mieszkańców) i duże miasto (powyżej 200 tys. mieszkańców). Z analizy wynika, że najbardziej zorientowani w przedmiocie badania są przedsiębiorcy zlokalizowani na obszarach wiejskich oraz w dużych i małych miastach. Odsetek osób deklarujących wiedzę w zakresie specyfiki regionalnego przedsięwzięcia lotniczego z tych miejscowości wynosi od 43,7% do 54,3%, z czego zdecydowaną wiedzę na ten temat zgłasza od 8,2% do 12,2% respondentów. Najniższy poziom wiedzy w tym zakresie występuje wśród przedsiębiorców ze średnich miast, do których można zaliczyć Chelm, Zamość, Białą Podlaskę – wynosi on 27,5%, z czego „zdecydowanie

²⁶ P. Stefania, *Lotniska idą w górę*, „Nowy Przemysł”, www.wnp.pl dostęp dn. 10.05.2010.

tak” odpowiada 7,5%. Wynikać to może głównie z faktu, że w wymienionych miastach występują odrębne inicjatywy związane z budową portów lotniczych, które mają być zlokalizowane w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jednocześnie wyraźnie zauważalny jest deficyt wiedzy w tej ostatniej grupie przedsiębiorców, gdzie 37,5% badanych „raczej nie” posiada wiedzy, a 20% deklaruje zdecydowany brak wiedzy w materii tej inwestycji.

Rysunek 13. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem siedziby przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 3. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem siedziby przedsiębiorstwa

Odpowiedź	Siedziba przedsiębiorstwa			
	wieś	małe miasto	średnie miasto	duże miasto
Zdecydowanie tak	8,6%	8,2%	7,5%	12,2%
Raczej tak	45,7%	35,5%	20,0%	41,3%
Ani tak, ani nie	20,0%	20,9%	15,0%	19,2%

Raczej nie	20,0%	19,1%	37,5%	19,7%
Zdecydowanie nie	5,7%	14,5%	20,0%	4,7%
Trudno powiedzieć	0,0%	1,8%	0,0%	2,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Kolejnym elementem uwzględnionym w badaniu jest forma prawna przedsiębiorstwa. Zakresem przedmiotowym badania objęte zostały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, spółki osobowe i kapitałowe, przedsiębiorstwa państwowe. Z analiz wynika, że forma prawna przedsiębiorstwa nie ma dużego większego znaczenia dla stanu wiedzy przedsiębiorców w zakresie budowy lotniska w Świdniku. Posiadanie wiedzy na ten temat deklaruje 40% – 55,4% respondentów z każdej z analizowanych grup. W pewnym sensie wyjątkiem od tej reguły są przedsiębiorstwa państwowe, które z jednej strony wykazały się najniższym zdecydowanym poziomem wiedzy w tym zakresie, a z drugiej – relatywnie wysokim stopniem niewiedzy na temat realizowanej inwestycji.

Rysunek 14. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

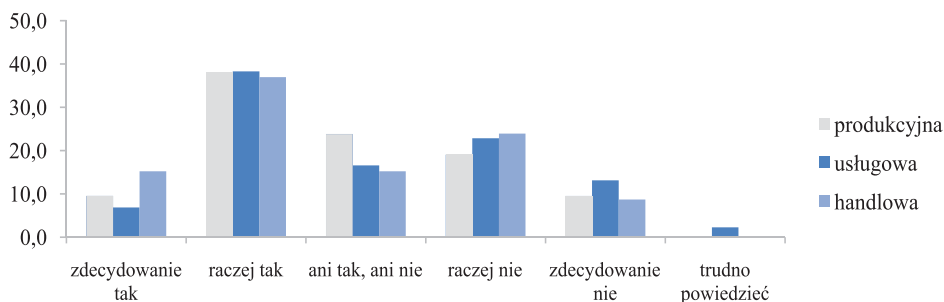
Tabela 4. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem formy prawnej działalności

Odpowiedź	Forma prawna działalności			
	działalność gospodarcza osób fizycznych	spółka osobowa	spółka kapitałowa	przedsiębiorstwo państwowe
Zdecydowanie tak	9,8%	14,1%	7,8%	0,0%
Raczej tak	35,6%	40,8%	42,7%	40,0%
Ani tak, ani nie	19,0%	11,3%	24,3%	20,0%
Raczej nie	21,5%	23,9%	20,4%	0,0%
Zdecydowanie nie	12,2%	8,5%	3,9%	20,0%
Trudno powiedzieć	2,0%	0,0%	1,0%	20,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Badania objęły swoim zakresem charakter prowadzonej działalności gospodarczej. W ramach tego podziału wyodrębniono przedsiębiorstwa o profilu produkcyjnym, usługowym, handlowym i mieszanym, obejmującym firmy łączące różne rodzaje działalności. Z analizy danych wynika, że zdecydowanie najbardziej świadomymi w obszarze inwestycji lotniczych są przedsiębiorstwa handlowe (15,2%). Wiąże się to prawdopodobnie z tym, że w polepszeniu dostępności komunikacyjnej upatrują one bezpośredniej szansy na rozwój zakresu i skali prowadzonej działalności. Kolejne miejsca w tej klasyfikacji zajmują przedsiębiorstwa produkcyjne (9,5%), usługowe (6,9%) i mieszane (6,7%). Odpowiedzi „raczej tak” udzieliły na wyrównanym poziomie przedsiębiorstwa produkcyjne, usługowe i handlowe, z wyjątkiem firm o profilu mieszanym, których to poziom wiedzy jest o kilka punktów procentowych wyższy. Z drugiej jednak strony największy poziom niewiedzy w tej materii występuje w przedsiębiorstwach usługowych, których zsumowany wynik kształtuje się na poziomie 15,4%.

Rysunek 15. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 5. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności

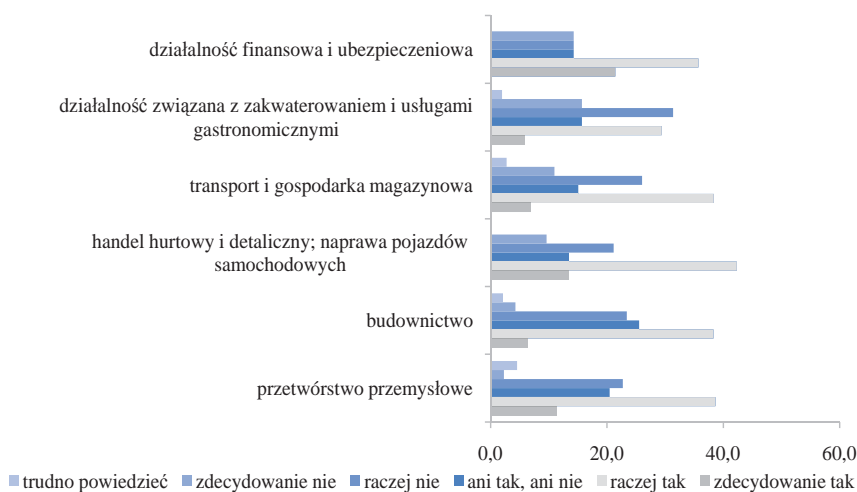
Odpowiedź	Charakter prowadzonej działalności			
	produkcyjna	usługowa	handlowa	mieszana
Zdecydowanie tak	9,5%	6,9%	15,2%	6,7%
Raczej tak	38,1%	38,3%	37,0%	45,0%
Ani tak, ani nie	23,8%	16,6%	15,2%	21,7%
Raczej nie	19,0%	22,9%	23,9%	18,3%
Zdecydowanie nie	9,5%	13,1%	8,7%	6,7%
Trudno powiedzieć	0,0%	2,3%	0,0%	1,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

W analizie dotyczącej podziału na poszczególne branże głównym kryterium katalogowania poszczególnych podmiotów gospodarczych jest Polska Klasyfikacja Działalności. W oparciu o nią dokonano przyporządkowania ankietowanych podmiotów do poszczególnych sekcji, które to następnie poddano dalszej analizie przedmiotowej. Wyniki przeprowadzonych badań wyraźnie pokazują, że najbardziej poinformowani w kontekście planowanych inwestycji lotniskowych są przedsiębiorcy z branży finansowej i ubezpieczeniowej. Na postawione pytanie w tej grupie respondentów

odpowiedzi „zdecydowanie tak” i „raczej tak” udzieliło 57,1% badanych. Wiąże się to głównie z faktem, że przedsiębiorstwa z tych branż w ramach prowadzonej działalności na bieżąco zajmują się analizą trendów gospodarczych i inwestycji na poziomie regionalnym. Dodatkowo zakres terytorialny prowadzonej działalności przez te podmioty ma najczęściej charakter krajowy. Nie dziwi również dobre zorientowanie firm działających w obszarze handlu hurtowego i detalicznego (55,8%), które w wykorzystaniu transportu lotniczego upatrują duże szanse na rozwój handlu na poziomie krajowym i międzynarodowym. Kolejno bardzo dobrze i dobrze poinformowanymi podmiotami są te działające w ramach przetwórstwa przemysłowego (50%), transportu i gospodarki magazynowej (45,2%), budownictwa (44,7%). O kilka punktów procentowych niższy jest poziom wiedzy w przedsiębiorstwach zajmujących się działalnością związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (35,1%).

Rysunek 16. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

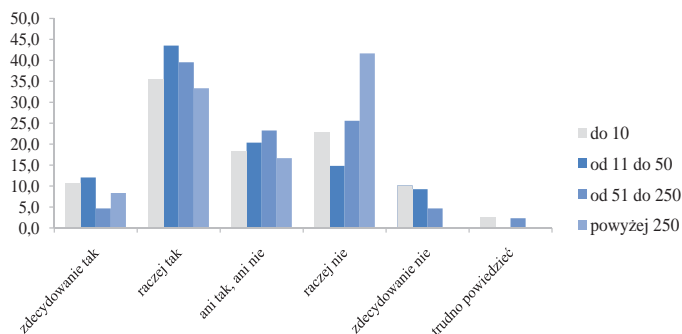
Tabela 6. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa

Odpowiedź	Branża (sekcje PKD)					
	przetwórstwo przemysłowe	budownictwo	handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych	transport i gospodarka magazynowa	działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	działalność finansowa i ubezpieczeniowa
Zdecydowanie tak	11,4%	6,4%	13,5%	6,8%	5,9%	21,4%
Raczej tak	38,6%	38,3%	42,3%	38,4%	29,4%	35,7%
Ani tak, ani nie	20,5%	25,5%	13,5%	15,1%	15,7%	14,3%
Raczej nie	22,7%	23,4%	21,2%	26,0%	31,4%	14,3%
Zdecydowanie nie	2,3%	4,3%	9,6%	11,0%	15,7%	14,3%
Trudno powiedzieć	4,5%	2,1%	0,0%	2,7%	2,0%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Z punktu widzenia liczby pracowników zatrudnionych w ostatnim roku w przedsiębiorstwie wszystkie podmioty gospodarcze sklasyfikowano w ramach czterech grup. W tych grupach można wyodrębnić jednostki zatrudniające do 10 pracowników, od 11 do 50 pracowników, od 51 do 250 pracowników i powyżej 250 pracowników w skali ostatniego roku. Z obserwacji wynika, iż największą wiedzę w zakresie budowy Portu Lotniczego w Lublinie deklarują przedsiębiorstwa zaliczane do drugiej grupy, czyli te zatrudniające od 11 do 50 pracowników. Następne miejsca przez pryzmat tej zmiennej zajmują podmioty zatrudniające do 10 pracowników i od 51 do 250 pracowników. Najmniejszy poziom wiedzy w omawianym obszarze deklarują przedsiębiorcy zatrudniający powyżej 250 pracowników. Znajduje to zresztą swoje odzwierciedlenie w odpowiedziach na pytanie o zabarwieniu negatywnym, w których ta grupa przedsiębiorców deklaruje najwyższy poziom braku zorientowania w przedmiocie inwestycji lotniskowych.

Rysunek 17. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w ostatnim roku w przedsiębiorstwie (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 7. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w ostatnim roku w przedsiębiorstwie

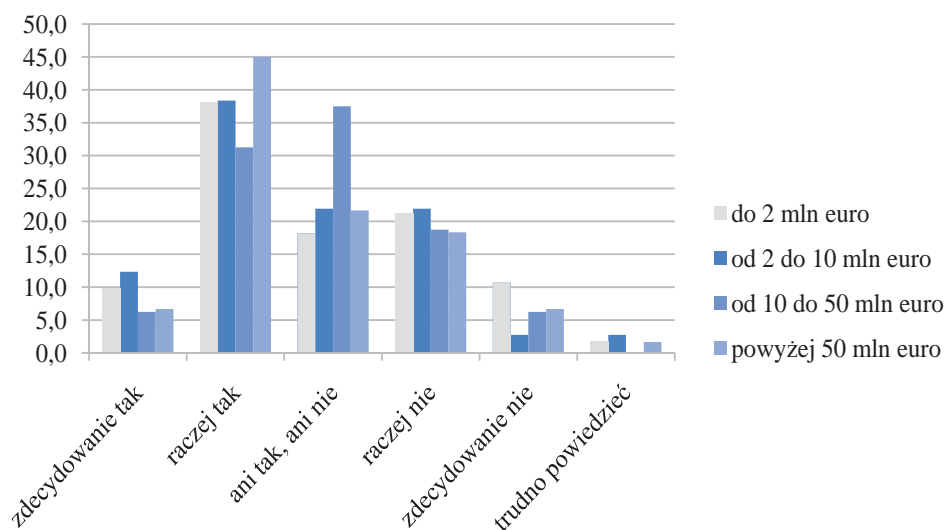
Odpowiedź	Liczba zatrudnionych pracowników			
	do 10	od 11 do 50	od 51 do 250	powyżej 250
Zdecydowanie tak	10,5%	12,0%	4,7%	8,3%
Raczej tak	35,4%	43,5%	39,5%	33,3%
Ani tak, ani nie	18,1%	20,4%	23,3%	16,7%
Raczej nie	22,8%	14,8%	25,6%	41,7%
Zdecydowanie nie	10,1%	9,3%	4,7%	0,0%
Trudno powiedzieć	2,5%	0,0%	2,3%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Dokonując analizy w oparciu o obrót uzyskany w przedsiębiorstwie w ostatnim roku, można podzielić przedsiębiorców na tych, którzy uzyskali obrót do 2 mln euro, od 2 do 10 mln euro, od 10 do 50 mln euro i tych z obrotem powyżej 50 mln euro. Dość symptomatyczna w tej analizie wydaje się grupa przedsiębiorców

uzyskujących największy obrót, która na pytanie o świadomość i stan posiadanej wiedzy w temacie inwestycji lotniskowych sumarycznie miała największy odsetek odpowiedzi „zdecydowanie tak” i „raczej tak” (51,7%). Poziom świadomości w pozostałych grupach przedsiębiorstw nie odbiega znacząco od poziomu w przedsiębiorstwach z obrotami powyżej 50 mln euro. Wynik ten pozwala postawić tezę, że poziom świadomości we wszystkich badanych przedsiębiorstwach występuje na stosunkowo wysokim poziomie, a poziom obrotów nie ma zbyt dużego wpływu na skalę posiadanej wiedzy.

Rysunek 18. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem obrotu w przedsiębiorstwie w ostatnim roku (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

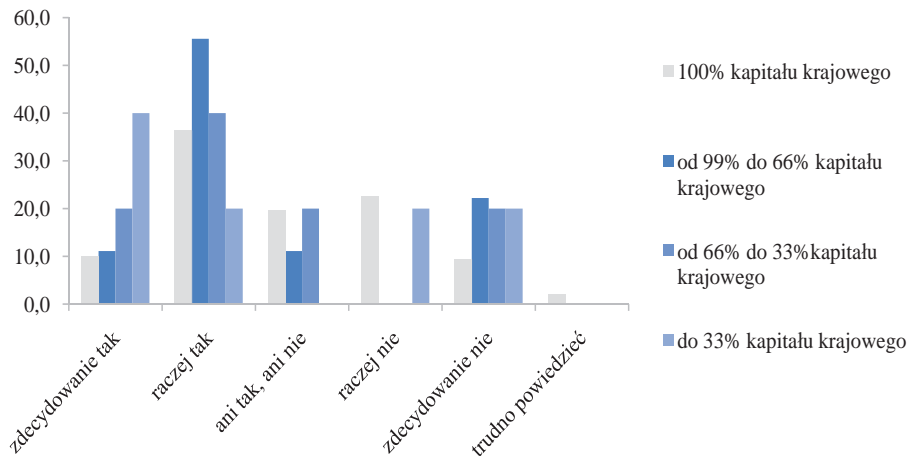
Tabela 8. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem obrotu w przedsiębiorstwie w ostatnim roku

Odpowiedź	Obrót w ostatnim roku			
	do 2 mln euro	od 2 do 10 mln euro	od 10 do 50 mln euro	powyżej 50 mln euro
Zdecydowanie tak	9,8%	12,3%	6,3%	6,7%
Raczej tak	38,0%	38,4%	31,3%	45,0%
Ani tak, ani nie	18,2%	21,9%	37,5%	21,7%
Raczej nie	21,2%	21,9%	18,8%	18,3%
Zdecydowanie nie	10,8%	2,7%	6,3%	6,7%
Trudno powiedzieć	1,7%	2,7%	0,0%	1,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Przedsiębiorstwa występujące na terenie województwa lubelskiego można dodatkowo sklasyfikować w oparciu o występującą strukturę kapitałową. W ramach tego podziału wyodrębniono podmioty, które w swojej strukturze posiadają w całości kapitał krajowy lub w różnych proporcjach kapitał krajowy i zagraniczny. Analizując poniższy wykres, można wyraźnie zauważyć tendencję, w ramach której ogólny deklarowany poziom wiedzy o inwestycji jaką jest Port Lotniczy Lublin jest najniższy w przedsiębiorstwach, gdzie występuje 100% udziału kapitału krajowego. Świadczą o tym wyniki badań pokazujące, że 60% przedsiębiorstw posiadających do 66% kapitału krajowego deklaruje posiadanie takiej wiedzy. W przypadku podmiotów z udziałem kapitału krajowego od 66% do 99% deklarację posiadania tej wiedzy składa 66,7%, podczas gdy wśród firm z całkowitym udziałem kapitału krajowego jedynie 46,3% respondentów.

Rysunek 19. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem struktury kapitałowej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

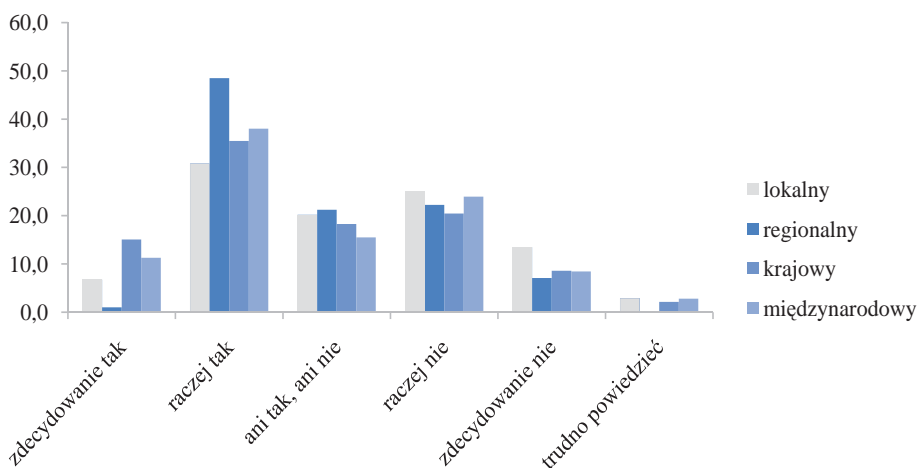
Tabela 9. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem struktury kapitałowej przedsiębiorstwa

Odpowiedź	Struktura kapitałowa przedsiębiorstwa			
	100% kapitału krajowego	od 99% do 66% kapitału krajowego	od 66% do 33% kapitału krajowego	do 33% kapitału krajowego
zdecydowanie tak	9,9%	11,1%	20,0%	40,0%
raczej tak	36,4%	55,6%	40,0%	20,0%
ani tak, ani nie	19,6%	11,1%	20,0%	0,0%
raczej nie	22,4%	0,0%	0,0%	20,0%
zdecydowanie nie	9,4%	22,2%	20,0%	20,0%
trudno powiedzieć	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Przechodząc do aspektów związanych z zasięgiem terytorialnym prowadzonej działalności gospodarczej przedsiębiorstw z regionu lubelskiego, wyodrębniono te o charakterze lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Łączna liczba odpowiedzi pozytywnych (stwierdzenia „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) dotyczących posiadania przez respondentów wiedzy na temat budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin pozwala stwierdzić, że najbardziej świadomi są przedsiębiorcy działający na poziomie krajowym (50,6%), a następnie regionalnym (49,5%), międzynarodowym (49,3%) i lokalnym (37,5%). Tym samym symptomatyczne jest, że na dość wysokim, a zarazem stosunkowo wyrównanym poziomie kształtuje się poziom wiedzy na temat realizowanej inwestycji u wszystkich przedsiębiorstwach, z wyjątkiem tych o lokalnym zasięgu prowadzonej działalności.

Rysunek 20. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej przez przedsiębiorstwa działalności (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 10. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej przez przedsiębiorstwa działalności

Odpowiedź	Zasięg			
	lokalny	regionalny	krajowy	międzynarodowy
Zdecydowanie tak	6,7%	1,0%	15,1%	11,3%
Raczej tak	30,8%	48,5%	35,5%	38,0%
Ani tak, ani nie	20,2%	21,2%	18,3%	15,5%
Raczej nie	25,0%	22,2%	20,4%	23,9%
Zdecydowanie nie	13,5%	7,1%	8,6%	8,5%
Trudno powiedzieć	2,9%	0,0%	2,2%	2,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

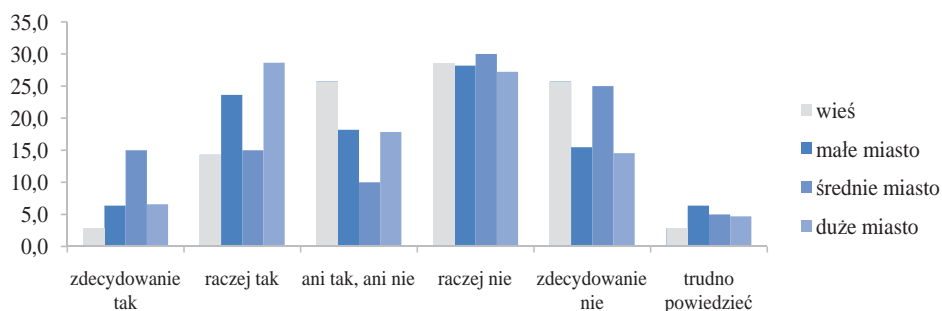
1.5. Wiedza o inwestycjach związanych z organizacją EURO 2012 wśród przedsiębiorstw z Lubelszczyzny

Podobnie jak w badaniu dotyczącym wiedzy przedsiębiorców na temat Portu Lotniczego Lublin, tak i w przypadku wiedzy o inwestycjach związanych z organizacją EURO 2012, uwzględniono kilka kryteriów charakteryzujących analizowane przedsiębiorstwa. Z dostępnych raportów i opracowań można wywnioskować, że organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku²⁷ ma ogromne znaczenie dla gospodarki naszego kraju i regionu. W niniejszej analizie oceniono wpływ siedziby przedsiębiorstwa, jego formy prawnej, charakteru prowadzonej działalności gospodarczej i rodzaju branży, w której podmiot funkcjonuje, na stan wiedzy dotyczącej przedsięwzięcia EURO 2012 wśród lubelskich przedsiębiorców. Uwzględniono także liczbę zatrudnionych pracowników w ostatnim roku, jak również zasięg prowadzonej działalności gospodarczej.

²⁷ J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 na gospodarkę Polski*, przygotowany na zlecenie spółki celowej Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o., Warszawa, czerwiec 2010.

Realizowane badania obejmują swoim zakresem przedmiotowym analizę dotyczącą planów zaangażowania regionu lubelskiego w organizację EURO 2012 z punktu widzenia lokalizacji siedziby przedsiębiorców z naszego regionu. Oprócz podmiotów z terenów wiejskich, wyróżniono te z miast małych (do 50 tys.), średnich (od 50 do 200 tys.) i dużych (powyżej 200 tys.). Biorąc pod uwagę kryterium lokalizacji przedsiębiorstw, można zauważyć wyraźną tendencję wzrostu świadomości w przedmiotowym obszarze wraz ze wzrostem wielkości miejscowości będącej siedzibą badanych podmiotów. Odsetek przedsiębiorców deklarujących ogólny poziom wiedzy przedstawia się w następujący sposób: wieś – 17,2%, małe i średnie miasto – po 30%, duże miasto – 35,2%.

Rysunek 21. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem siedziby badanych przedsiębiorstw (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

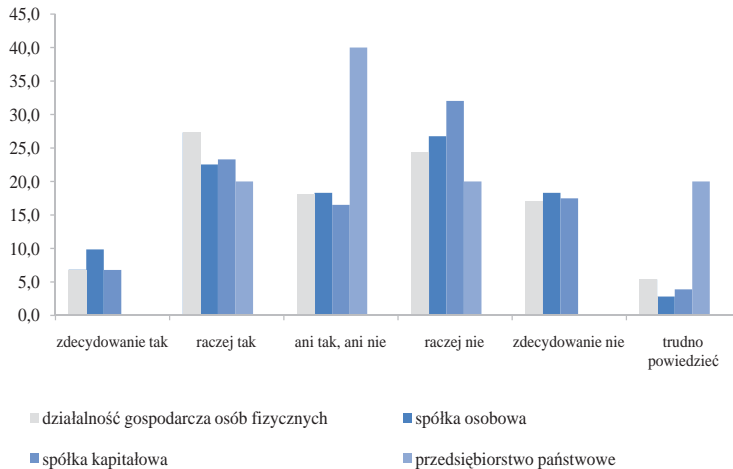
Tabela 11. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem siedziby badanych przedsiębiorstw

Odpowiedź	Siedziba przedsiębiorstwa			
	wieś	małe miasto	średnie miasto	duże miasto
Zdecydowanie tak	2,9%	6,4%	15,0%	6,6%
Raczej tak	14,3%	23,6%	15,0%	28,6%
Ani tak, ani nie	25,7%	18,2%	10,0%	17,8%
Raczej nie	28,6%	28,2%	30,0%	27,2%
Zdecydowanie nie	25,7%	15,5%	25,0%	14,6%
Trudno powiedzieć	2,9%	6,4%	5,0%	4,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Badania wykazały, że forma prawna podmiotów nie ma większego wpływu na ich poziom zorientowania w kwestii organizacji EURO; wyjątek stanowią tu przedsiębiorstwa państwowe. Z dokonanych analiz można wyciągnąć wniosek, iż poszczególne firmy wykazują się podobnym poziomem wiedzy odnośnie możliwości ich podmiotowego zaangażowania w organizację Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, przy czym najwyższy poziom występuje wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą (34,1%), spółek osobowych (32,4%) i kapitałowych (30,1%), a najniższy w przedsiębiorstwach państwowych (20%).

Rysunek 22. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

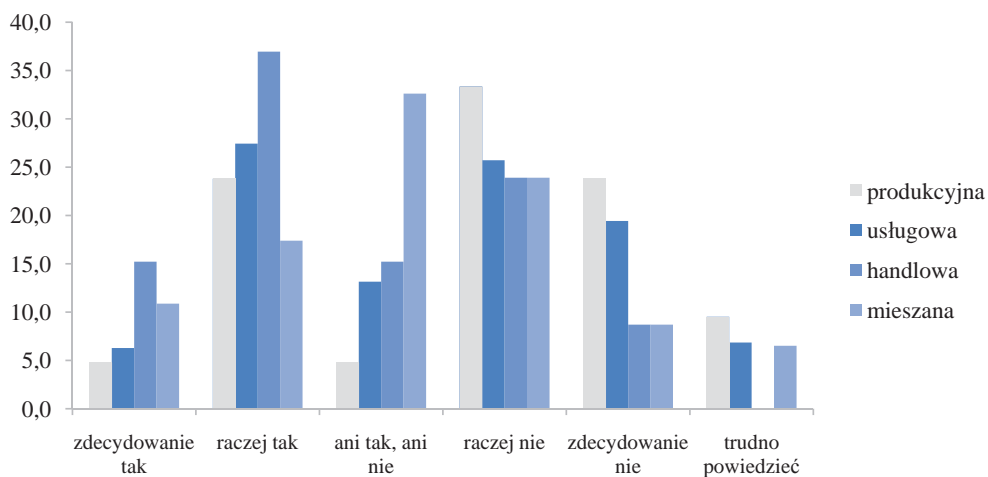
Tabela 12. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej działalności

Odpowiedź	Forma prawna działalności			
	działalność gospodarcza osób fizycznych	spółka osobowa	spółka kapitałowa	przedsiębiorstwo państwowe
Zdecydowanie tak	6,8%	9,9%	6,8%	0,0%
Raczej tak	27,3%	22,5%	23,3%	20,0%
Ani tak, ani nie	18,0%	18,3%	16,5%	40,0%
Raczej nie	24,4%	26,8%	32,0%	20,0%
Zdecydowanie nie	17,1%	18,3%	17,5%	0,0%
Trudno powiedzieć	5,4%	2,8%	3,9%	20,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Podobnie jak w przypadku badania poziomu świadomości na temat budowy Portu Lotniczego Lublin, tak i tu dość duży wpływ ma charakter działalności prowadzonej przez podmioty gospodarcze. Spośród badanych przedsiębiorstw największą świadomość (w zakresie możliwości wynikających z organizacji przez Polskę EURO 2012) można zauważyć u tych o profilu handlowym (52,2%), wśród których odnotowano największą liczbę odpowiedzi „zdecydowanie tak” i „raczej tak”. Na drugim miejscu plasuje się działalność usługowa (33,7%), następnie na zbliżonym poziomie produkcyjna (28,6%) i mieszana (28,3%), która stanowi połączenie działalności produkcyjnej, usługowej i handlowej.

Rysunek 23. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 13. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności

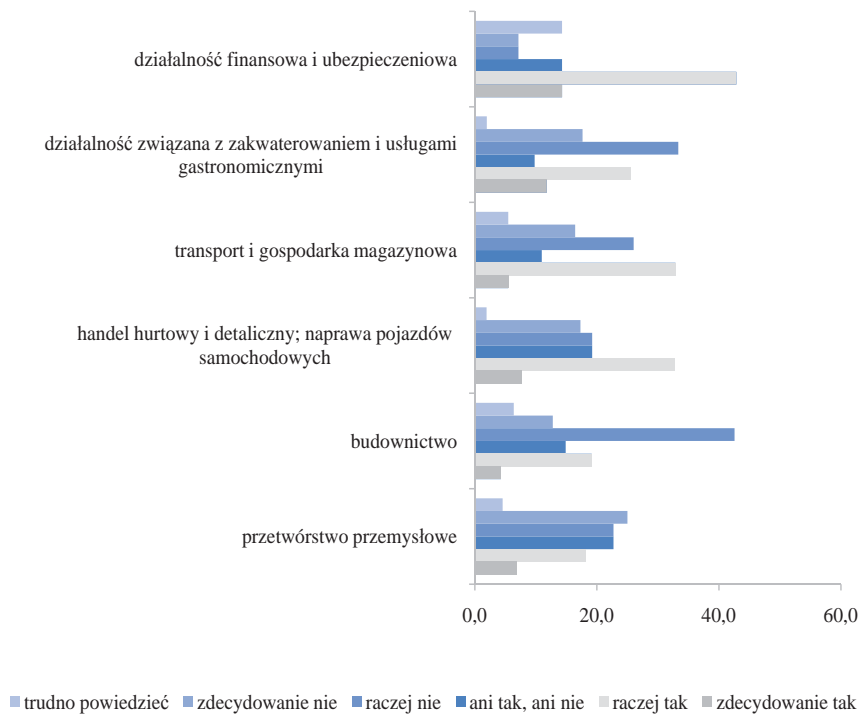
Odpowiedź	Charakter prowadzonej działalności			
	produkcyjna	usługowa	handlowa	mieszana
Zdecydowanie tak	4,8%	6,3%	15,2%	10,9%
Raczej tak	23,8%	27,4%	37,0%	17,4%
Ani tak, ani nie	4,8%	13,1%	15,2%	32,6%
Raczej nie	33,3%	25,7%	23,9%	23,9%
Zdecydowanie nie	23,8%	19,4%	8,7%	8,7%
Trudno powiedzieć	9,5%	6,9%	0,0%	6,5%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Kolejnym elementem przeprowadzonych badań jest analiza przedsiębiorców sklasyfikowanych w oparciu o branże przyjęte na podstawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD). W niej to najczęściej badane podmioty są skatalogowane w ramach następujących branż: przetwórstwo przemysłowe, budownictwo, handel hurtowy i detaliczny, transport i gospodarka magazynowa, działalność związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi. Spośród analizowanych największe zainteresowanie organizacją EURO 2012 i związanymi z tym działaniami wykazują przedsiębiorcy zajmujący się działalnością: finansową i ubezpieczeniową (57,2%), handlem hurtowym i detalicznym, naprawą pojazdów samochodowych (40,4%), transportem i gospodarką magazynową (38,4%), działalnością związaną z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (37,2%). Znacznie mniejsze zainteresowanie wyrażają respondenci z grupy przedsiębiorców zajmujących się przetwórstwem przemysłowym (25%) i budownictwem (23,4%). Wyniki te są konsekwencją tego, że Lubelszczyzna i jej przedsiębiorcy relatywnie w niewielkim stopniu skorzystają na organizacji EURO 2012, gdyż kluczowe elementy związane z organizacją tego przedsięwzięcia są zlokalizowane w innych województwach. Dlatego też nie przewiduje się środków zewnętrznych na zwiększenie wydatków na infrastrukturę drogową województwa, co wiązałoby się z rozwojem budownictwa, czy dodatkowych

wydatków na zakwaterowanie i usługi gastronomiczne, co poprawiłoby sytuację przedsiębiorstw działających w tej branży.

Rysunek 24. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

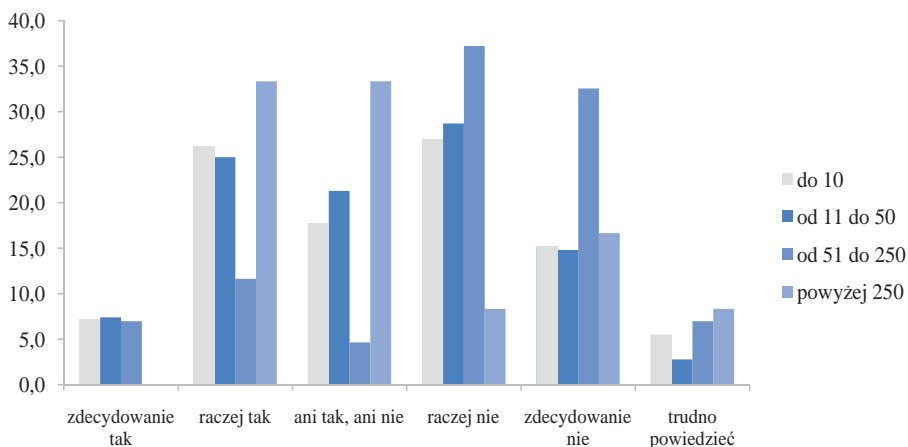
Tabela 14. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa

Odpowiedź	Branża (sekcje PKD)					
	przetwórstwo przemysłowe	budownictwo	handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych	transport i gospodarka magazynowa	działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	działalność finansowa i ubezpieczeniowa
Zdecydowanie tak	6,8%	4,3%	7,7%	5,5%	11,8%	14,3%
Raczej tak	18,2%	19,1%	32,7%	32,9%	25,5%	42,9%
Ani tak, ani nie	22,7%	14,9%	19,2%	11,0%	9,8%	14,3%
Raczej nie	22,7%	42,6%	19,2%	26,0%	33,3%	7,1%
Zdecydowanie nie	25,0%	12,8%	17,3%	16,4%	17,6%	7,1%
Trudno powiedzieć	4,5%	6,4%	1,9%	5,5%	2,0%	14,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Pewne różnice w postrzeganiu korzyści gospodarczych związanych z organizacją EURO 2012 można dostrzec, analizując liczbę zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwach Lubelszczyzny w ostatnim roku. W podmiotach zatrudniających do 10 pracowników deklarację o posiadaniu analizowanej wiedzy złożyło 33,4% respondentów, od 11 do 50 pracowników 32,4% i powyżej 250 pracowników 33,3%, tak więc poziom ten jest dość wyrównany. Ze znacznie mniejszym stopniem uświadomienia można się spotkać w grupie podmiotów gospodarczych zatrudniających od 51 do 250 pracowników (18,6%) w ostatnim roku. To zresztą znajduje swoje wyraźne odzwierciedlenie przy analizowaniu odpowiedzi deklarujących deficyt wiedzy w tej grupie przedsiębiorców.

Rysunek 25. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwie w ostatnim roku (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

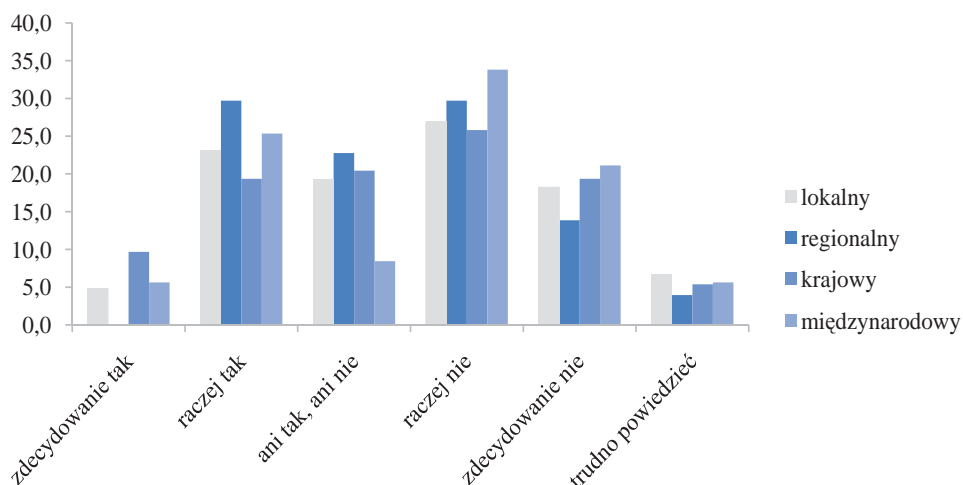
Tabela 15. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwie w ostatnim roku

Odpowiedź	Liczba zatrudnionych pracowników			
	do 10	od 11 do 50	od 51 do 250	powyżej 250
Zdecydowanie tak	7,2%	7,4%	7,0%	0,0%
Raczej tak	26,2%	25,0%	11,6%	33,3%
Ani tak, ani nie	17,7%	21,3%	4,7%	33,3%
Raczej nie	27,0%	28,7%	37,2%	8,3%
Zdecydowanie nie	15,2%	14,8%	32,6%	16,7%
Trudno powiedzieć	5,5%	2,8%	7,0%	8,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Ostatnim z elementów poniższej analizy jest kwestia dotycząca wiedzy przedsiębiorców na temat inwestycji związanych z EURO 2012 pod kątem zasięgu terytorialnego prowadzonej działalności gospodarczej. Wynika z nich dość jednoznacznie, że ogólny poziom świadomości poszczególnych podmiotów gospodarczych działających na polu lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym kształtuje się na podobnym poziomie i wynosi od 27,9% do 31%.

Rysunek 26. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej działalności przez przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 16. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej działalności przez przedsiębiorstwa

Odpowiedź	Zasięg prowadzonej działalności			
	lokalny	regionalny	krajowy	międzynarodowy
Zdecydowanie tak	4,8%	0,0%	9,7%	5,6%
Raczej tak	23,1%	29,7%	19,4%	25,4%
Ani tak, ani nie	19,2%	22,8%	20,4%	8,5%
Raczej nie	26,9%	29,7%	25,8%	33,8%
Zdecydowanie nie	18,3%	13,9%	19,4%	21,1%
Trudno powiedzieć	6,7%	4,0%	5,4%	5,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

2. Analiza ogólnej siły wpływu organizacji EURO 2012 i budowy Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorstwa w województwie lubelskim

2.1. Czynniki wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorców z województwa lubelskiego

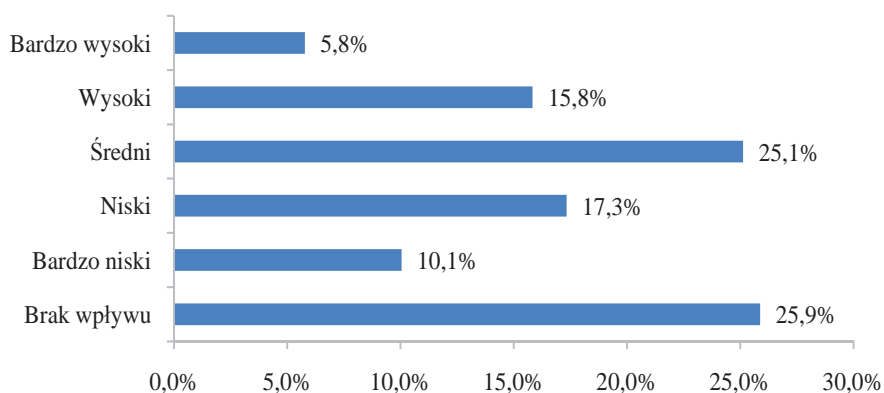
Poddane analizie czynniki wywierające wpływ na przedsiębiorców Lubelszczyzny podzielone zostały na oddziaływania bezpośrednie i pośrednie. Przyjęto, że podmioty gospodarcze partycypujące w efektach wynikających z budowy lotniska to jednostki albo planujące uczestnictwo w budowie infrastruktury lotniskowej, albo zainteresowane prowadzeniem działalności gospodarczej w ramach infrastruktury powstałej w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Tak więc efekty bezpośrednie uzyskiwane przez te podmioty (ang. *direct impact*) będą całkowicie lub w większości związane z funkcjonowaniem portu lotniczego. Wynikają z działalności prowadzonej na jego terenie lub w najbliższym otoczeniu, w sposób bezpośredni związanej z transportem lotniczym. Jako przykłady można wymienić m.in. operatorów portów lotniczych, przewoźników lotniczych, przedsiębiorstwa prowadzące obsługę naziemną i techniczną, organy kontroli ruchu lotniczego, firmy spedycyjne i kurierskie, koncesjonariuszy prowadzących działalność na terenie portu lotniczego¹.

Omówione zostaną także przypadki podmiotów, które planują obydwie wskazane powyżej formy bezpośredniej partycypacji w przedsięwzięciu (zarówno budowa infrastruktury, jak i późniejsze wykorzystywanie portu do realizacji własnego biznesu). W tej sytuacji pośrednie oddziaływania dotyczyły będą tych jednostek, które zadeklarowały możliwość osiągnięcia jakichkolwiek efektów indukowanych i implikowanych przez budowę Portu Lotniczego Lublin w Świdniku.

¹ Raport: *Oddziaływanie Regionalnego Portu Lotniczego Kielce na gospodarkę miasta Kielce i regionu świętokrzyskiego*, http://www.um.kielce.pl/pl/regionalny_port_lotniczy_kielce, s. 37, dostęp dn. 30 czerwca 2010 r.

Oceny ogólnej siły wpływu związanej z faktem budowy portu lotniczego dokonało 398 z 400 badanych podmiotów. Zdecydowana większość z nich (74,1%) wskazała, że będzie osiągała korzyści płynące z tego tytułu, przy czym 27,4% jednostek wyraziło zdanie, że siła oddziaływania będzie bardzo niska lub niska.

Rysunek 27. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw z Lubelszczyzny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Nieco ponad ¼ badanych określiło siłę oddziaływania jako średnią, a wysoką – 15,8%. Jedyne 5,8% reprezentantów przedsiębiorstw wskazało, że relatywna siła oddziaływania będzie bardzo wysoka. Wśród jednostek gospodarczych deklarujących jakąkolwiek skalę partycypacji w korzyściach płynących z budowy i eksploatacji lotniska (295 badanych) znalazło się 12,88% podmiotów, które jednocześnie zamierzają uczestniczyć w procesach budowy portu lotniczego. Natomiast chęć i plany prowadzenia biznesu w obrębie infrastruktury stworzonej w wyniku działań inwestycyjnych związanych z lotniskiem i obiektami towarzyszącymi zadeklarowało zaledwie 10,17% respondentów wskazujących możliwość uzyskania jakichkolwiek korzyści związanych z budową i eksploatacją portu lotniczego. W badanej grupie znalazło się jedynie 15,1% przedsiębiorstw (6 jednostek), które zadeklarowały zarówno partycypację w budowie portu lotniczego,

jak i późniejszą realizację działalności w oparciu o powstałą infrastrukturę. Dla pozostałych podmiotów Port Lotniczy Lublin stanowi więc katalizator korzyści pośrednich, jak chociażby zwiększenie liczby turystów, klientów i kontrahentów, zmniejszenie kosztów podróżowania, oszczędność czasu itp.

Przedstawione wskaźniki struktury nie napawają szczególnym optymizmem. Okazuje się, że mimo celowego doboru próby losowej, tj. ukierunkowanego na podmioty, które z racji profilu działalności lub położenia geograficznego powinny wykazywać zainteresowanie możliwością partycypacji w pracach budowlanych lub powinny planować niektóre przynajmniej aspekty swojej działalności w sposób ukierunkowany na wykorzystanie możliwości stwarzanych przez port lotniczy, niewiele z nich dostrzega dla siebie szersze możliwości działania w tych obszarach.

Stosując jako kryterium podziału badanych podmiotów gospodarczych liczbę zatrudnionych w nich pracowników, wyróżniono – zgodnie z klasyfikacją stosowaną w polskiej nomenklaturze prawnej – przedsiębiorstwa mikro, małe, średnie i duże². Bez względu na wielkość około 1/4 z nich wskazało, że budowa lotniska w żaden sposób nie znajdzie odzwierciedlenia w ich sposobie funkcjonowania i ekonomicie (por. tabela 17).

Tabela 17. Ogólny wpływ budowy portu lotniczego na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny

Wyszczególnienie	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Brak wpływu	26,0%	26,2%	25,6%	25,0%
Bardzo niski	8,5%	12,1%	16,3%	0,0%
Niski	17,0%	15,9%	23,3%	16,7%
Średni	24,3%	25,2%	25,6%	33,3%
Wysoki	17,4%	15,0%	7,0%	25,0%
Bardzo wysoki	6,8%	5,6%	2,3%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

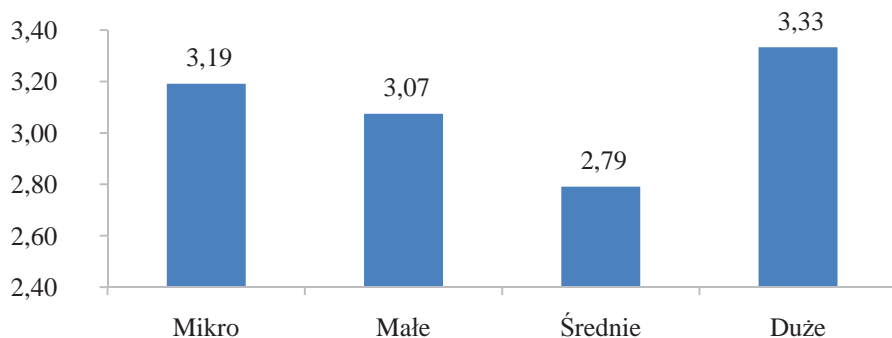
Wśród podmiotów, które zadeklarowały osiągnięcie jakichkolwiek korzyści wynikających z istnienia portu lotniczego, najczęściej potencjalne natężenie oddziaływania oceniane było jako średnie (24,3% podmiotów mikro, trochę ponad 25% przedsię-

² Por. Ustawa z dn. 27.07.2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173 poz. 1807).

biorstw małych i średnich oraz 33,3% dużych). Najmniej badanych podmiotów uznało, że ogólnie rozumiane oddziaływanie będzie bardzo silne. Interesujące jest zwłaszcza, że najczęściej w tej grupie było przedsiębiorstw zaliczanych do grupy mikro (6,8%), nieznacznie mniej małych (5,6%), a kolejne miejsce zajęły średnie (2,3%). Żaden natomiast z dużych podmiotów nie ocenił siły oddziaływania jako bardzo wysokiej.

Celem ustalenia przeciętnego poziomu różnic w postrzeganiu siły wpływu wynikającej z etapu budowy portu lotniczego dokonane zostało kodowanie parametrów jakościowych do skali porządkowej opisanej liczbowo³ w taki sposób, że kategoria „brak wpływu” otrzymała notę 1, natomiast parametr „bardzo wysoki wpływ” – notę 6. Pozwoliło to na wyznaczenie średniej ważonej⁴ oceny dla poszczególnych grup podmiotów rozpatrywanych z punktu widzenia ich wielkości (rysunek 28). Okazało się wówczas, że podmioty średnie przeciętnie najslabiej oceniły wpływ efektów płynących z budowy portu lotniczego na własną działalność (średnia ocena 2,79). Najwyższą ocenę wystawiły jednostki duże (ocena 3,33).

Rysunek 28. Średnia ważona ocena siły wpływu lotniska na podmioty gospodarcze



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Wyniki okazały się być nieco zaskakujące, gdyż na etapie projektowania badań podmioty dobierane były celowo w taki sposób, by stanowiły zbiór jednostek

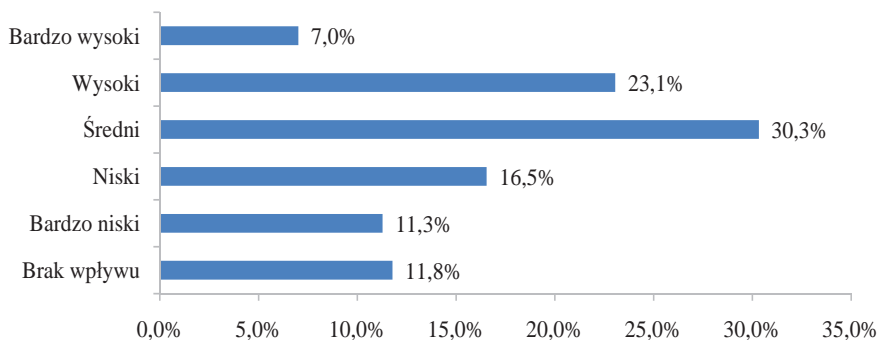
³ W. Mendenhall, R.J. Beaver, B.M. Beaver, *Introduction to Probability and Statistics*, Duxbury Press, Belmont 2005, s. 26.

⁴ Obliczona została średnia arytmetyczna dla szeregu rozdzielczego punktowego, określana jako średnia ważona, por. M. Sobczyk, *Statystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997, s. 31–32.

mających szansę potencjalnego partycypowania w budowie portu i infrastruktury. Badania pilotażowe wykazały, że lepszymi reprezentantami jednostek zainteresowanych budową lotniska oraz potrafiących potencjalnie efektywniej korzystać z infrastruktury lotniskowej są przedsiębiorstwa większe. Założenie to potwierdziło się w przypadku jednostek dużych, natomiast nie zostało zweryfikowane przez firmy średnie, które słabiej niż małe i mikro oceniły możliwość oddziaływania lotniska na ich ekonomię. Należy jednak zauważyć, że specyfika procesów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury oraz budownictwa kubaturowego powoduje, że logicznym jest udział w tego rodzaju pracach jednostek dużych (firmy budowlane, montażowe, budownictwa drogowego itp.); możliwe zatem, że podmioty średnie nie widzą dla siebie miejsca w tego rodzaju działaniach.

Według analogicznego podejścia metodologicznego przeanalizowano postrzeganie ogólnie rozumianej siły wpływu późniejszego (po okresie budowy) funkcjonowania lotniska na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny. W tym wypadku odpowiedzi udzieliło 399 na 400 badanych. Nieomal 1/3 z nich (30,3%) oceniła wpływ jako średni, 23,1% uznało, że oddziaływanie przybierze skalę wysoką, a 7% – bardzo wysoką. Łącznie 27,8% badanych podmiotów wskazało natomiast, że oddziaływanie będzie niskie albo bardzo niskie.

Rysunek 29. Wpływ funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorstwa z Lubelszczyzny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Zauważyć należy w tym miejscu, że frakcje (udziały) jednostek dostrzegających wpływ operacyjnego funkcjonowania lotniska na ich działalność są zdecydowanie wyższe niż przy poprzednio analizowanym postrzeganiu oddziaływań płynących z faktu budowy infrastruktury lotniczej (por. tabela 18).

Tabela 18. Porównanie ogólnej siły wpływu budowy i funkcjonowania lotniska na przedsiębiorców

Stopień oddziaływania	Budowa	Funkcjonowanie
Brak wpływu	25,9%	11,8%
Bardzo niski	10,1%	11,3%
Niski	17,3%	16,5%
Średni	25,1%	30,3%
Wysoki	15,8%	23,1%
Bardzo wysoki	5,8%	7,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza porównawcza wskazuje przede wszystkim, że więcej podmiotów dostrzega możliwości oddziaływania na ich biznes lotniska już funkcjonującego niż znajdującego się w fazie budowy. Nadto wyższe są odsetki oceniające silniej efekty implikowane poprzez działalność operacyjną portu w porównaniu z korzyściami pojawiającymi się podczas realizacji procesów budowlanych. Należy zwrócić uwagę na pewną odwrotną zależność, która przejawia się tym, że większy odsetek podmiotów zamierza uczestniczyć w budowie lotniska (12,88%) niż korzystać bezpośrednio z infrastruktury lotniskowej podczas realizacji procesów biznesowych (10,17%). Są to więc podmioty nastawione na czerpanie korzyści bezpośrednich. Gdy natomiast analizie poddaje się całą badaną grupę, wówczas przeważają, wskazane powyżej, opinie o większych korzyściach indukowanych przez Port Lotniczy w fazie eksploatacji, niż w trakcie budowy.

Różnice zapewne wynikają ze sposobu pojmowania tych dwóch faz rozwoju lotniska. O ile przedsiębiorcy są świadomi, że na etapie budowy korzyści będą osiągały nieliczne podmioty, uczestniczące w procesach budowlanych, o tyle zdają

sobie sprawę, że korzystanie z portu jest sprawą otwartą oraz nieograniczoną i to właśnie z nim wiążą nadzieje na własne korzyści.

Oceny wpływu potencjalnego działania lotniska, wyrażone przez podmioty o różnej skali działalności, nie wykazują występowania szczególnych anomalii w postrzeganiu przyszłych oddziaływań. Zwrócić należy uwagę jedynie na dwa aspekty. Podmioty duże (zatrudniające 250 osób lub więcej) nieznacznie częściej dostrzegają brak oddziaływania płynącego z lotniska (16,7%) w porównaniu z podmiotami mikro, małymi i średnimi.

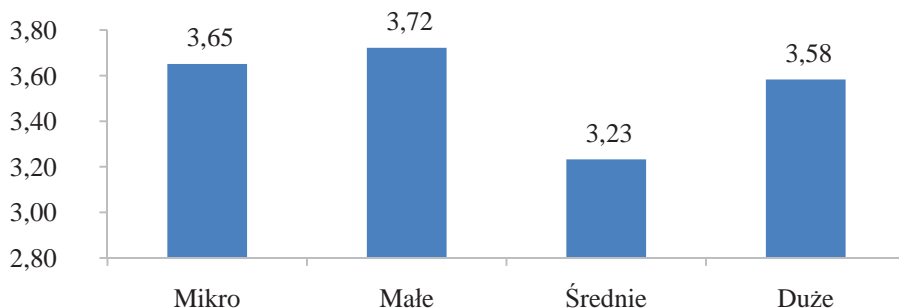
Tabela 19. Ogólny wpływ budowy portu lotniczego na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny

Wyszczególnienie	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Brak wpływu	12,3%	10,2%	11,6%	16,7%
Bardzo niski	9,8%	11,1%	20,9%	8,3%
Niski	17,9%	12,0%	23,3%	8,3%
Średni	28,9%	35,2%	23,3%	41,7%
Wysoki	22,6%	25,9%	18,6%	16,7%
Bardzo wysoki	8,5%	5,6%	2,3%	8,3%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Poza tym jednostki zaliczane do średnich relatywnie niżej oceniają przeciętną siłę oddziaływania lotniska na ich procesy biznesowe w porównaniu z reprezentantami pozostałych grup. Podobnie jak poprzednio zaadoptowano skalę szkolną do stopniowania siły wpływu tak, że kategoria „brak wpływu” otrzymała notę 1, natomiast kategoria „bardzo wysoki” wpływ – notę 6. Po odpowiedniej standaryzacji wyliczono średnie ważone oceny dla poszczególnych grup podmiotów (por. rysunek 30).

Rysunek 30. Średnia ważona ocena siły wpływu lotniska na podmioty gospodarcze

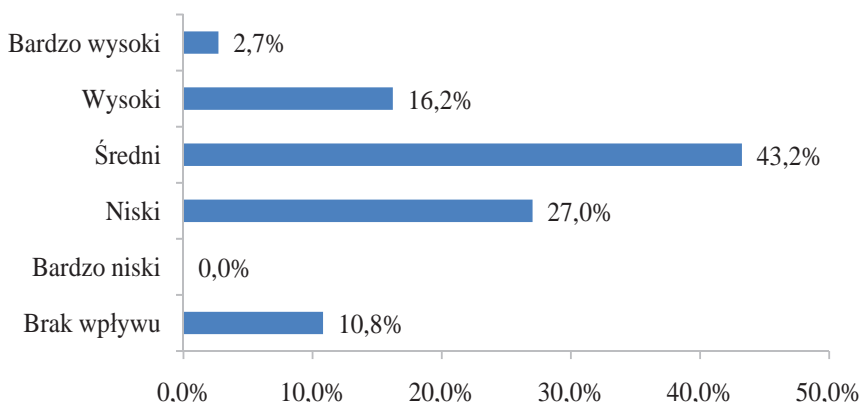


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Okazało się, że wyliczone oceny potwierdzają wspomniane już, przeciętnie niższe postrzeganie siły oddziaływania płynącego z funkcjonowania lotniska przez podmioty średnie (3,23) w porównaniu z pozostałymi grupami jednostek. Według przeprowadzonego pomiaru relatywnie najwyższą skalę oddziaływania wskazują jednostki małe (3,72). Przypomnieć należy w tym miejscu, że podmioty średnie najslabiej oceniły oddziaływanie na swoje procesy biznesowe zarówno samej budowy portu, jak i późniejszego działania lotniska. Prawdopodobnie ta powinna zostać poddana bardziej wnikliwym analizom w odpowiednio zaprogramowanych badaniach empirycznych.

Spośród wszystkich analizowanych podmiotów 9,6% (38 przedsiębiorstw) planuje jednocześnie uczestniczyć w procesach inżynierijno-budowlanych związanych z przygotowaniem infrastruktury samego lotniska, jak również obiektów wspomagających i towarzyszących portowi lotniczemu. Większość z nich oddziaływanie postrzega jako średnie, wysokie i bardzo wysokie (łącznie 62,2%).

Rysunek 31. Wpływ Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw uczestniczących w jego budowie

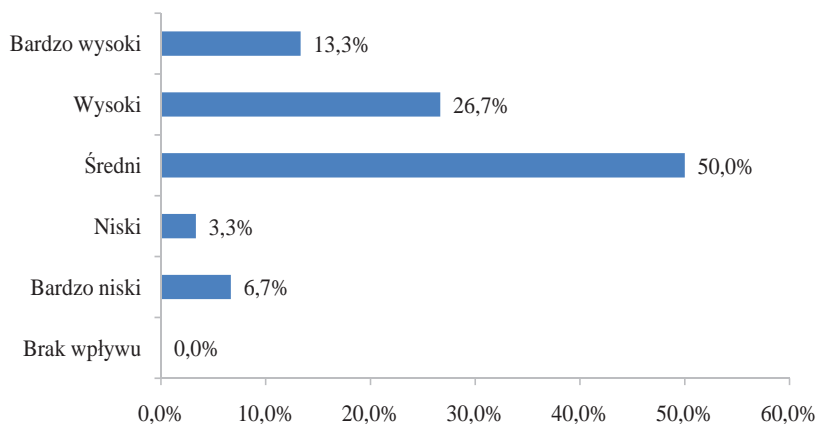


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Niecałe 11% potraktowało inwestycję jako element naturalnych procesów rozwoju regionalnego i oceniło, że nie będzie ona w żaden szczególny sposób oddziaływać na ich funkcjonowanie.

Jeszcze mniej liczna okazała się grupa jednostek, które planują w przyszłości opierać przynajmniej część swoich procesów biznesowych na wybudowanej infrastrukturze głównej i wspierającej lotnisko. Przedsiębiorców deklarujących tego rodzaju zamierzenia było zaledwie 30, co daje 7,54% badanych, z których 90% oceniło siłę oddziaływania lotniska na własne funkcjonowanie jako co najmniej średnią lub wyższą.

Rysunek 32. Wpływ Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw zamierzających prowadzić biznes w oparciu o infrastrukturę lotniskową



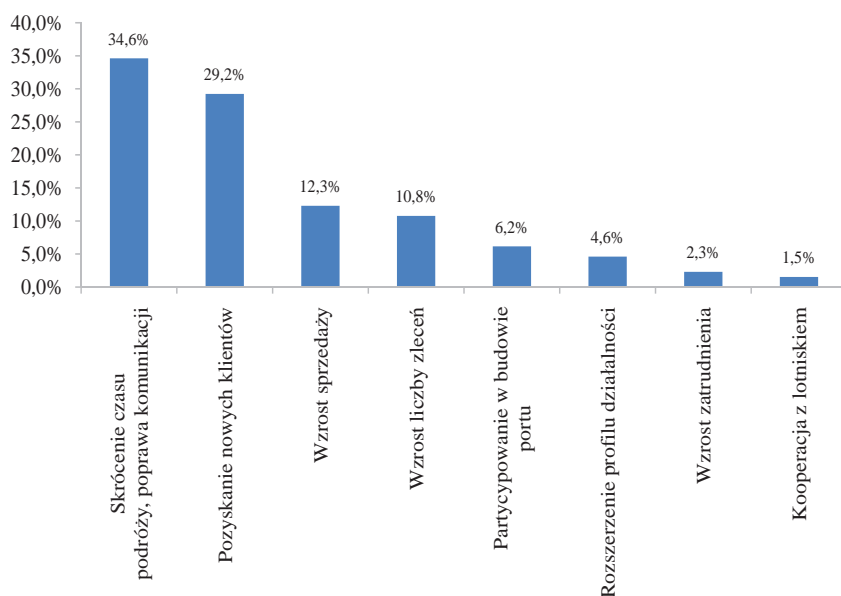
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Pytanie otwarte dotyczące charakteru wpływu portu lotniczego na funkcjonowanie danego przedsiębiorcy pozwoliło na odseparowanie indywidualnych oczekiwań poszczególnych podmiotów gospodarczych. Odpowiedzi udzieliło 293 z 400 badanych przedsiębiorców, co – biorąc pod uwagę generalną niechęć osób ankietowanych do formułowania swobodnych wypowiedzi – wskazuje na relatywnie dużą skuteczność procesu gromadzenia informacji. Wśród bezpośrednich oddziaływań (wpływających wprost na jakiegokolwiek procesy zachodzące w przedsiębiorstwie) badani najczęściej wskazywali na ułatwienia związane z logistyką, transportem i komunikacją realizowaną w ramach ich codziennych procesów biznesowych (34,6%). W dalszej kolejności wyrazili nadzieję, że budowa i funkcjonowanie portu lotniczego przyczyni się do pozyskania nowych klientów (tego rodzaju oczekiwania zgłaszali głównie przedstawiciele branży hotelarsko-wypoczynkowej oraz turystycznej) – 29,2%.

Znacznie mniejszy odsetek wskazał na wzrost wartości sprzedaży i wzrost liczby nowych zleceń – odpowiednio 12,3% i 10,8%. Możliwość partycypowania w budowie portu, konieczność rozszerzenia działalności (zmiana profilu), wzrost

zatrudnienia oraz kooperacja z portem lotniczym wskazywane były przez mniej niż 10% badanych.

Rysunek 33. Bezpośrednie formy oddziaływania lotniska na przedsiębiorstwa



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Wśród znawców problematyki związanej z oddziaływaniem lotniska na lokalne procesy gospodarcze podkreśla się niejednokrotnie jego rolę jako centrum podwyższonej aktywności ekonomicznej, mającego znaczenie przy⁵:

- podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji na terenie regionu przez przedsiębiorstwa spoza regionu lub kraju,
- wspieraniu lokalnych przedsiębiorstw w osiąganiu efektów skali oraz sprzyjaniu ich rozwojowi poprzez umożliwienie im ekspansji,
- poprawie konkurencyjności podmiotów lokalnych z racji łatwiejszego dostępu do klientów i dostawców oraz świadczonych przez port usług przewozowych.

⁵ *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Lawica na rozwój miasta i regionu*, Poznań 2005, s. 18.

Zauważyć należy, że badane podmioty dostrzegają w sferze bezpośredniego oddziaływania szereg płaszczyzn wpływu, które można zaliczyć do trzeciego ze wskazanych powyżej obszarów.

Przedsiębiorcy, obok swobodnego deklarowania czynników i aspektów wpływu wynikającego z faktu budowy oraz funkcjonowania lotniska, zostali zobligowani w procesie badawczym do zajęcia stanowiska w kwestii siły wpływu procesów przygotowawczych na wybrane aspekty funkcjonowania ich przedsiębiorstw. Analizie poddanych zostało dziesięć zmiennych (por. tabela 20), wobec każdej z nich respondent mógł zająć jedno z pięciu stanowisk reprezentujących subiektywną siłę jego oddziaływania (brak korzyści, niewielkie korzyści, średnie korzyści, istotne korzyści i znaczące korzyści).

Analizując wskaźniki ujęte w tabeli 20, zauważyć można, że badane podmioty względnie najrzadziej oczekują, by lotnisko wykreowało znaczące korzyści w którejś z wybranych płaszczyzn ich aktywności.

Tabela 20. Postrzeganie skali korzyści przez przedsiębiorców w różnych obszarach funkcjonalnych

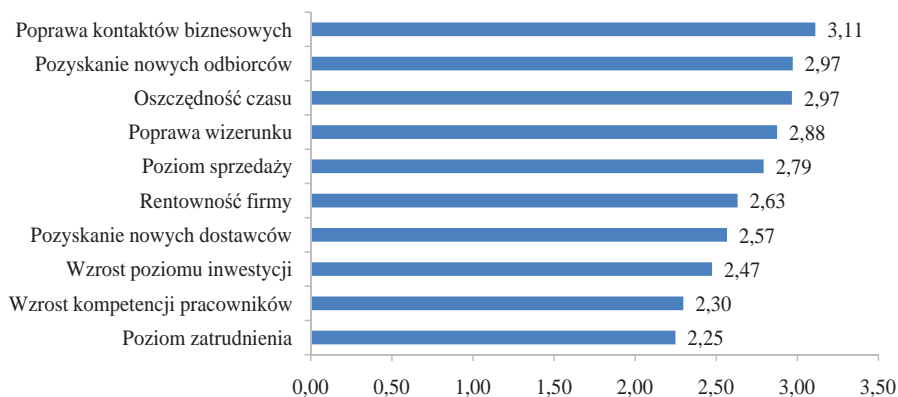
Wyszczególnienie	Brak korzyści	Niewielkie korzyści	Średnie korzyści	Istotne korzyści	Znaczące korzyści
Poziom sprzedaży	20,5%	20,5%	26,3%	24,6%	8,1%
Wzrost poziomu inwestycji	29,0%	22,1%	26,9%	16,7%	5,4%
Poziom zatrudnienia	37,9%	21,3%	22,8%	13,8%	4,1%
Pozyskanie nowych odbiorców	15,0%	18,6%	30,8%	25,4%	10,2%
Pozyskanie nowych dostawców	27,7%	20,3%	26,2%	19,5%	6,4%
Rentowność firmy	23,3%	22,0%	28,6%	20,5%	5,6%
Poprawa wizerunku	18,8%	18,1%	27,7%	27,5%	7,9%
Oszczędność czasu	21,9%	16,7%	19,8%	26,2%	15,4%
Wzrost kompetencji pracowników	38,4%	17,4%	24,3%	15,9%	4,0%
Poprawa kontaktów biznesowych	15,4%	14,7%	27,1%	28,9%	13,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Najwyższe liczby wskazań w poszczególnych obszarach funkcjonalnych dotyczyły, czego można było oczekiwać, wartości bliższych środkowi skali, tj. korzyści niewielkich, średnich oraz istotnych.

Ilościowe analizy siły wpływu lotniska na poszczególne obszary funkcjonowania przedsiębiorstw z Lubelszczyzny przeprowadzone zostały po przekodowaniu wariantów natężenia na skalę porządkową opisaną liczbowo w taki sposób, że wariantom skali korzyści przypisane zostały liczby naturalne od 1 do 5 (1 – brak korzyści, 5 – znaczące korzyści). Umożliwiło to zastosowanie metod ilościowych do oceny poszczególnych cech. Nadmienić należy, że przy skali 1–5 dana zmienna postrzegana jest przez badanych przeciętnie korzystnie, gdy jej średnia ocena plasowała się będzie na poziomie środka przedziału zmienności (3,0). Wykonane obliczenia pokazały, że zaledwie jedna zmienna oceniona została przez badanych jako wywołująca potencjalne korzyści większe niż przeciętne. Przedsiębiorcy, nadając notę 3,11, ocenili, że budowa lotniska z całą pewnością spowoduje poprawę kontaktów biznesowych.

Rysunek 34. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

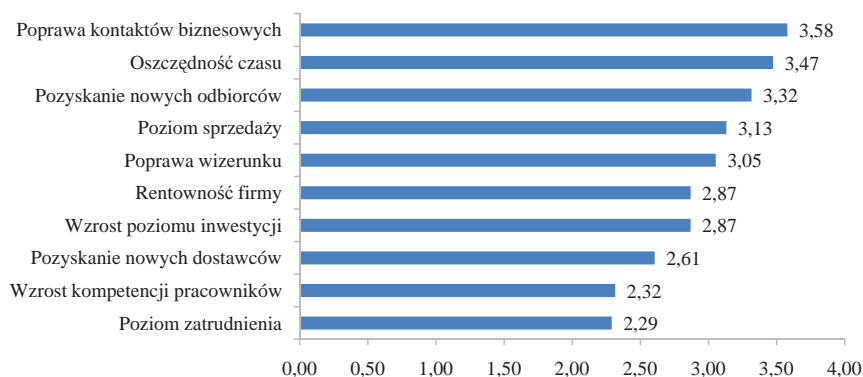
Jako przeciętnie korzystne badani ocenili implikacje płynące z lotniska na oszczędność czasu oraz pozyskanie nowych odbiorców (2,97). Uzyskane wyniki zdają się więc korespondować z analizowanymi uprzednio swobodnymi wskaza-

niami przedsiębiorców, gdzie również kluczowe były kwestie związane z aspektami logistyki i czasu podróżowania oraz pozyskiwaniem nowych klientów. Przedsiębiorcy niemal nie dostrzegają wpływu lotniska na wzrost zatrudnienia (2,25), wzrost kompetencji pracowników (2,30). Słabo też oceniają możliwość wzrostu wartości inwestycji i pozyskania nowych odbiorców.

Znacznie wyższe poziomy przeciętnych korzyści wskazały te podmioty, które jednocześnie zadeklarowały uczestnictwo w procesach budowy portu lotniczego oraz infrastruktury towarzyszącej. Wśród tej grupy poprawa kontaktów biznesowych uzyskała, podobnie jak w całej badanej próbie, najwyższą notę, tym razem wynoszącą 3,58 (w całej próbie 3,11). Ponadto noty wyższe niż przeciętne uzyskiwały korzyści w sferze: oszczędność czasu – 3,47, pozyskanie nowych odbiorców – 3,32 oraz poziom sprzedaży – 3,13. Wynika z tego więc, że optymizm jednostek nastawionych na bezpośredni udział w inwestycjach znacząco przewyższał średnią dla wszystkich badanych percepcję korzyści płynących z budowy i funkcjonowania portu lotniczego.

Analogicznie do wyników całej badanej próby przedsiębiorcy zamierzający uczestniczyć w procesie budowy oceniają, że najmniej korzyści czerpać będą na płaszczyźnie zmian poziomu zatrudnienia (2,29), wzrostu kompetencji pracowników (2,32) oraz pozyskaniu nowych odbiorców (2,61). Wpływ pozostałych kategorii ocenić można jako przeciętny.

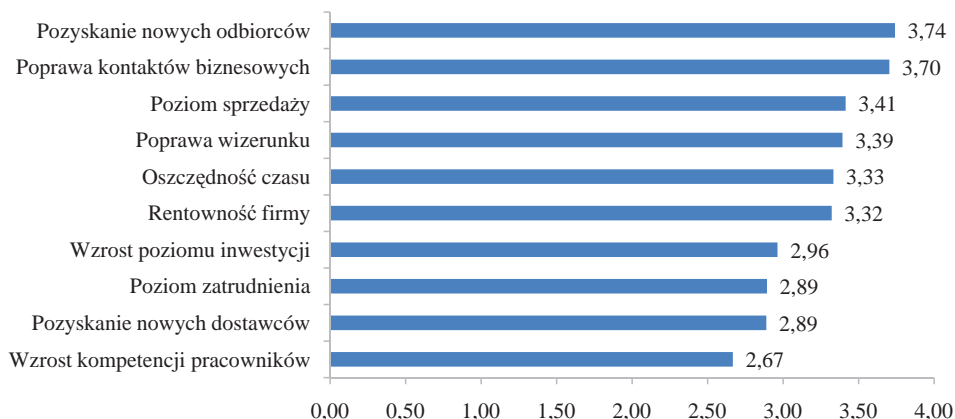
Rysunek 35. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących uczestnictwo w budowie portu lotniczego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jeszcze bardziej optymistycznie oceniły wpływ funkcjonowania lotniska na własną działalność gospodarczą te podmioty, które planują w przyszłości prowadzić swój biznes w ramach infrastruktury lotniskowej oraz współpracować z lotniskiem. W ich przypadku najwyższy poziom korzyści (3,74) spodziewany był w sferze pozyskania nowych odbiorców (klientów). Na kolejnej pozycji umiejscowili fakt poprawy kontaktów biznesowych (3,70), a na dalszych – korzystny wpływ lotniska na poziom sprzedaży, poprawę wizerunku (3,39) oraz oszczędność czasu (3,33) i rentowność firmy (3,32).

Rysunek 36. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących prowadzić biznes w oparciu o infrastrukturę lotniska

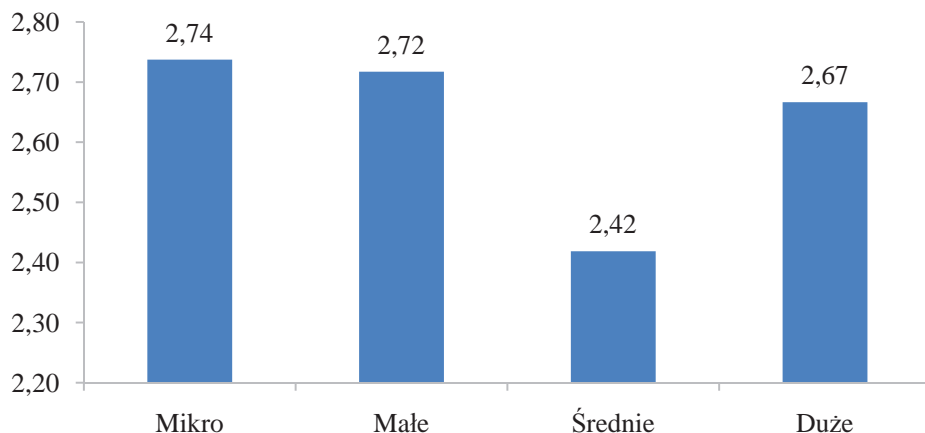


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Najmniej korzyści oczekiwali w obszarze wzrostu kompetencji pracowników, możliwości pozyskania nowych dostawców oraz zmiany poziomu zatrudnienia.

Interesujących wyników dostarcza analiza przeciętnej oceny korzyści płynących z faktu budowy i eksploatacji Portu Lotniczego Lublin, gdy za kryterium posłuży podział przedsiębiorstw na mikro, małe, średnie i duże. Przeciętnie największe korzyści dostrzeżone zostały przez podmioty zaliczane do grupy mikro (średnia nota 2,74).

Rysunek 37. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty różnej wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Nieznacznie tylko niższą ocenę wystawili mali przedsiębiorcy (2,72), a na kolejnym miejscu znalazły się jednostki zaliczane do dużych (2,67). Najmniejsze przeciętne korzyści płynące z faktu budowy i funkcjonowania lotniska dostrzegły podmioty z grupy średnich (2,42). Szczegółowe wyniki ocen korzyści płynących z przedsięwzięcia związanego z budową i eksploatacją lotniska, nadane przez podmioty różnej wielkości, zebrane zostały w tabeli 21.

Tabela 21. Postrzeganie skali korzyści przez przedsiębiorców różnej wielkości

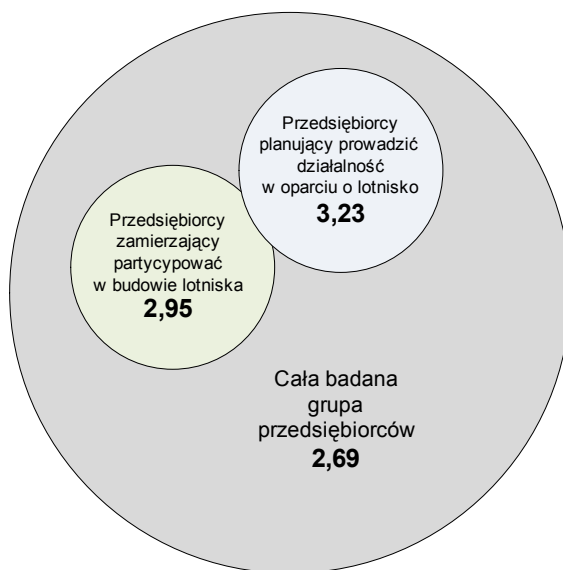
Obszar wpływu	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Poziom sprzedaży	2,88	2,81	2,22	2,67
Wzrost poziomu inwestycji	2,46	2,51	2,33	2,75
Poziom zatrudnienia	2,35	2,20	1,98	1,92
Pozyskanie nowych odbiorców	3,00	3,05	2,60	3,08
Pozyskanie nowych dostawców	2,67	2,51	2,19	2,42
Rentowność firmy	2,73	2,56	2,33	2,42
Poprawa wizerunku	2,89	2,97	2,56	2,92

Oszczędność czasu	2,94	3,05	2,95	2,92
Wzrost kompetencji pracowników	2,41	2,28	1,83	2,25
Poprawa kontaktów biznesowych	3,03	3,24	3,19	3,33

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jeżeli uznać, że przeciętna ocena dla wszystkich wskazanych obszarów wpływu stanowić może barometr postrzegania korzyści płynących z faktu budowy portu lotniczego, wówczas zauważalnie najwięcej korzyści dostrzegają te jednostki, które planują swoje procesy biznesowe w koniugacji z infrastrukturą lotniskową. Nieco mniej optymizmu wykazują podmioty planujące uczestnictwo w procesach budowlanych.

Rysunek 38. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty o różnym stosunku wobec lotniska



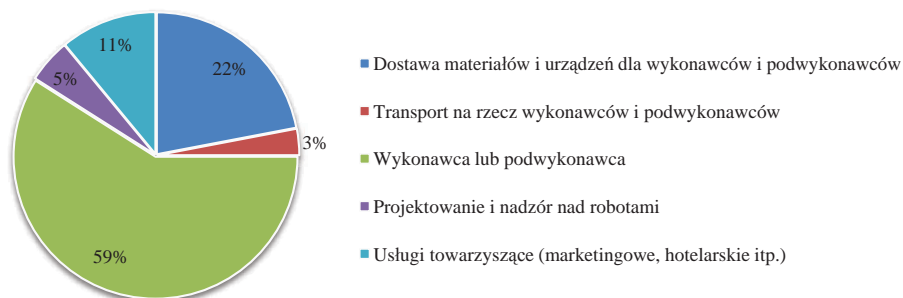
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Rozbieżność w ocenie wynika zapewne z dostrzeganej przez badanych różnicy w charakterze wpływu budowy oraz funkcjonowania lotniska. Budowa zaledwie

przez kilka lat wywierała będzie bezpośrednie i pośrednie skutki dla przedsiębiorstw, a przy tym finansową skalę tego oddziaływania ogranicza budżet inwestycyjny. Funkcjonowanie lotniska oraz związane z nim korzyści operacyjne nie posiadają ograniczenia czasowego, a nadto ich indukowane efekty w długim okresie znacząco powinny przekroczyć wygenerowane w fazie budowy.

Przedsiębiorcy, którzy zadeklarowali potencjalną chęć i możliwość uczestnictwa w budowie lotniska, zostali poproszeni o wskazanie formy ich udziału w tym procesie. Dominującą grupą okazały się tu podmioty planujące pełnić rolę wykonawcy lub podwykonawcy, co zadeklarowało 59% badanych.

Rysunek 39. Formy uczestnictwa w procesie budowy infrastruktury lotniskowej

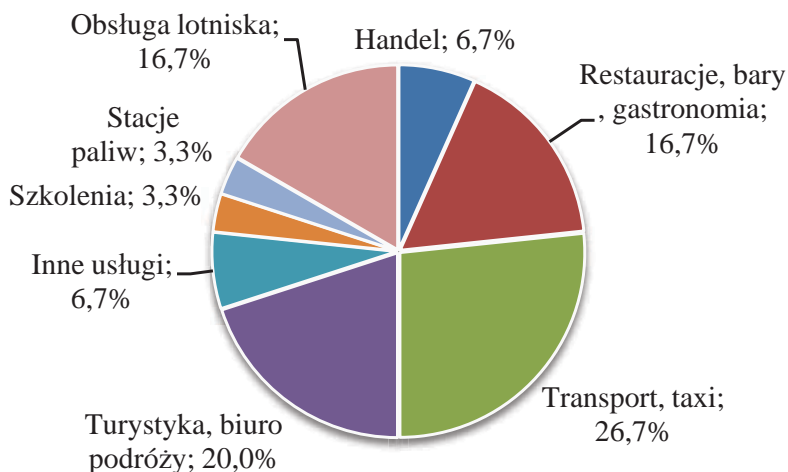


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Niemal ¼ planuje pełnić rolę dostawcy materiałów, półproduktów, produktów oraz maszyn i urządzeń dla wykonawców oraz podwykonawców. Nieco ponad 11% zamierza świadczyć usługi wspomagające na rzecz wykonawców i podwykonawców, głównie hotelarskie oraz promocyjno-informacyjne; 5% wyraża zainteresowanie pełnieniem roli projektanta i nadzorca procesów budowlanych, a 3% zainteresowanych jest usługowym świadczeniem usług transportowych dla firm budowlanych.

Analogicznie jak w przypadku jednostek deklarujących planowane uczestnictwo w budowie portu lotniczego poproszono także podmioty zainteresowane prowadzeniem biznesu w symbiozie z lotniskiem o wskazanie form swojej aktywności.

Rysunek 40. Formy współpracy w powiązaniu z infrastrukturą lotniska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Największy odsetek badanych zainteresowany był świadczeniem usług transportowych na rzecz lotniska, podróżnych oraz firm współpracujących (27%). Nieznacznie ponad 20% planowało intensyfikację świadczenia usług z zakresu turystyki, informacji turystycznej i ofert turystycznych typu last minute. Prowadzeniem restauracji, barów i innych form gastronomii zainteresowanych było 17% badanych. Taki sam odsetek zadeklarował chęć współpracy przy obsłudze lotniska (obsługa informatyczna, sprząatanie, ochrona mienia, zagospodarowanie zieleni). Organizacją działalności handlowej, sprzedażą paliw płynnych, szkoleniami i innymi rodzajami usług zainteresowanych było poniżej 10% badanych.

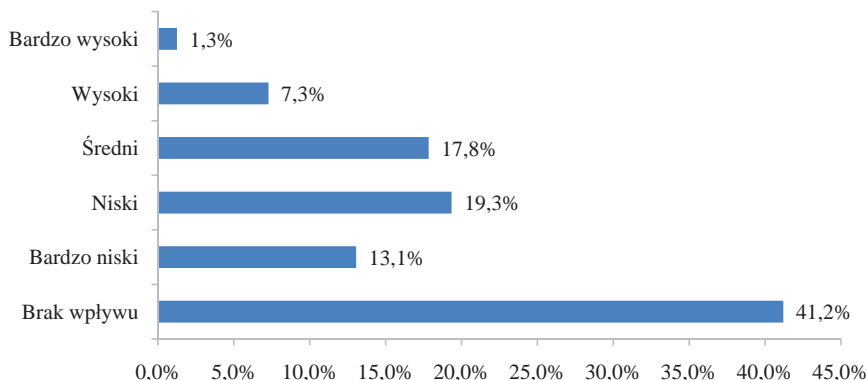
2.2. Czynniki wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorców Lubelszczyzny

Przyznanie Polsce i Ukrainie prawa do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 stanowi niezaprzeczalnie wyzwanie dla całej gospodarki. Prestiż kraju zależy zarówno od wyników czysto piłkarskich, jak też subiektywnego postrzegania wszelkich aspektów towarzyszących rozgrywkom. Szczególne znaczenie przy tego rodzaju imprezach ma infrastruktura sportowa, hotelowa, gastronomiczna oraz oczywiście komunikacyjna. Mimo że w województwie lubelskim nie są planowane rozgrywki piłkarskie oraz nie zostały podjęte ostateczne decyzje administracyjne o ewentualnym zakwaterowaniu drużyn piłkarskich (brany jest pod uwagę Nałęczów we współpracy z Puławami i Kazimierzem Dolnym), podmioty gospodarcze regionu zdają sobie sprawę, że pewne aspekty oddziaływania EURO 2012 będą dotyczyły także realizowanych przez nie procesów operacyjnych. Celem ukierunkowanych badań była próba identyfikacji różnych aspektów potencjalnych wpływów wynikających z faktu organizacji rozgrywek piłkarskich na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny. Analizy przeprowadzone zostały na tej samej grupie podmiotów, która wypowiedała się o bezpośrednich oraz indukowanych skutkach budowy Portu Lotniczego Lublin. Zastosowano też analogiczną metodologię badawczą (patrz: podrozdział 1.2. Wprowadzenie do problematyki badań).

Fakt organizacji EURO 2012 zdaniem ponad 41% badanych podmiotów nie będzie implikował żadnych skutków ekonomiczno-organizacyjnych w zarządzanych przez nie jednostkach (odpowiedzi na pytanie udzieliło 398 z 400 badanych).

Dla 13,1% będzie on co najwyżej bardzo słaby, 19,3% oceniło, że będzie niski. Nieco ponad ¼ reprezentantów przedsiębiorstw Lubelszczyzny uznała, że siła oddziaływania będzie średnia lub wyższa.

Rysunek 41. Ogólny wpływ organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analizy przekrojowe obejmujące ogólne postrzeżenie siły oddziaływania EURO 2012 na przedsiębiorstwa nie wykazują występowania szczególnie istotnych różnic pomiędzy podmiotami mikro, małymi, średnimi i dużymi. Uwagę należy zwrócić co najwyżej na fakt, że większy odsetek jednostek zaliczanych do małych i dużych wskazuje na średni poziom wpływu (odpowiednio: 26,6% małych i 25% dużych, przy 16,7% mikro oraz 14% średnich). Różnice te nie znajdują jednakże żadnego uzasadnienia w analizach jakościowych uzyskanych odpowiedzi.

Tabela 22. Postrzeżenie wpływu EURO 2012 przez przedsiębiorców różnej wielkości

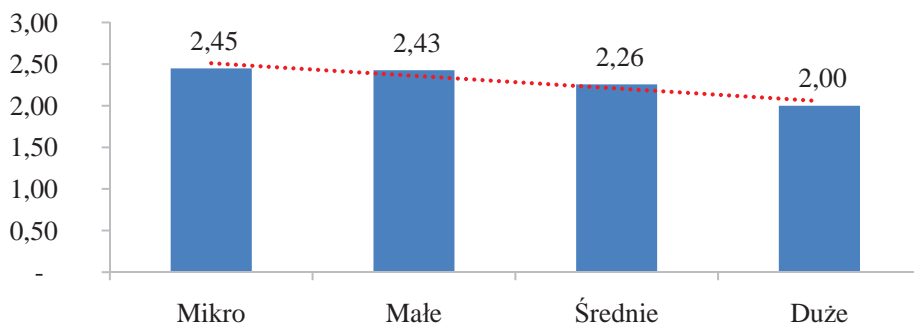
Sila wpływu	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Brak wpływu	41,9%	39,8%	41,9%	41,7%
Bardzo niski	12,0%	10,2%	20,9%	25,0%
Niski	16,7%	26,9%	14,0%	25,0%
Średni	19,7%	14,8%	18,6%	8,3%
Wysoki	8,5%	7,4%	2,3%	0,0%
Bardzo wysoki	1,3%	0,9%	2,3%	0,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Podmioty duże nadto generalnie gorzej oceniają możliwość oddziaływania organizacji i przebiegu EURO 2012 na ich działalność.

Analizy ilościowe dotyczące przeciętnego poziomu różnic w postrzeganiu siły wpływu organizacji EURO 2012 dokonane zostały po wcześniejszym zakodowaniu parametrów jakościowych do skali porządkowej liczbowej poprzez przypisanie kategorii „brak wpływu” oceny 1, natomiast kategorii „bardzo wysoki” – oceny 6. Po zakodowaniu cech jakościowych do skali porządkowej możliwym stało się wyznaczenie syntetycznych ocen opisujących siłę wpływu wynikającą z rozgrywek na podmioty gospodarcze różnej wielkości. Analiza wykazała interesującą prawidłowość: wraz ze wzrostem wielkości przedsiębiorstwa, mierzonej liczbą zatrudnionych pracowników, malał optymizm w postrzeganiu siły wpływu organizacji mistrzostw na podmioty gospodarcze.

Rysunek 42. Średnia ważona ocena siły wpływu organizacji EURO 2012 na podmioty gospodarcze



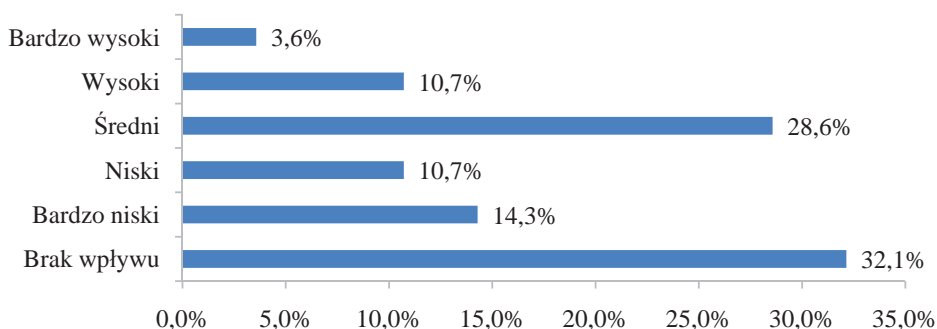
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Przedsiębiorstwa mikro oceniły przeciętnie wpływ na ocenę 2,45 (w skali od 1 do 6); małe wystawiły nieznacznie niższą notę, wynoszącą 2,43; podmioty średnie wykazały już przeciętnie mniejszy optymizm, oceniając siłę wpływu na 2,26; duże natomiast oceniły ją na oceną „dopuszczającą” (2,0).

Zdecydowanie lepiej kształtuje się poziom postrzegania wpływu organizacji EURO 2012 przez podmioty deklarujące czynne uczestnictwo w przygotowaniach

do rozgrywek piłkarskich. W tym przypadku pasywne podejście do indukowanych wpływów (brak wpływu) zadeklarowało zaledwie 32,1% badanych.

Rysunek 43. Ogólny wpływ organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa z punktu widzenia jednostek czynnie uczestniczących w przygotowaniach



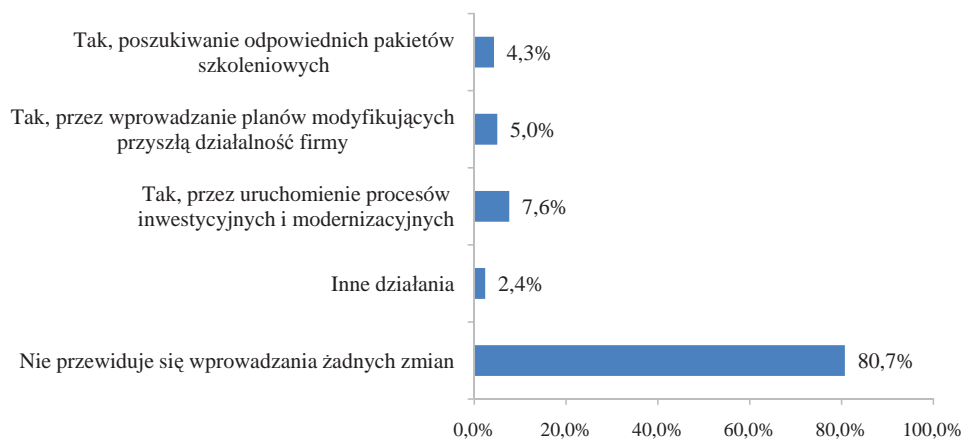
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Dokładnie $\frac{1}{4}$ wskazała, że oddziaływanie będzie bardzo niskie lub niskie. 28,6% oceniło siłę oddziaływania jako średnią, pozostała część (14,3%) respondentów wyraziła zdanie, że będzie ona wysoka i bardzo wysoka. Średnia ocena, na jaką podmioty uczestniczące w przygotowaniach do EURO 2012 oceniły wpływ rozgrywek na ich działalność gospodarczą, wyniosła 2,82. Tym samym ogólny optymizm tej grupy badanych znacznie przewyższa wartości przeciętne, co jest rzeczą naturalną, gdyż analiza obejmuje te jednostki, które przecież w jakiś sposób skorzystają na organizacji imprezy masowej.

Na kolejnym etapie badań przedsiębiorcy zostali poproszeni o odpowiedź na pytanie, czy w związku z planami organizacji EURO 2012 przygotowują lub mają zamiar przygotować firmę do wprowadzenia zmian. Zdecydowana większość jednostek – 80,7% zadeklarowała, że nie zamierza wdrażać jakichkolwiek przemian dedykowanych reorganizacji podmiotu spowodowanej faktem organizacji rozgrywek. 7,6% przedsiębiorstw oceniło, że ze względu na Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej w Polsce w 2012 r. wdroży odpowiednie procesy inwestycyjne oraz modernizacyjne, których celem będzie dostosowanie do nowych okolicz-

ności rynkowych. Dokładnie 5% zadeklarowało, że stoi u progu wprowadzenia planów modyfikujących ich działalność pod kątem lepszego przystosowania profilu jednostki do bezpośrednich i indukowanych wpływów EURO 2012, a 4,3% zauważyło konieczność skorzystania z odpowiednio ukierunkowanych pakietów szkoleniowych, których celem byłoby dostosowanie kapitału intelektualnego jednostki do potrzeb organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej.

Rysunek 44. Natężenie i kierunki zmian planowane przez przedsiębiorstwa w związku z EURO 2012

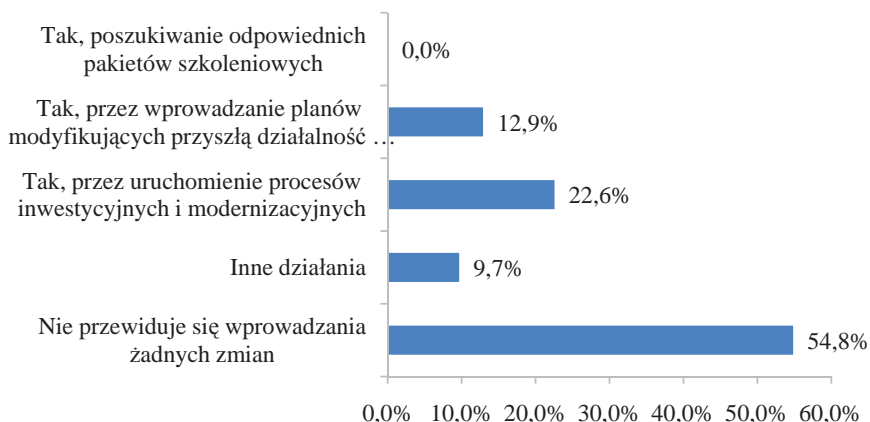


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Inne działania dostosowujące podjąć – według uzyskanych wyników – 2,4% badanych. Reprezentanci ostatniej ze wskazanych grup wśród podejmowanych działań wymieniali dostosowanie oferty firmy, poszukiwanie inwestora oraz poprawę jakości świadczonych usług.

Choć ponad połowa badanych zadeklarowała, że nie zamierza wprowadzać żadnych zmian, to jednak zdecydowanie wyższa, w porównaniu z całą badaną grupą, skala procesów dostosowawczych towarzyszyła będzie jednostkom, które zamierzają czynnie uczestniczyć w przygotowaniach do organizacji EURO 2012.

Rysunek 45. Natężenie i kierunki zmian planowane przez przedsiębiorstwa w związku z organizacją EURO 2012

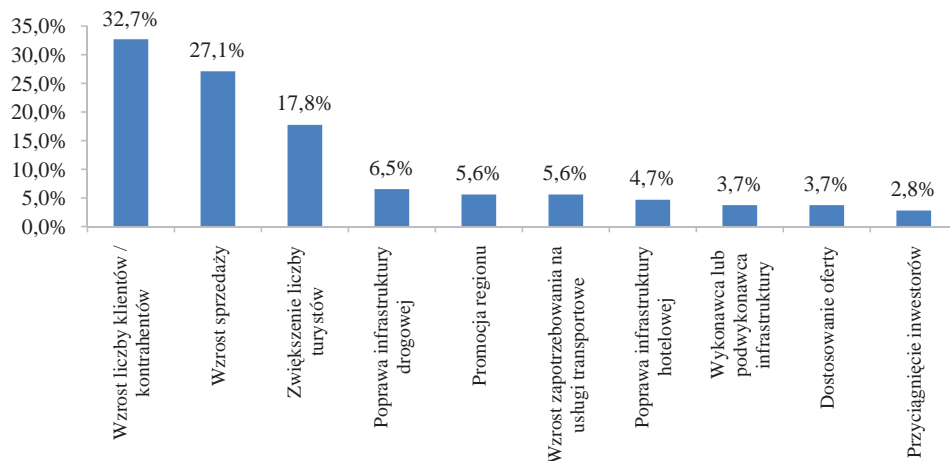


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Prawie 23% wskazało na uruchomienie procesów inwestycyjnych i modernizacyjnych, 12,9% zamierza przeformułować swoje plany co do przyszłości, natomiast 9,7% wdroży inne procesy adaptacyjne. Żaden natomiast z badanych przedsiębiorców planujących uczestniczyć w przygotowaniach do mistrzostw nie zauważył konieczności skorzystania z pakietów szkoleniowych, które miałyby mu ułatwić realizację procesów biznesowych.

Przedsiębiorcy zostali następnie poproszeni o wskazanie potencjalnych czynników wpływu wynikających z faktu organizacji EURO 2012 na ich działalność. Swobodne deklaracje jednostek zostały pogrupowane do dziesięciu wspólnych kategorii, wyrażających zarówno implikacje bezpośrednie, jak i pośrednie. Dominujące okazały się efekty bezpośrednie. Najczęściej respondenci wskazywali na wzrost liczby klientów i kontrahentów, których spodziewają się w związku z organizacją rozgrywek piłkarskich. Korzyść tego rodzaju jest możliwa do osiągnięcia zdaniem 32,7% ankietowanych.

Rysunek 46. Aspekty wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorców Lubelszczyzny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Wzrost sprzedaży (zarówno pod względem ilości, jak i wartości) jest możliwym do osiągnięcia efektem organizacji rozgrywek piłkarskich zdaniem 27,1%. Uzyskane wyniki są więc co do jakości zgodne z wynikami analiz zawartymi w raporcie na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 na gospodarkę Polski⁶.

Kolejne efekty bezpośrednie uzyskały znacznie niższe udziały wskazań. I tak 5,6% liczy na wzrost zapotrzebowania na świadczone przez siebie usługi transportowe, 3,7% zadeklarowało chęć uczestnictwa w roli wykonawcy lub podwykonawcy przy inwestycjach zorientowanych na EURO 2012, i tyle samo podmiotów stwierdziło, że w związku z rozgrywkami oraz towarzyszącymi temu zmianami na rynku dostosuje odpowiednio swoją ofertę, by optymalnie dopasować się do oczekiwań klientów lub turystów pojawiających się w regionie w okresie oddziaływania mistrzostw.

Przedsiębiorcy, obok swobodnego deklarowania czynników i aspektów oddziaływania organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, zostali zobligowani w procesie badawczym do wypowiedzenia się na temat siły i kierunku wpływu

⁶ J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań...*, op. cit., s. 76 i następne.

procesów przygotowawczych na wybrane aspekty funkcjonowania ich przedsiębiorstw. Procesom analitycznym poddanych zostało osiem zmiennych opisujących różne aspekty funkcjonowania przedsiębiorstwa (por. tabela 23). Wobec każdego z nich reprezentant badanego przedsiębiorstwa mógł zająć jedno z pięciu stanowisk odzwierciedlających subiektywne postrzeżenie siły i kierunku jego oddziaływania (wpływ negatywny, wpływ negatywny w pewnych aspektach, brak wpływu, pozytywny wpływ w pewnych aspektach i pozytywny wpływ).

Analizując wskaźniki struktury zamieszczone w tabeli 23, stwierdzić można, że relatywnie najmniejsze odsetki respondentów spodziewają się wpływów negatywnych lub negatywnych w pewnych aspektach funkcjonowania ich przedsiębiorstw. Najwyższe liczby wskazań dotyczyły, czego można było oczekiwać, wartości bliższych środkowi skali, tj. braku wpływu EURO 2012 na ich funkcjonowanie, co potwierdza wcześniej uzyskane wyniki dotyczące ogólnego postrzegania wpływu organizacji rozgrywek piłkarskich. Oznacza to, że mniejsza część podmiotów gospodarczych wiąże z faktem organizacji EURO 2012 pewne, chociażby niewielkie nadzieje.

Tabela 23. Postrzeżenie wpływu wynikającego z organizacji EURO 2012 w różnych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw

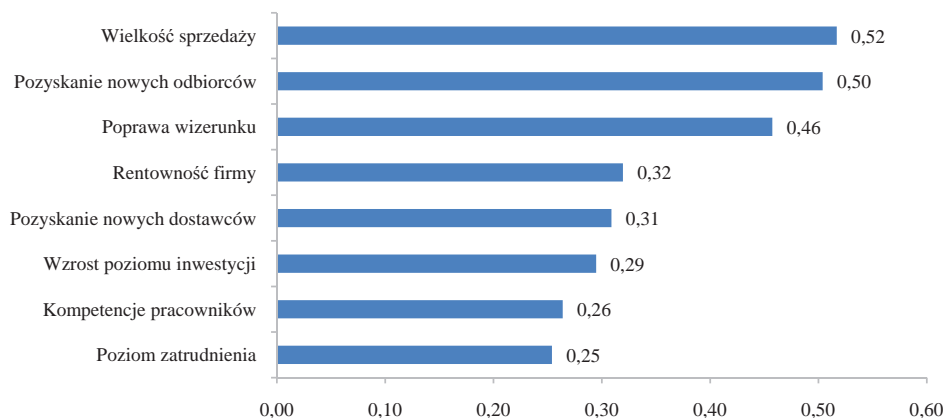
Wyszczególnienie	Negatywny wpływ	Negatywny wpływ w pewnych aspektach	Brak wpływu	Pozytywny wpływ w pewnych aspektach	Pozytywny wpływ
Wielkość sprzedaży	1,0%	0,8%	53,2%	35,3%	9,6%
Wzrost poziomu inwestycji	1,3%	0,3%	69,7%	25,0%	3,7%
Poziom zatrudnienia	0,5%	0,0%	75,7%	21,2%	2,6%
Pozyskanie nowych odbiorców	0,5%	0,3%	53,5%	39,7%	6,0%
Pozyskanie nowych dostawców	0,5%	0,5%	70,7%	24,1%	4,2%
Rentowność firmy	1,0%	1,0%	65,5%	29,9%	2,6%
Poprawa wizerunku	0,5%	0,3%	59,4%	32,6%	7,2%
Kompetencje pracowników	0,5%	0,5%	74,4%	21,1%	3,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Zauważalne były też udziały podmiotów oceniających kierunki oddziaływania jako pozytywne. Szczególnie liczna była grupa firm, które dostrzegły wpływ rozgrywek tego rodzaju na poziom sprzedaży (9,6%) oraz poprawę wizerunku (7,2%).

Znacznie bardziej wyrazisty obraz postrzegania siły wpływu poszczególnych czynników wylania się, gdy wnioskowanie przeprowadzone zostanie – analogicznie do analiz prowadzonych w poprzednim podrozdziale – na poziomie wartości uśrednionych. Opisanie cech jakościowych za pomocą skali liczbowej (2 – wpływ negatywny, 1 – wpływ negatywny w pewnych obszarach, 0 – brak wpływu, 1 – wpływ pozytywny w pewnych obszarach oraz 2 – wpływ pozytywny) pozwoliło na analizę ilościową uzyskanych odpowiedzi i wyznaczenie średnich ocen dla poszczególnych cech. Wartość środkowa przy tego rodzaju skalowaniu jest równa zero i obrazuje kategorię jakościową zdefiniowaną jako „brak wpływu”. Oznacza to, że oceny znajdujące się powyżej wartości środkowej będą wskazywały na korzystne oddziaływania, zaś poniżej na oddziaływania negatywne. Uwzględniając powyższe założenia metodologiczne ocenić można, że analizowane podmioty wyrażają nieznaczny optymizm, oceniając kierunki oddziaływań płynących z organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Wszystkie oceny obrazujące poziom korzyści osiągany we wskazanych obszarach funkcjonalnych osiągnęły wartości nieznacznie wyższe od zera.

Rysunek 47. Siła wpływu organizacji EURO 2012 w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw

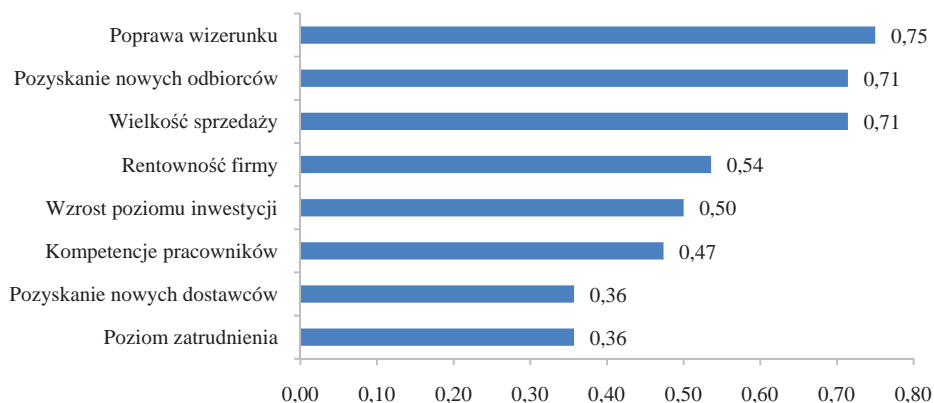


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Najwyższy poziom korzyści spodziewany jest w sferze wzrostu sprzedaży (0,52) oraz możliwości pozyskania nowych klientów (0,50). Odpowiada to więc dwóm głównym czynnikom uwidocznionym w procesie analizy swobodnych odczuć badanych (patrz wyżej), gdzie na pierwszym miejscu wskazano na liczbę klientów i kontrahentów, na drugim natomiast wyróżniono wzrost sprzedaży. Relatywnie wysoką ocenę przeciętną (0,46) przedsiębiorcy przypisali korzyściom płynącym ze zmiany ich wizerunku i sposobu postrzegania dzięki uczestnictwie w organizacji rozgrywek. Mniejsze korzyści zauważyli w obszarze wzrostu rentowności (0,32) oraz możliwości pozyskania nowych dostawców (0,31). Najsłabszego oddziaływania spodziewają się natomiast w sferze wzrostu zatrudnienia – oceniają siłę oddziaływania na 0,25.

Zauważalnie wyższe oceny potencjalnych korzyści wskazały te podmioty, które jednocześnie zadeklarowały uczestnictwo w procesach organizacji i przygotowania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. W przypadku tej grupy największe oddziaływania postrzegane są w sferze wpływu uczestnictwa w procesach przygotowawczych na ich wizerunek. Przeciętna ocena wystawiona przez badanych wyniosła 0,75. Nieznacznie mniejsze korzyści zauważają w sferze wzrostu liczby odbiorców oraz wzrostu wielkości sprzedaży (noty *ex aequo* po 0,71).

Rysunek 48. Siła wpływu organizacji EURO 2012 w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących uczestnictwo w procesach organizacji imprezy sportowej

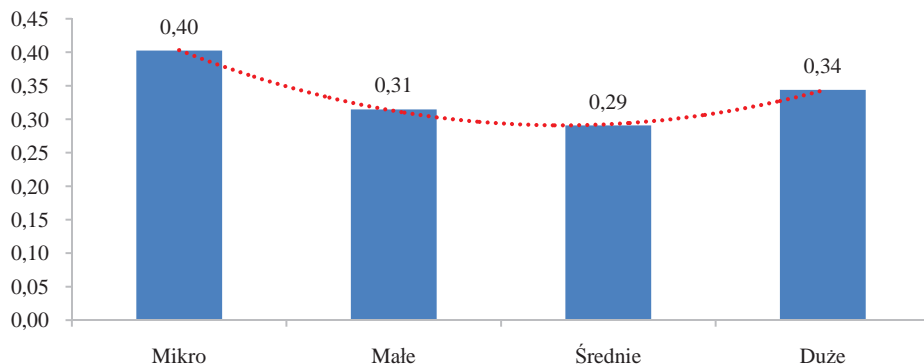


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Najniżej natomiast ocenione zostały pozytywne oddziaływania pojawiające się w obszarze pozyskiwania nowych dostawców oraz w sferze zatrudnienia. Obszary te otrzymały identyczne noty – po 0,36.

Interesujących wyników dostarcza analiza przeciętnej oceny oddziaływań płynących z faktu organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. przeprowadzona dla przedsiębiorstw mikro, małych, średnich i dużych. Przeciętnie największe korzyści dostrzeżone zostały przez podmioty zaliczane do grupy mikro (średnia nota 0,40).

Rysunek 49. Przeciętne postrzeganie oddziaływań płynących z organizacji EURO 2012 przez podmioty różnej wielkości



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Znacznie niższą ocenę wystawili duzi przedsiębiorcy (0,34), a na kolejnym miejscu znalazły się jednostki zaliczane do małych (0,31). Najmniejsze przeciętne oddziaływania płynące z faktu budowy i funkcjonowania lotniska dostrzegły podmioty z grupy średnich (0,29). Szczegółowe, przeciętne oceny oddziaływań płynących z przedsięwzięcia związanego z lotniska euro 2012, nadane przez podmioty różnej wielkości, zebrane zostały w tabeli 24.

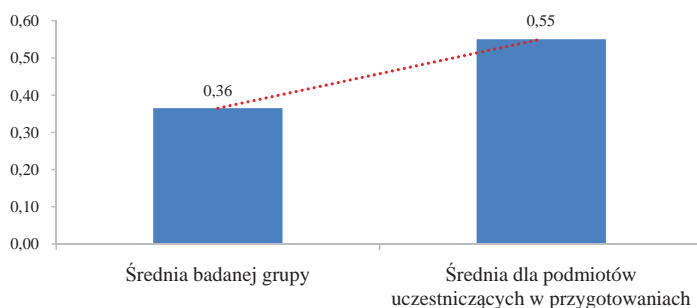
Tabela 24. Postrzeganie skali oddziaływań wynikających z organizacji EURO 2012 przez przedsiębiorców różnej wielkości

Wyszczególnienie	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Wielkość sprzedaży	0,53	0,44	0,54	0,83
Wzrost poziomu inwestycji	0,35	0,25	0,12	0,25
Poziom zatrudnienia	0,30	0,19	0,21	0,08
Pozyskanie nowych odbiorców	0,54	0,44	0,44	0,50
Pozyskanie nowych dostawców	0,37	0,26	0,12	0,25
Rentowność firmy	0,36	0,28	0,19	0,33
Poprawa wizerunku	0,48	0,42	0,48	0,33
Kompetencje pracowników	0,29	0,24	0,23	0,17

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analogicznie do metodologii zaproponowanej przy badaniu wyników dotyczących wpływu lotniska na przedsiębiorstwa, przyjęto również, że przeciętna ocena wyliczona ze wszystkich wskazanych obszarów wpływu stanowić może barometr postrzegania oddziaływań płynących z faktu budowy portu lotniczego. Oczywiście mierzony w ten sposób optymizm jest wyraźnie wyższy w przypadku jednostek planujących czynne uczestnictwo w przygotowaniach do EURO 2012 niż przeciętne postrzeganie oddziaływań przez całą badaną grupę.

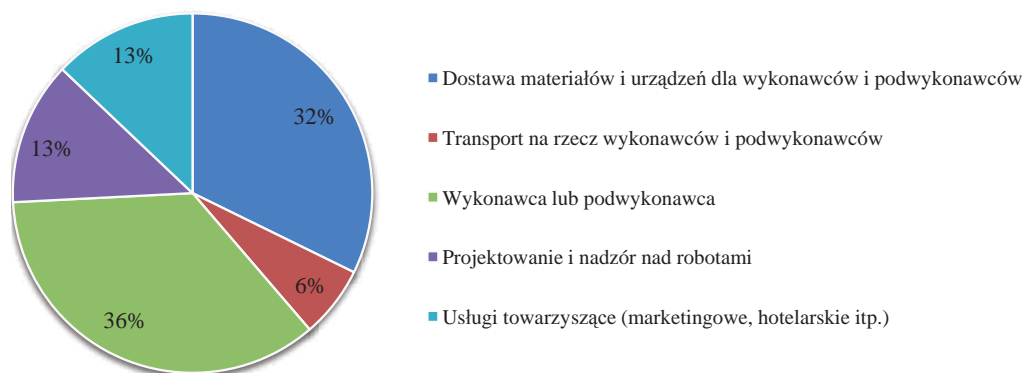
Rysunek 50. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty o różnym stosunku wobec EURO 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Przedsiębiorcy, którzy zadeklarowali potencjalną chęć i możliwość udziału w różnorodnych pracach oraz czynnościach związanych z przygotowaniem EURO 2012 zostali poproszeni o wskazanie formy ich uczestnictwa. Dominujący okazał się udział podmiotów planujących podjąć się wykonawstwa lub podwykonawstwa najróżniejszych działań budowlanych, instalacyjnych i montażowych. Rolę taką widziało dla siebie 36% badanych.

Rysunek 51. Formy uczestnictwa w procesie budowy infrastruktury EURO 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Nieznacznie mniej – 32% planuje zająć się dostawą materiałów i urządzeń wykorzystywanych przez wykonawców i podwykonawców. Po 13% ocenia, że będzie w stanie uczestniczyć w realizacji prac projektanckich i nadzorczych oraz ma możliwość włączenia się do procesów oferowania najróżniejszych usług towarzyszących, jak chociażby usługi hotelowe, gastronomiczne, marketingowe i informacyjne oraz inne. Najmniej liczny odsetek wskazań dotyczył możliwości świadczenia usług transportowych na rzecz wykonawców i podwykonawców oraz gości przyjeżdżających w związku z organizacją rozgrywek piłkarskich.

3. Wpływ pośredni EURO 2012 i budowy Portu Lotniczego Lublin na sytuację przedsiębiorstw w województwie lubelskim

Rozbudowa infrastruktury lotniczej oraz drogowej to element inwestycji infrastrukturalnych. Znamionną cechą tej grupy inwestycji jest ich immobilność, znaczny koszt realizacji i długi termin zwrotu nakładów. Problemem jest także bryłowość urządzeń oznaczająca, że tego rodzaju inwestycje nie mogą być wdrażane etapami. Mimo tych wad inwestycje infrastrukturalne są szczególnie istotne dla rozwoju gospodarczego kraju, a w szczególności regionu, w którym są realizowane.

Bezpośrednie oddziaływanie na przedsiębiorstwa regionu lubelskiego budowy Portu Lotniczego Lublin oraz inwestycji związanych z organizacją w Polsce i na Ukrainie EURO 2012 opisane zostało we wcześniejszym rozdziale. W tej części pracy uwaga zostanie skupiona na efektach pośrednich, jakie te inwestycje infrastrukturalne mogą przynieść w regionie, w którym powstają.

3.1. Efekty pośrednie budowy Portu Lotniczego Lublin na Lubelszczyznę

Efekty pośrednie inwestycji w porty lotnicze związane są z różnymi czynnikami. Należą do nich przede wszystkim wydatki ponoszone przez pasażerów odwiedzających te porty, przy czym nie chodzi o wydatki na pokrycie kosztów podróży. Wraz ze wzrostem ruchu lotniczego w portach lotniczych nastąpił rozwój różnego rodzaju usług. Na terenie portów powstają sklepy, często z dobrami luksusowymi, punkty gastronomiczne, biura podróży, hotele, przedsiębiorstwa transportowe, a nawet salony wellness&spa. Kolejną grupą czynników powodujących powstawanie efektów pośrednich jest rozwój firm obsługujących

przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z obsługą ruchu lotniczego i transportu realizowanego przez port lotniczy. Mogą to być firmy sprzątające, podmioty zarządzające obiektami biurowymi, placówki bankowe, biura rachunkowe obsługujące podmioty niezbędne do prawidłowego funkcjonowania portu, w tym agencje celne i biura turystyczne.

Powstaje zatem pytanie, co można zaliczyć do efektów pośrednich inwestycji infrastrukturalnej, jaką jest port lotniczy. W pierwszej kolejności należy wymienić wzrost zatrudnienia w regionie wynikający ze zwiększenia popytu na dobra i usługi oferowane przez już istniejące podmioty, przy czym chodzi o przedsiębiorstwa niezwiązane bezpośrednio z funkcjonowaniem portu lub o przedsiębiorstwa, które podjęły działalność na terenie portu. Rozwój firm bezpośrednio związanych z lotniskiem wywołuje dodatkowy popyt na dobra i usługi kolejnych jednostek i to ich rozwój jest określany przez część badaczy jako efekt pośredni. Kolejnym etapem rozwoju istniejących przedsiębiorstw zwykle jest poszerzenie oferty. Wzrost dochodów samych przedsiębiorstw, jak również zwiększenie zatrudnienia, a co za tym idzie – kosztów wynagrodzeń osobowych wiąże się ze wzrostem podatków dochodowych zasilających budżet państwa. Zwiększają się również kwoty składek na ubezpieczenia społeczne.

Jednak największą uwagę w przypadku efektów pośrednich przywiązuje się do tych, jakie daje zwiększony ruch pasażerski, pociągający za sobą większe wydatki konsumpcyjne. Większy popyt, wywołany wzrostem liczby klientów, pozwala na wzrost zysków. Zwiększona sprzedaż wiąże się także ze wzrostem kwot płaconych podatków pośrednich; z tym, że o ile region, na którym zlokalizowana jest inwestycja, ma udział w podatkach dochodowych przedsiębiorstw i ich pracowników, to podatki pośrednie w całości zasilają budżet państwa.

Tabela 25 przedstawia wyniki badań prowadzonych przez zespół pod kierownictwem prof. M. Rekowskiego nad wpływem wybranych portów lotniczych w 2007 roku na rozwój regionów. Wpływ ten oszacowano, przemnażając średnie wydatki poniesione przez podróżujących na terenie danego regionu przez liczbę dni ich pobytu w regionie i tak uzyskaną wartość odniesiono do liczby pasażerów danego portu.

Tabela 25. Wpływ pośredni wybranych portów na rozwój regionów w 2007 r.

Port lotniczy	Liczba pasażerów ruchu regularnego w 2007 r. (mln)	Odsetek pasażerów-nierezydentów	Przeciętne wydatki poniesione na terenie regionu	Przeciętny czas pobytu na terenie regionu	Wpływ pośredni na rozwój regionu
Gdańsk	1 589	63,9%	271 PLN	4,6 dnia	632,8 mln zł
Wrocław	1 137	71,3%	361 PLN	3,7 dnia	541,4 mln zł
Katowice	1 529	56,1%	462 PLN	5,6 dnia	1109,6 mln zł

Źródło: S. Huderek, *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*, Materiały Krakowskiej Konferencji Młodych Uczonych 2008, Konferencje KKMU nr 3, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie, Kraków 2008, s. 435.

Znaczący wpływ pośredni funkcjonowania lotnisk, wykazany w przedstawionych powyżej badaniach, skłonił do zweryfikowania efektów pośrednich, jakich z tytułu budowy Portu Lotniczego Lublin oczekują przedsiębiorcy działający w regionie lubelskim. Uwzględniono przy tym charakterystyki badanych podmiotów opisane w rozdziale 1.3. Na otwarte pytanie o charakter oddziaływania budowy lotniska na działalność ich przedsiębiorstw odpowiedziało 178 respondentów (44,5% ogółu badanych), z czego część wskazywała więcej niż jeden możliwy do uzyskania efekt, co łącznie dało 256 odpowiedzi. Uzyskane odpowiedzi podzielono na 11 kategorii (tabela 26).

Tabela 26. Oczekiwane efekty pośrednie budowy Portu Lotniczego Lublin

Oczekiwany efekt	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi	Odsetek respondentów wskazujących efekt
Szybszy/wygodniejszy transport osobowy i towarowy	68	26,56	17,00
Wzrost liczby klientów i/lub odbiorców	41	16,02	10,25
Rozwój kontaktów biznesowych	39	15,23	9,75
Nowe kontrakty i/lub wzrost zamówień	27	10,55	6,75
Poprawa wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa	19	7,42	4,75

Więcej turystów w regionie	17	6,64	4,25
Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu	13	5,08	3,25
Poszerzenie oferty produktów/usług przedsiębiorstwa	11	4,30	2,75
Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstwa	10	3,91	2,50
Wzrost prestiżu i poprawa wizerunku regionu	9	3,52	2,25
Wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwie	2	0,78	0,50
Razem	256	100	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Z opinii przedsiębiorców wynika, że największy spodziewany efekt pośredni to przyspieszenie przemieszczania się osób i przewozu towarów. Przedsiębiorcy zwracali uwagę na kilka aspektów związanych z tym efektem. Po pierwsze, wygodniejszy transport przyciąga turystów do regionu. Szczególnie osoby zainteresowane krótkim, kilkudniowym wypoczynkiem zwracają uwagę na dostępność regionu, do którego wyjeżdżają. Większa liczba turystów to więcej klientów hoteli, punktów gastronomicznych, firm taksówkowych, ale też placówek kulturalnych (kin, teatrów, muzeów).

Po drugie, efekty dochodowe powinny odczuć biura podróży, które będą mogły poszerzyć swoją ofertę usług. Obecnie turyści z rejonu lubelskiego, chcąc udać się w celach turystycznych za granicę drogą lotniczą, muszą korzystać z lotnisk w Warszawie, Krakowie czy Rzeszowie. Uciążliwość dalekiego dojazdu do lotniska staje się przyczyną rezygnacji wielu osób z podróży zagranicznych.

Po trzecie, szybszy transport sprzyja kontaktom biznesowym. Ułatwia dotarcie potencjalnych kontrahentów do przedsiębiorstw operujących w regionie, który posiada lotnisko, a przede wszystkim skraca czas podróży służbowych przedstawicieli przedsiębiorstw z danego regionu. Aktualnie czas podróży pociągiem z Lublina do Krakowa wynosi około 6,5 godziny, z Lublina do Szczecina zajmuje 9 godzin, a do Wrocławia – 8,5 godziny.¹ Podróż samolotem na najdłuższej z wymienionych tras trwa nie więcej niż 4 godziny. O wadze tego aspektu świadczy fakt, że 39 respondentów (15,23%) wskazało, że budowa lotniska będzie miała w przypadku ich przedsiębiorstw wpływ na rozwój ich kontaktów biznesowych. Spodziewają się oni zarówno nawiązania współpracy w nowych obszarach, z podmiotami,

¹ Obliczono na podstawie: <http://rozklad-pkp.pl/> dostęp dn. 29.06.2010 r.

z którymi dotychczas nie mieli kontaktu, jak też rozwoju lub usprawnienia kontaktów już istniejących.

Wielu przedsiębiorców, wskazując na ułatwienia transportowe, podkreślało, że budowa lotniska pozwoli im na obniżenie kosztów transportu. Dotyczyło to zarówno surowców potrzebnych do produkcji, produktów oferowanych przez przedsiębiorstwa handlowe, a sprowadzanych z odległych regionów, jak i możliwości transportu gotowych towarów do odbiorców. Szczególnie ten efekt podkreślali respondenci wskazujący, że w swojej działalności gospodarczej korzystają z transportu lotniczego i w związku z tym są zmuszeni łączyć transport lotniczy z samochodowym i/lub kolejowym, ponieważ najbliższe lotniska znajdują się w Warszawie i Rzeszowie. Część podmiotów w rozbudowie infrastruktury transportowej upatruje także możliwości osiągnięcia wyższego poziomu sprzedaży i/lub zysku, uważając, że łatwiejszy dostęp do ich przedsiębiorstw zwiększy popyt. Podobny efekt powinien wynikać ze zwiększonej liczby turystów w regionie.

Pozytywne efekty związane z wpływem lotniska na komunikację regionu z resztą kraju oraz z zagranicą najczęściej oczekiwane były przez przedsiębiorców, których głównym profilem działalności jest produkcja. Niemal równie często korzyść, jaką stanowić będą ułatwienia transportowe związane z istnieniem lotniska, wskazywali przedsiębiorcy prowadzący działalność usługową. Natomiast reprezentanci firm handlowych przyspieszenie i ułatwienie transportu umieścili na drugim miejscu. Dla nich najistotniejszym efektem pośrednim wynikającym z budowy portu lotniczego był rozwój kontaktów biznesowych, który respondenci reprezentujący firmy usługowe umieścili na miejscu drugim. Z kolei dla przedsiębiorców zajmujących się produkcją drugą co do ważności spodziewaną korzyścią powstania lotniska był wzrost liczby klientów.

Efekty w zakresie przyspieszenia i ułatwienia transportu zarówno osobowego, jak i towarowego podkreślali reprezentanci wszystkich grup przedsiębiorstw, bez względu na ich wielkość. Duże znaczenie miała dla nich również możliwość rozwoju kontaktów biznesowych. Natomiast potencjalne możliwości wzrostu liczby klientów w szczególności podkreślali reprezentanci podmiotów mikro i małych (do 50 osób zatrudnionych). Dla średnich i dużych przedsiębiorstw większe znaczenie miała możliwość pozyskania nowych kontraktów lub zwiększenia zamówień od dotychczasowych odbiorców.

Innym ważnym aspektem, na który respondenci zwracali uwagę, było postrzeganie regionu lubelskiego w innych regionach kraju, a także za granicą. W trakcie

badania ok. 9% ankietowanych wskazało, że budowa lotniska w Świdniku będzie sprzyjać wzrostowi atrakcyjności inwestycyjnej Lubelszczyzny lub że skutkiem tej inwestycji będzie poprawa prestiżu i wizerunku regionu. Taki efekt jest niezmiernie potrzebny regionowi lubelskiemu. Według analiz Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo lubelskie w 2009 roku znajdowało się na ostatnim miejscu pod względem atrakcyjności inwestycyjnej². Sytuacja taka utrzymuje się od kilku lat, a wpływ na nią ma w znacznym stopniu zły stan infrastruktury transportowej regionu, a w szczególności brak lotniska. Pod względem dostępności transportowej gorzej od województwa lubelskiego oceniane jest jedynie województwo podlaskie (tabela 27).

Poprawa wizerunku regionu to możliwość zachęcenia kolejnych turystów do jego odwiedzenia, z kolei wzrost liczby turystów, jak już wspomniano, wpływa na popyt konsumpcyjny i dochody podmiotów gospodarczych zaspokajających go. Efekty te same w sobie przekładają się na przyciągnięcie nowych inwestorów, którzy w rozwijającym się dynamicznie rynku upatrują szansy na osiągnięcie sukcesu. Z drugiej strony lepszy wizerunek regionu przekłada się na jego atrakcyjność inwestycyjną, dzięki czemu region ma większe możliwości pozyskania kolejnych inwestorów. Przy tak niskiej ocenie atrakcyjności inwestycyjnej, jaka wynika z badań, każdy czynnik mający na tę atrakcyjność pozytywny wpływ staje się elementem pożądanym.

Przeprowadzone analizy wykazały, że przedsiębiorcy upatrują pozytywnych efektów oddziaływania Portu Lotniczego Lublin na prowadzoną przez nich działalność w tym, że jego funkcjonowanie przyczyni się do rozwoju regionu, osiągnięcia dodatnich efektów wzrostu gospodarczego, poprawy komunikacji w regionie, a także sposobu postrzegania Lubelszczyzny. Z odpowiedzi wynika, że według nich jedynie wystąpienie tych efektów makroekonomicznych może przyczynić się do osiągnięcia przez ich przedsiębiorstwa dodatnich efektów ekonomicznych w postaci wzrostu obrotów i zysku. W możliwych zmianach makroekonomicznych upatrują też poprawy dobrobytu społecznego w regionie, co przyczyni się ich zdaniem do wzrostu popytu na ich towary i usługi. Z kolei większa dostępność i lepszy wizerunek regionu powinny przelożyć się na pojawienie się nowych klientów, nie tylko turystów.

² *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2009*, red. M. Nowicki, IBnGR, Gdańsk 2009, s. 58.

Tabela 27. Atrakcyjność inwestycyjna województw w 2009 r.

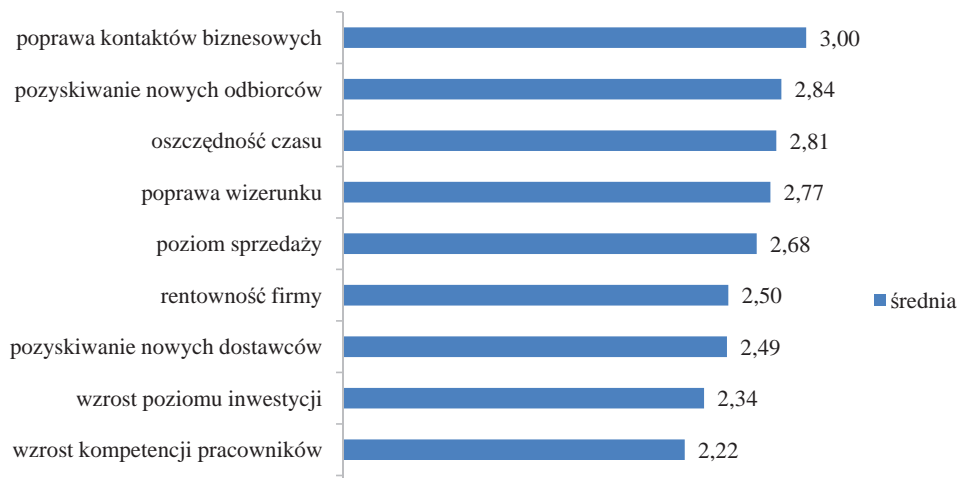
Atrakcyjność inwestycyjna województw	20		5		5		5		10		15		25		20		Wagi
	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	ranka	wartość	
1	0,87		5	0,23	16	-1,11	1	2,18	1	1,45	2	1,35	1	1,41	6	0,37	śląskie
2	0,69		1	1,99	15	-0,99	3	0,93	2	1,01	4	0,62	6	0,04	4	0,45	dolnośląskie
3	0,6		3	1,32	11	-0,45	4	0,32	3	0,69	1	1,67	12	-0,26	3	0,47	mazowieckie
4	0,43		2	1,42	6	0,4	10	-0,51	4	0,35	9	-0,1	4	0,13	1	0,52	wielkopolskie
5	0,32		7	-0,13	9	-0,13	2	1,74	5	0,17	5	0,56	2	0,47	8	0,24	małopolskie
6	0,07		4	0,42	13	-0,5	6	0,01	11	-0,34	8	0,03	9	-0,17	5	0,43	zachodniopomorskie
7	0,02		6	0,2	14	-0,98	5	0,1	7	-0,14	3	0,8	10	-0,19	11	-0,15	pomorskie
8	0,02		8	-0,21	10	-0,29	7	-0,24	6	0,01	10	-0,11	3	0,22	9	0,23	łódzkie
9	-0,11		11	-0,53	12	-0,5	9	-0,25	9	-0,21	7	0,04	11	-0,2	2	0,49	lubuskie
10	-0,11		10	-0,38	7	0,3	14	-0,64	8	-0,15	6	0,06	13	-0,27	7	0,27	opolskie
11	-0,22		13	-0,64	8	-0,06	8	-0,24	14	-0,51	11	-0,38	5	0,04	10	0,08	kujawsko-pomorskie
12	-0,38		9	-0,32	5	0,47	11	-0,52	13	-0,43	13	-0,65	14	-0,29	13	-0,5	warmińsko-mazurskie
13	-0,38		12	-0,56	1	1,48	13	-0,62	10	-0,26	14	-1	7	-0,02	14	-0,67	podkarpackie
14	-0,56		16	-1,18	3	0,79	12	-0,61	16	-0,69	16	-1,25	8	-0,1	12	-0,26	świętokrzyskie
15	-0,62		14	-0,77	2	0,85	15	-0,69	12	-0,41	12	-0,53	16	-0,47	16	-1,18	podlaskie
16	-0,65		15	-0,88	4	0,72	16	-0,98	15	-0,52	15	-1,1	15	-0,34	15	-0,78	lubelskie

Źródło: M. Nowicki (red.), *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2009*, IBnGR, Gdańsk 2009, s. 58.

Przedsiębiorcy odpowiadający na ankietę badawczą wskazywali sposób ich powiązań z portem lotniczym. Deklarowali, czy są podmiotami, które będą jako wykonawcy lub podwykonawcy uczestniczyć w budowie portu lotniczego, oraz czy po jego uruchomieniu będą prowadzić działalność na terenie portu lotniczego. Grupując respondentów według tych dwóch kryteriów, można stwierdzić, że spośród 400 przebadanych podmiotów 337 nie jest i nie planuje być w sposób bezpośredni związana z Portem Lotniczym Lublin lub na dzień prowadzenia badania nie miało wiedzy o tym, że taka możliwość istnieje. W związku z tym należy stwierdzić, że efekty spodziewane przez te podmioty będą efektami pośrednimi oddziaływania portu lotniczego na region.

W dalszej części badania ankietowanym przedsiębiorcom zadano pytanie o skalę spodziewanych korzyści w wybranych obszarach ich działalności biznesowej. Wskazując możliwe odpowiedzi, zawężono liczbę potencjalnych do uzyskania efektów, a tym samym zachęcono respondentów do zwrócenia uwagi na inne aspekty niż w pytaniu otwartym. Rysunek 52 przedstawia średnią wartość odpowiedzi udzielonych przez przedsiębiorców dla poszczególnych obszarów osiągania korzyści.

Rysunek 52. Średnie oczekiwane korzyści w grupie podmiotów pośrednio odczuwających efekty budowy Portu Lotniczego



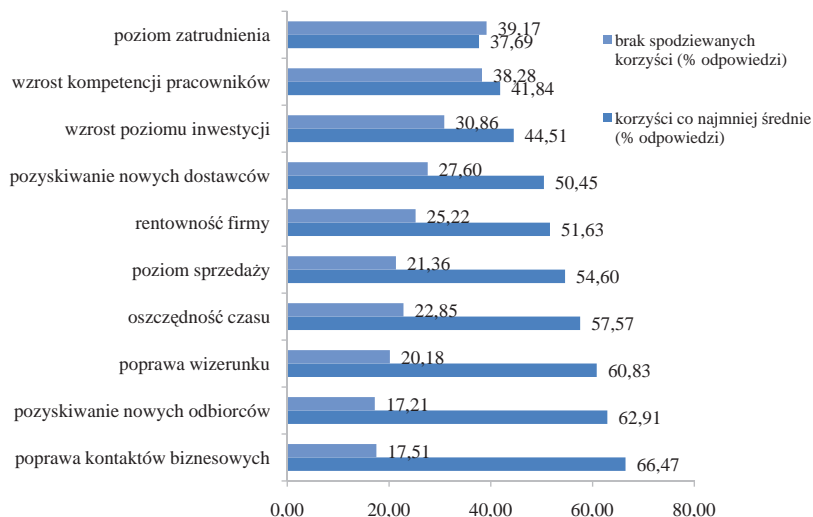
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że przedsiębiorcy w regionie lubelskim największych efektów spodziewają się w zakresie poprawy kontaktów biznesowych. Średnia

uzyskanych odpowiedzi dla tego obszaru spodziewanych korzyści wynosiła 3,0 przy przyjętej skali ocen: 1 – brak korzyści, 5 – znaczące korzyści. Niemal równie istotne są dla przedsiębiorców, związane z uruchomieniem portu lotniczego w regionie prowadzenia ich działalności, możliwości pozyskania nowych odbiorców i oszczędność czasu – zarówno w obszarze transportu osobowego, jak też transportu towarowego. W przypadku tych korzyści średnia oczekiwana przez respondentów wartość wynosiła odpowiednio 2,84 i 2,81.

Następnie przeanalizowano, w których obszarach przedsiębiorcy spodziewają się korzyści i jaka jest skala tych oczekiwań (tabela 28). Badania potwierdziły, że przedsiębiorcy niezwiązani z budową Portu Lotniczego Lublin ani nieplanujący prowadzenia w przyszłości działalności na jego terenie lub tacy, którzy w momencie prowadzenia badania jeszcze nie wiedzieli, czy będą w grupie bezpośrednich beneficjentów budowy lub funkcjonowania lotniska, w pierwszej kolejności spodziewają się efektów związanych z rozwojem kontaktów biznesowych. Ponad 62% respondentów wskazało, że oczekuje co najmniej średnich korzyści w zakresie pozyskania nowych odbiorców, a 66,47% ankietowanych w tej grupie wskazywało, że liczy na co najmniej średnie korzyści w obszarze poprawy swoich kontaktów biznesowych.

Rysunek 53. Odsetek przedsiębiorców oczekujących co najmniej średnich korzyści biznesowych jako efektów pośrednich budowy Portu Lotniczego Lublin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Łącząc oczekiwania w zakresie poprawy kontaktów biznesowych i możliwości pozyskania nowych odbiorców z faktem, że ponad 57,5% respondentów spodziewa się co najmniej średniego poziomu korzyści z tytułu oszczędności czasu, należy stwierdzić, że przedsiębiorcy działający w regionie lubelskim mają nadzieję, że budowa lotniska stanie się swoistym „oknem na świat”. Znacznie większe oczekiwania względem możliwości pozyskania nowych kontrahentów w zakresie zbytu niż w obszarze poszukiwania nowych dostawców wskazują, że przedsiębiorcy na terenie Lubelszczyzny uważają, że mają ugruntowaną pozycję odnośnie źródeł surowców, materiałów i oferowanych w handlu towarów. Potwierdzeniem tego jest również dwojakie zdanie przedsiębiorców na temat wpływu budowy lotniska na wzrost zatrudnienia czy poprawę kompetencji pracowników. Odsetek respondentów niespodziewających się w tych obszarach osiągnięcia korzyści jest zbliżony do grupy spodziewającej się co najmniej średnich efektów.

Tabela 28. Odsetek respondentów wskazujących daną odpowiedź

%	Brak odpowiedzi	Brak korzyści	Niewielkie korzyści	Średnie korzyści	Istotne korzyści	Znaczące korzyści
Poziom sprzedaży	1,19	21,36	22,85	23,74	24,33	6,53
Wzrost poziomu inwestycji	2,08	30,86	22,55	24,04	16,32	4,15
Poziom zatrudnienia	2,37	39,17	20,77	20,77	13,95	2,97
Pozyskiwanie nowych odbiorców	1,19	17,21	18,69	30,27	24,33	8,31
Pozyskiwanie nowych dostawców	2,08	27,60	19,88	26,71	17,21	6,53
Rentowność firmy	2,08	25,22	21,07	28,19	19,29	4,15
Poprawa wizerunku	1,48	20,18	17,51	27,89	26,41	6,53
Oszczędność czasu	2,37	22,85	17,21	18,99	26,11	12,46
Wzrost kompetencji pracowników	2,67	38,28	17,21	22,85	14,54	4,45
Poprawa kontaktów biznesowych	0,59	17,51	15,43	26,41	27,60	12,46

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza odpowiedzi respondentów z uwzględnieniem formy prawnej działalności reprezentowanych przez nich podmiotów gospodarczych wskazuje, że najniższych efektów pośrednich, mierzonych średnią ważoną wskazanych ocen, z tytułu budowy, a następnie funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin spodziewają się przedsiębiorstwa komunalne, a najwyższych przedsiębiorstwa państwowe (tabela 29). Jednak ze względu na niewielki udział tych podmiotów w analizowanej próbie (odpowiedzi uzyskano od dwóch przedsiębiorstw komunalnych i czterech przedsiębiorstw państwowych) nie należy uznawać tych wyników za w pełni reprezentatywne dla obu grup przedsiębiorstw.

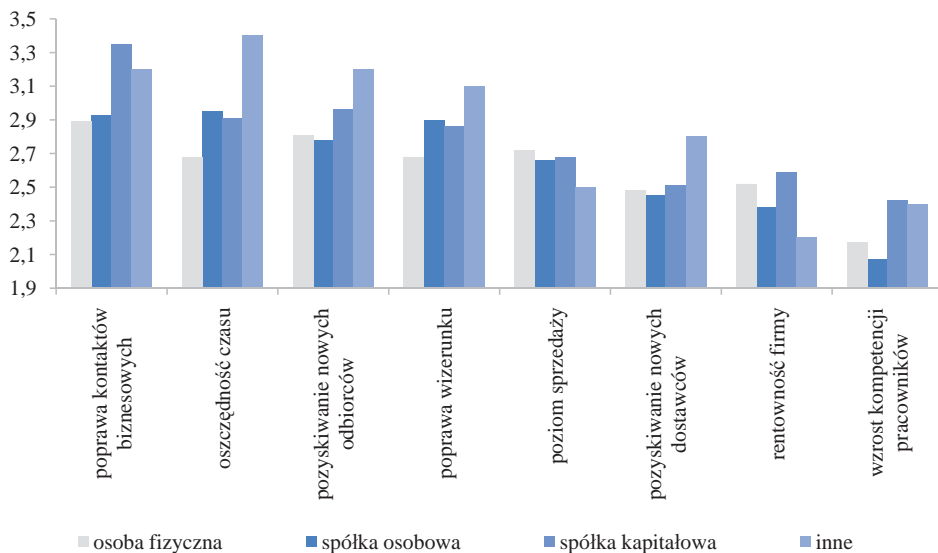
Tabela 29. Średnia ważona ocena poszczególnych korzyści z efektów pośrednich przez respondentów z uwzględnieniem formy prawnej badanych przedsiębiorstw

Forma prawna przedsiębiorstwa	Poziom sprzedaży	Wzrost poziomowi inwestycji	Poziom zatrudnienia	Pozyskiwanie nowych odbiorców	Pozyskiwanie nowych dostawców	Rentowność firmy	Poprawa wizerunku	Oszczędność czasu	Wzrost kompetencji pracowników	Poprawa kontaktów biznesowych
Osoba fizyczna	2,72	2,3	2,11	2,81	2,48	2,52	2,68	2,68	2,17	2,89
Spółka osobowa	2,66	2,4	2,03	2,78	2,45	2,38	2,9	2,95	2,07	2,93
Spółka kapitałowa	2,68	2,4	2,27	2,96	2,51	2,59	2,86	2,91	2,42	3,35
Przedsiębiorstwo państwowe	2,5	3,25	3,25	3,25	3	2,75	3,75	4,25	2,75	3,25
Przedsiębiorstwo komunalne	1,5	1,5	1,5	1	1	1	1	1	1	1
Inne	2,5	2,2	1,9	3,2	2,8	2,2	3,1	3,4	2,4	3,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Uwzględniając formę prawną prowadzonej działalności gospodarczej, można stwierdzić, że przedsiębiorcy niezależnie od niej przywiązują wagę do oszczędności czasu, poprawy kontaktów biznesowych i pozyskania nowych odbiorców, czyli możliwości, jakie daje położone w pobliżu miejsca prowadzenia działalności lotnisko (rysunek 54).

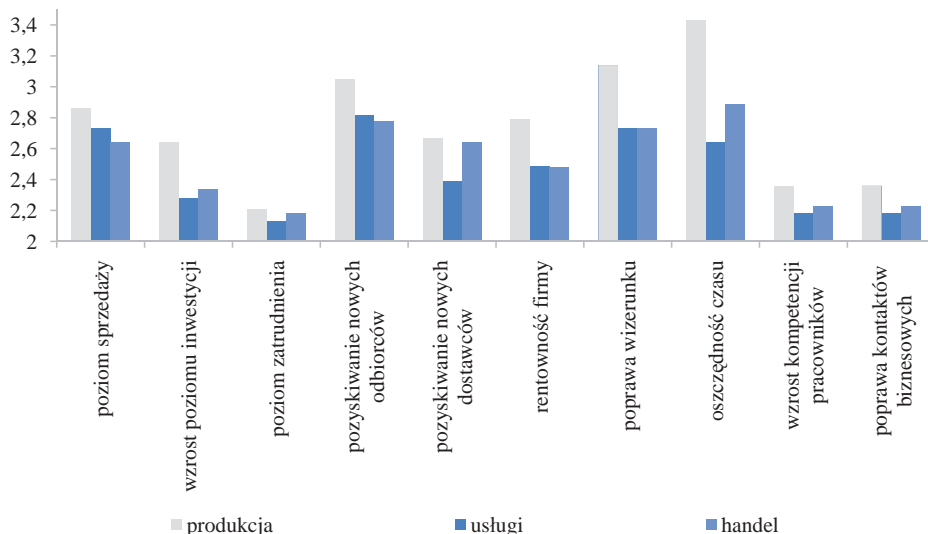
Rysunek 54. Średnia ważona ocena efektów pośrednich z uwzględnieniem formy prawnej ankietowanych podmiotów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Należy jednak zauważyć, że osoby prowadzące działalność w formie przedsiębiorstw jednoosobowych wyraźnie niżej oceniały efekty uzyskiwane w tych obszarach niż respondenci reprezentujący inne podmioty. Dla osób fizycznych większe znaczenie w porównaniu z innymi grupami przedsiębiorstw miała możliwość zwiększenia się poziomu sprzedaży. Dużą wagę przywiązywały one również do możliwości pozyskania nowych odbiorców.

Rysunek 55. Średnia ważona ocena efektów pośrednich z uwzględnieniem przeważającej dziedziny działalności ankietowanych podmiotów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Uwzględniając główny obszar prowadzenia działalności podmiotów-respondentów (rysunek 55), można stwierdzić, że na największe korzyści z tytułu efektów pośrednich oddziaływania Portu Lotniczego Lublin na region liczą przedsiębiorcy prowadzący działalność produkcyjną. Z kolei najmniejszych efektów oczekują w większości analizowanych obszarów podmioty prowadzące działalność usługową. Natomiast uwzględniając wielkość badanych przedsiębiorstw mierzona liczbą zatrudnionych pracowników, należy zauważyć, że największych efektów pośrednich spodziewają się największe podmioty. We wszystkich analizowanych obszarach z wyjątkiem możliwości wzrostu zatrudnienia ponad 50% respondentów z tej grupy oczekuje co najmniej średnich korzyści.

Tabela 30. Odsetek respondentów oczekujących co najmniej średnich korzyści z tytułu efektów pośrednich budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin

	Poziom sprzedaży	Wzrost poziomu inwestycji	Poziom zatrudnienia	Pozyskiwanie nowych odbiorców	Pozyskiwanie nowych dostawców	Rentowność firmy	Poprawa wizerunku	Oszczędność czasu	Wzrost kompetencji pracowników	Poprawa kontaktów biznesowych
1–10 osób	57,55	44,81	21,70	62,74	52,83	54,72	59,43	57,55	44,34	64,15
11–50 osób	53,16	46,84	10,13	64,56	49,37	46,84	65,82	56,96	40,51	70,89
51–250 osób	35,29	32,35	5,88	50,00	38,24	44,12	50,00	55,88	26,47	67,65
pow. 251 osób	63,64	54,55	9,09	90,91	54,55	45,45	81,82	72,73	54,55	81,82

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

3.2. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na wizerunek regionu

Szczególnym efektem pośrednim, o którego ocenę poproszono ankietowanych przedsiębiorców, była możliwość poprawy wizerunku podmiotu gospodarczego wynikająca z lokalizacji w pobliżu węzła komunikacyjnego, jakim stanie się lotnisko. Niezależnie od wielkości podmiotu mierzonej liczbą zatrudnionych ponad 50% respondentów z każdej grupy wskazywało, że oczekuje co najmniej średnich korzyści z tego tytułu. W przypadku podmiotów największych takie oczekiwania wyrażało ponad 80% respondentów.

Możliwość poprawy wizerunku miała szczególnie duże znaczenie dla przedsiębiorstw państwowych i podmiotów prowadzących działalność produkcyjną.

Średnie ważone ocen odpowiedzi w ich przypadku wyniosły odpowiednio 3,75 i 3,14. Najmniejsze znaczenie do tego efektu przywiązywały przedsiębiorstwa komunalne, podmioty działające w formie przedsiębiorstw jednoosobowych oraz te, które zatrudniały 51–250 osób, czyli klasyfikowane jako średnie przedsiębiorstwa. Ich średnie ważone oceny korzyści z tytułu możliwej poprawy wizerunku wynosiły odpowiednio: 1,0; 2,68 i 2,56. Takie wyniki związane są zapewne z faktem, że duże podmioty oraz przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją, chcąc się rozwijać, zwiększać swoją sprzedaż, muszą operować nie tylko na rynku regionalnym, ale też na krajowym, a nawet międzynarodowym. W takiej sytuacji wizerunek przedsiębiorstwa jako podmiotu, z którym jest łatwy i szybki kontakt, a jego towary docierają do kontrahenta w krótkich terminach, staje się istotnym elementem marketingowym. Pozytywna ocena obecnych i potencjalnych kontrahentów staje się poważnym czynnikiem przewagi konkurencyjnej.

Inaczej jest w przypadku podmiotów małych, świadczących usługi lub prowadzących inną działalność w skali lokalnej, oraz przedsiębiorstw komunalnych, które z założenia prowadzą działalność na rzecz lokalnej społeczności. Dla tego rodzaju przedsiębiorstw ich wizerunek poza regionem, w jakim działają, nie przekłada się istotnie na wyniki ekonomiczne. W sytuacji, gdy inwestycja infrastrukturalna – węzeł komunikacyjny, jakim stanie się lotnisko – nie będzie kluczowym elementem prowadzenia działalności takiego przedsiębiorstwa, jego istnienie nie stworzy efektu marketingowego. Jedynym oddziaływaniem pośrednim, które odczuje podmiot ograniczający swoją działalność do rynku lokalnego, będzie wzmożony popyt wynikający ze zwiększenia liczby klientów, często turystów, i/lub wzrostu dochodów ludności w regionie.

3.3. Efekty pośrednie organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego

3.3.1. Wpływ imprez sportowych na rozwój gospodarczy

Duże imprezy sportowe są czynnikiem wywołującym silne emocje w całych społeczeństwach. Szczególnie dużym zainteresowaniem cieszą się letnia i zimowa olimpiada oraz mistrzostwa świata i mistrzostwa Europy w piłce nożnej. W państwach podejmujących się organizacji zawodów sportowych tego typu pojawiają się zazwyczaj różne efekty gospodarcze. Można je podzielić na trzy rodzaje:

- efekty przed imprezą,

- efekty w trakcie trwania wydarzenia,
- efekty po imprezie sportowej³.

Efekty gospodarcze przed imprezą sportową związane są z koniecznością budowy stosownych obiektów, która wywołuje określony wzrost wydatków inwestycyjnych, a tym samym oddziałuje na gospodarkę kraju przygotowującego się do takiego wydarzenia. Wywoływany przez potrzeby inwestycyjne wynikające z organizacji zawodów popyt na materiały budowlane wpływa na koniunkturę w gospodarce kraju szykującego się do organizacji imprezy sportowej. Równocześnie konieczne jest wzmocnienie w czasie przygotowań do organizacji zawodów infrastruktury obsługi ruchu turystycznego. Znaczące imprezy sportowe wiążą się z napływem licznych kibiców-turystów do kraju, w którym będą się odbywać, oraz z ich przemieszczaniem się w trakcie zawodów pomiędzy miejscami rozgrywania poszczególnych konkurencji/meczów. Zjawisko to wymaga dokonania inwestycji w infrastrukturę turystyczną i transportową. W efekcie następuje rozbudowa bazy hotelowej i gastronomicznej oraz sieci transportowej na obszarze, gdzie planowane są rozgrywki.

Efekty powstające w trakcie trwania imprezy sportowej są wynikiem dwóch zjawisk. Po pierwsze, napływ turystów/kibiców do regionu, w którym odbywają się zawody, powoduje wzrost konsumpcji. Zwiększają się wydatki na żywność, usługi hotelarskie i transportowe. Po drugie, pojawia się silne oddziaływanie dodatkowej dźwigni koniunktury, szczególnie jeżeli reprezentanci organizatorów osiągają zadowalające wyniki. Utrzymujący się w społeczeństwie optymizm związany z zadowoleniem z wyników, a nawet entuzjazmem wywołanym osiągnięciami zawodników i/lub drużyn, którym kibicują mieszkańcy regionu, gdzie odbywają się zawody, sprzyja wzrostowi wydatków konsumpcyjnych, a tym samym pobudza koniunkturę. Tym bardziej, że w krajach takich jak Polska to właśnie wydatki konsumpcyjne mają główny udział w tworzeniu popytu krajowego.

Ostatnia grupa efektów to te widoczne już po zakończeniu zawodów sportowych; można je określić mianem efektów długookresowych. Poprawa infrastruktury transportowej i turystycznej oraz promocja regionu, która następuje w trakcie imprezy sportowej, sprzyjają wzrostowi ruchu turystycznego. Poprawa

³ *Gospodarcze efekty organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku dla Gdańska, jako jednego z miast-gospodarzy oraz regionu pomorskiego. Opracowanie przygotowane na zlecenie Gminy Miasta Gdańsk, IBnGR, Warszawa, lipiec 2007, s. 4.*

dostępności komunikacyjnej takiego regionu zachęca również do lokalizowania na jego terenie nowych inwestycji przez inwestorów zewnętrznych.

Problem pojawia się w sytuacji, gdy kraj/region organizujący dużą imprezę sportową nie zapewni sobie odpowiednich przychodów w przyszłości na pokrycie kosztów utrzymania wcześniej wybudowanych obiektów sportowych.

Potwierdzeniem wpływu organizacji dużych imprez sportowych na gospodarkę poszczególnych państw są chociażby wartości PKB krajów, które w ostatnich latach organizowały duże wydarzenia piłkarskie w Europie (tabela 31 i 32).

Tabela 31. Wzrost PKB (%) w krajach organizujących wielkie imprezy piłkarskie

Rok	EURO 2000			EURO 2004		MŚ 2006		EURO 2008		
	Belgia	Holandia	strefa euro	Portugalia	strefa euro	Niemcy	strefa euro	Szwajcaria	Austria	strefa euro
2 lata przed	1,7	3,9	2,8	0,8	0,9	1,2	2,2	3,6	3,5	3,0
1 rok przed	3,4	4,7	2,9	-0,8	0,8	0,8	1,7	3,6	3,5	2,7
Mistrzostwa	3,7	3,9	3,9	1,5	2,2	3,2	3,0	1,8	2,0	0,6
1 rok po	0,8	1,9	1,9	0,9	1,7	2,5	2,7	-1,5	-3,6	-4,1
2 lata po	1,4	0,1	0,9	1,4	3,0	1,3	0,6	1,6 ^f	1,3 ^f	0,8 ^f

Źródło: M. Osiecki, *Wpływ wielkich imprez sportowych na gospodarkę*, „TREND – Miesięcznik o sztuce inwestowania” publikacja z dnia 28.06.2010 r. na stronie <http://biznes.interia.pl/prasa/trend/news/wpływ-wielkich-imprez-sportowych-na-gospodarke,1495968,6961>, dostęp dn. 05.07.2010 r.

Tabela 32. Nadwyżka wzrostu PKB (%) w odniesieniu do wzrostu PKB w strefie euro

Rok	EURO 2000		EURO 2004	MŚ 2006	EURO 2008	
	Belgia	Holandia	Portugalia	Niemcy	Szwajcaria	Austria
2 lata przed	-1,1	1,1	-0,1	-1,0	0,6	0,5
1 rok przed	0,5	1,8	-1,6	-0,9	0,9	0,8

Mistrzostwa	-0,2	0,0	-0,7	0,2	1,2	1,4
1 rok po	-1,1	0,0	-0,8	-0,2	2,6	0,5
2 lata po	0,5	-0,8	-1,6	0,7	0,8 ^f	0,5 ^f

Źródło: Ibidem.

Efekty pośrednie EURO 2012 w ocenie przedsiębiorców z regionu lubelskiego

Aby ocenić oczekiwane efekty pośrednie organizacji EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie, zapytano przedsiębiorców z województwa lubelskiego, jakiej wielkości korzyści dla regionu spodziewają się oni w określonych obszarach. Do oceny zastosowano skalę od 1 – brak korzyści do 5 – korzyści znaczące (tabela 33).

Tabela 33. Odsetek przedsiębiorców oczekujących określonego poziomu korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego

Rodzaj korzyści	Odsetek przedsiębiorców wskazujących oczekiwany poziom korzyści						Średnia ocena
	brak odpowiedzi	brak korzyści	niewielkie korzyści	średnie korzyści	istotne korzyści	znaczące korzyści	
	0	1	2	3	4	5	
Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej regionu	2,00	13,25	23,50	27,00	23,50	10,75	2,890
Poprawa wizerunku i prestiżu regionu	2,00	11,50	22,00	26,25	25,75	12,50	2,998
Poprawa atrakcyjności turystycznej regionu	2,25	8,50	20,00	29,00	27,50	12,75	3,093
Pojawienie się nowych inwestorów zewnętrznych	2,25	13,75	22,75	27,75	23,75	9,75	2,863
Zmniejszenie dysproporcji pomiędzy Lubelszczyzną a innymi regionami Polski	2,50	16,00	21,00	26,75	24,00	9,75	2,830
Poprawa sytuacji na rynku pracy regionu	2,00	10,75	26,00	30,25	23,50	7,50	2,850
Rozwój infrastruktury towarzyszącej organizacji EURO 2012 (hotele, gastronomia, drogi, kolej itp.)	1,75	7,25	19,50	29,50	28,75	13,25	3,160
Rozwój przedsiębiorczości	2,00	10,50	24,00	31,75	24,50	7,25	2,880

Zwiększenie możliwości nawiązywania międzynarodowych kontaktów biznesowych	2,50	11,00	25,50	25,50	26,25	9,25	2,898
--	------	-------	-------	-------	-------	------	-------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Największa grupa spośród badanych 400 podmiotów oczekuje, że organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w Polsce i na Ukrainie wpłynie pozytywnie choćby w niewielkim stopniu na rozwój infrastruktury turystycznej i transportowej (jedynie 7,25% przedsiębiorców wskazało odpowiedź negatywną) oraz na poprawę atrakcyjności turystycznej regionu (8,5% odpowiedzi negatywnych). W obu przypadkach średnia ocena przekroczyła poziom 3,0 i wyniosła odpowiednio 3,16 i 3,098. Z kolei największą zgodność przedsiębiorcy wykazali w ocenie wpływu organizacji EURO 2012 na rozwój przedsiębiorczości w regionie. Średnich korzyści w tym obszarze oczekuje 31,75% respondentów, a korzyści niewielkich oraz istotnych odpowiednio 24% i 24,5%. Natomiast największą rozbieżność ocen wpływu tej imprezy sportowej na rozwój regionu ankietowani przedsiębiorcy wykazali w przypadku przewidywanego wzrostu możliwości nawiązywania międzynarodowej współpracy biznesowej.

Tabela 34. Średnia ocena korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego z uwzględnieniem formy prawnej respondentów

Forma prawna przedsiębiorstwa	Osoba fizyczna	Spółka osobowa	Spółka kapitałowa	Przeds. państwowe	Przeds. komunalne	Inne
Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej regionu	2,91	2,92	2,74	3,2	2,33	3,62
Poprawa wizerunku i prestiżu regionu	3,02	3,03	2,84	3,2	2,67	3,69
Poprawa atrakcyjności turystycznej regionu	3,12	3,03	2,99	3,6	3,67	3,54
Pojawienie się nowych inwestorów zewnętrznych	2,9	2,85	2,8	2,8	2,67	3
Zmniejszenie dysproporcji pomiędzy Lubelszczyzną a innymi regionami Polski	2,86	2,83	2,7	3,2	2,67	3,23

Poprawa sytuacji na rynku pracy regionu	2,93	2,82	2,69	2,8	2,67	3,15
Rozwój infrastruktury towarzyszącej organizacji EURO 2012 (hotele, gastronomia, drogi, kolej itp.)	3,2	3,18	3,05	3,6	3	3,15
Rozwój przedsiębiorczości	2,91	2,99	2,74	3	2,67	3
Zwiększenie możliwości nawiązywania międzynarodowych kontaktów biznesowych	2,94	2,89	2,74	3,2	3	3,46

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Uwzględniając formę prawną ankietowanych podmiotów gospodarczych, można stwierdzić, że wpływ organizacji imprezy sportowej o zasięgu międzynarodowym na atrakcyjność inwestycyjną Lubelszczyzny i poprawę jej infrastruktury turystycznej oraz drogowej wysoko oceniany jest we wszystkich grupach analizowanych przedsiębiorstw. Trzecie miejsce pod tym względem zajmuje możliwość poprawy wizerunku i wzrostu prestiżu regionu lubelskiego zarówno w kraju, jak i za granicą (tabela 34).

Podobne wyniki uzyskano, analizując odpowiedzi respondentów z uwzględnieniem wielkości reprezentowanych przez nich podmiotów mierzonej liczbą zatrudnionych osób. Również w tym ujęciu najważniejsze efekty pośrednie z tytułu organizacji EURO 2012 zdaniem przedsiębiorców Lubelszczyzna może osiągnąć w obszarze atrakcyjności turystycznej i rozwoju infrastruktury (tabela 35). Zarówno w tych dwóch obszarach, jak i w pozostałych, które oceniali respondenci, największych efektów oczekują najmniejsi przedsiębiorcy, zatrudniający do 10 osób, oraz podmioty największe, w których pracuje ponad 250 zatrudnionych.

Tabela 35. Średnia ważona ocena korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego z uwzględnieniem wielkości badanych przedsiębiorstw

Liczba zatrudnionych	Brak danych	Mikro	Małe	Średnie	Duże
Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej regionu	5	2,99	2,81	2,53	2,83
Poprawa wizerunku i prestiżu regionu	5	3,06	3,04	2,56	2,92
Poprawa atrakcyjności turystycznej regionu	5	3,14	3,06	2,95	2,92
Pojawienie się nowych inwestorów zewnętrznych	4	2,92	2,82	2,58	3
Zmniejszenie dysproporcji pomiędzy Lubelszczyzną a innymi regionami Polski	5	2,89	2,77	2,58	2,92
Poprawa sytuacji na rynku pracy regionu	4	2,99	2,66	2,53	2,83
Rozwój infrastruktury towarzyszącej organizacji EURO 2012 (hotele, gastronomia, drogi, kolej itp.)	4	3,23	3,02	3	3,5
Rozwój przedsiębiorczości	4	2,99	2,71	2,65	2,92
Zwiększenie możliwości nawiązywania międzynarodowych kontaktów biznesowych	3	3,01	2,73	2,63	3,08

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

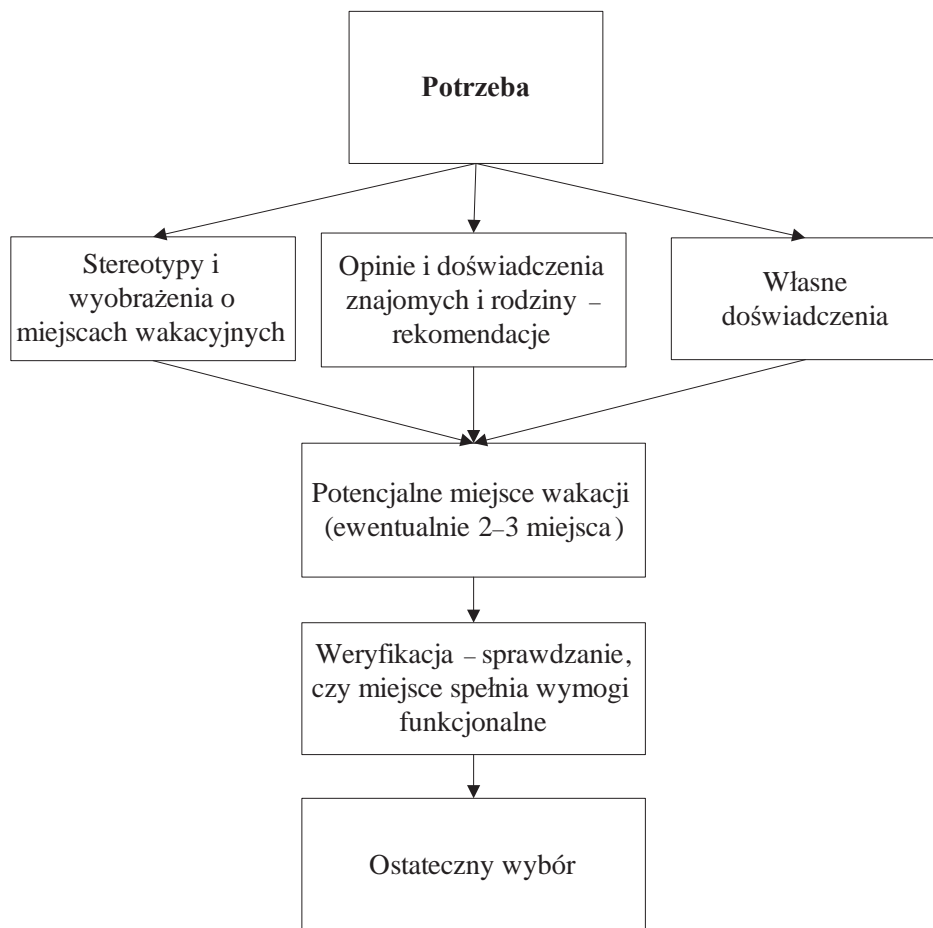
3.3.2. Organizacja EURO 2012 a wizerunek Lubelszczyzny

Wskazywanie przez respondentów wysokich ocen dla możliwości poprawy atrakcyjności turystycznej regionu oraz poprawy jego wizerunku i prestiżu świadczy o tym, że przedsiębiorcy zdają sobie sprawę z roli, jaką odgrywa w gospodarce marketing regionalny. Elementem tego marketingu jest właśnie wizerunek regionu. Ma on znaczenie w dwóch obszarach. Po pierwsze, jest uwzględniany w procesie decyzyjnym potencjalnego turysty dokonującego wyboru miejsca wypoczynku⁴. Po drugie, stanowi jeden z czynników pośrednich (miękkich) branych pod uwagę przez inwestorów szukających przyszłego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.

Proces decyzyjny turysty dokonującego wyboru miejsca wypoczynku został przedstawiony na poniższym rysunku.

⁴ J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań...*, op. cit., s. 97.

Rysunek 56. Etapy podejmowania decyzji dotyczących wyjazdów turystycznych



Źródło: Dom Badawczy Maison [2009] za: J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań...*, op. cit., s. 97.

Organizacja EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie spowoduje napływ licznych kibiców-turystów, którzy będą mogli osobiście zweryfikować swoją wiedzę na temat tych krajów i ich poszczególnych regionów. Dotyczyć to będzie zarówno miast, w których będą odbywały się spotkania, jak też miejsc, gdzie będą mieszkać drużyny uczestniczące w rozgrywkach, takich jak Nałęczów lub Kazimierz Dolny,

a które odwiedzą szczególnie zaangażowani fani. Kibice zweryfikują również swoją wiedzę na temat infrastruktury komunikacyjnej poszczególnych obszarów. W ten sposób zdobędą własne doświadczenia, które wpłyną na propagowany przez nich wizerunek odwiedzanych krajów. Swoimi spostrzeżeniami będą mogli także podzielić się ze znajomymi i rodzinami, wpływając na ich postrzeganie zarówno całej Polski, jak też jej poszczególnych regionów, w tym Lubelszczyzny. Natomiast wykorzystanie międzynarodowej imprezy sportowej do propagowania w mediach informacji o miejscach jej rozgrywania może wpłynąć na stereotypy i wyobrażenia również tych osób, które nie będą osobiście odwiedzać Polski w trakcie trwania rozgrywek. W ten sposób impreza rangi międzynarodowej może w trojaki sposób przyczynić się do propagowania wizerunku poszczególnych regionów Polski, w tym województwa lubelskiego.

Decyzja o wyborze lokalizacji inwestycji opiera się głównie na czynnikach ekonomicznych, które przede wszystkim mają zapewnić redukcję kosztów oraz dodatnie wyniki finansowe. Jednak w sytuacji, gdy do wyboru jest kilka lokalizacji spełniających te kryteria, decydujące stają się czynniki pośrednie, w tym: klimat inwestycyjny, wizerunek miejsca lokalizacji, klimat społeczny (stabilność polityczna, bezpieczeństwo, aktywność społeczności lokalnej itp.), jakość systemu edukacji, możliwości spędzania wolnego czasu itp.⁵ Organizacja międzynarodowych zawodów sportowych wpływa na kilka aspektów wizerunku regionu jako miejsca inwestycji. Potencjalni inwestorzy mogą dzięki uczestnictwu w takiej imprezie osobiście lub za pośrednictwem przekazu medialnego poznać wizerunek danego regionu. Mogą też wyrobić sobie zdanie na temat klimatu społecznego w miejscu możliwych inwestycji.

Przedsiębiorcy zapytani (w pytaniu otwartym), w jaki sposób organizacja EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie wpłynie na prowadzenie przez nich działalności gospodarczej, swoje opinie skupili w dwóch obszarach. Odpowiedzi udzieliło 107 respondentów spośród 371, którzy stwierdzili, że ich przedsiębiorstwa nie będą bezpośrednio zaangażowane w organizację tej imprezy sportowej. Wśród wskazanych przez respondentów obszarów wpływu organizacji EURO 2012 wyróżniono osiem aspektów (tabele 36 i 37).

Uzyskane odpowiedzi wskazują, że najwyższe sprecyzowane oczekiwania co do efektów pośrednich organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku

⁵ A. Koźlak, *Wpływ wizerunku marki regionu na jego konkurencyjność*, w: *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty*, red. G. Rosa, W. Smalec, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług nr 26, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.

mają mali przedsiębiorcy, w szczególności prowadzący działalność jako przedsiębiorstwa jednoosobowe. W tych grupach udzielono najwięcej odpowiedzi. Mikro i mali przedsiębiorcy oczekują wraz z napływem turystów pozyskania nowych odbiorców lub zwiększenia się zamówień od dotychczasowych kontrahentów. W efekcie poprawią się ich wyniki ekonomiczne (zysk, poziom sprzedaży).

Tabela 36. Liczba respondentów wskazujących dany rodzaj oczekiwanych korzyści z organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem wielkości przedsiębiorstwa

Wielkość zatrudnienia	Napływ turystów	Nowi odbiorcy / nowe zamówienia	Poprawa wizerunku regionu	Efekty ekonomiczne	Rozbudowa sieci komunikacyjnej/ nowe inwestycje	Modyfikacje oferty	Rozwój kontaktów biznesowych	Inne
Brak danych	0	0	0	1	0	1	0	0
Mikro	10	24	5	22	5	8	1	0
Małe	4	13	2	4	2	0	2	3
Średnie	0	3	3	5	1	0	0	0
Duże	0	2	0	0	0	0	0	0
Razem	14	42	10	32	8	9	3	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 37. Liczba respondentów wskazujących dany rodzaj oczekiwanych korzyści z organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstw

Forma prawna	Napływ turystów	Nowi odbiorcy / nowe zamówienia	Poprawa wizerunku regionu	Efekty ekonomiczne	Rozbudowa sieci komunikacyjnej / nowe inwestycje	Modyfikacje oferty	Rozwój kontaktów biznesowych	Inne
Osoba fizyczna	8	25	2	18	2	8	1	0
Spółka osobowa	3	9	0	5	4	0	1	1
Spółka kapitałowa	2	7	5	5	2	1	1	1
Przedsiębiorstwo państwowe	1	0	1	2	0	0	0	0
Przedsiębiorstwo komunalne	0	0	1	1	0	0	0	0
Inne	0	1	1	1	0	0	0	1
Razem	14	42	10	32	8	9	3	3

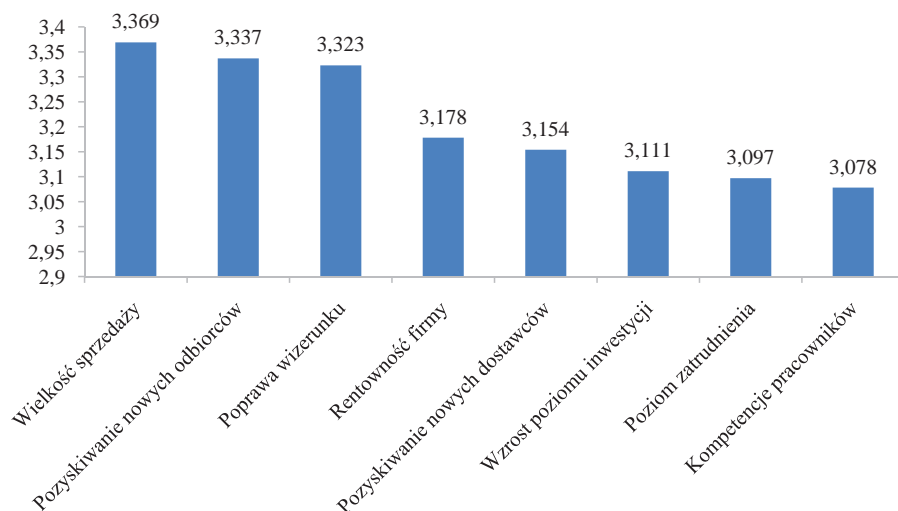
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Specyfika imprezy sportowej, jaką są Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej, powoduje, że przedsiębiorcy wykazali niewielki optymizm co do możliwości pozyskania nowych kontrahentów. Szczególnie niskie oczekiwania mieli respondenci reprezentujący podmioty największe pod względem zatrudnienia oraz przedsiębiorstwa państwowe i komunalne. Jest to zrozumiałe, zważywszy na branżę i zakres działalności przedsiębiorstw dużych oraz lokalną specyfikę przedsiębiorstw komunalnych

Respondenci badań ankietowych w pytaniach otwartych mogą pomijać niektóre aspekty związane z prowadzoną działalnością, traktując je np. jako zbyt oczywiste, aby o nich wspominać. Dlatego w celu uzupełnienia badań nad spodziewanym wpływem organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa w regionie lubelskim poproszono przedsiębiorców o ocenę wskazanych aspektów prowadzenia dzia-

łałości. Anketowani oceniali je w skali od 1 – wpływ negatywny do 5 – wpływ pozytywny (rysunek 57).

Rysunek 57. Średnia ocena wpływu organizacji EURO 2012 na wybrane aspekty funkcjonowania przedsiębiorstw regionu lubelskiego

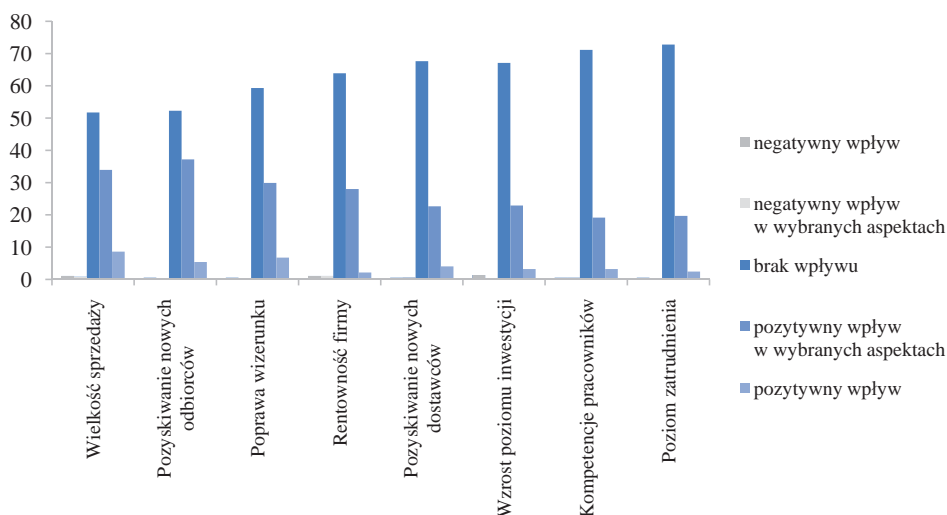


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Średnie oceny wskazane przez przedsiębiorców pozwalają stwierdzić, że we wszystkich wymienionych aspektach prowadzenia działalności oczekują oni pozytywnych efektów pośrednich. Przy czym wyraźnie wyższe były ich oczekiwania co do możliwego zwiększenia się sprzedaży, wzrostu zamówień poprzez pozyskanie nowych odbiorców oraz poprawy wizerunku reprezentowanych przez nich podmiotów, przekładającego się na popyt na dobra i usługi danego przedsiębiorcy.

Analizując rozkład udzielonych odpowiedzi, można zauważyć, że ponad 50% respondentów niezwiązanych bezpośrednio z organizacją mistrzostw nie spodziewa się uzyskać żadnych dodatkowych efektów z tytułu zaistnienia tej imprezy (rysunek 58). Z kolei odsetek ankietowanych oczekujących efektów negatywnych lub negatywnych w wybranych aspektach jedynie w przypadku spodziewanych zmian rentowności prowadzenia działalności przekroczył 2%.

Rysunek 58. Odsetek przedsiębiorców wskazujących określonego poziomu wpływu organizacji EURO 2012 na ich działalność



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Nie należy jednak twierdzić, że przedsiębiorcy na Lubelszczyźnie są obojętni na możliwe efekty pośrednie, jakie daje organizacja EURO 2012 dla gospodarki. Ich sceptyczna ocena wynika z faktu, że w regionie lubelskim nie będą odbywały się mecze w trakcie mistrzostw. W związku z tym oddziaływanie pośrednie na przedsiębiorstwa w tym regionie może wynikać ze zwiększonego popytu mieszkańców na niektóre dobra i usługi oraz ze zwiększonych wydatków kibiców przemieszczających się pomiędzy miastami, gdzie będą odbywały się rozgrywki, a w szczególności przekraczających w tym czasie granicę polsko-ukraińską. Jeżeli zatem przedsiębiorcy oczekują wystąpienia jakiegoś oddziaływania EURO 2012, to z reguły spodziewają się pozytywnego wpływu mistrzostw na wybrane aspekty funkcjonowania ich firm.

Uwzględniając formę prawną działalności gospodarczej prowadzonej przez respondentów (tabela 38) i jej wielkość mierzona liczbą zatrudnionych (tabela

39), ponownie można stwierdzić, że największe oczekiwania co do efektów pośrednich względem EURO 2012 mają przedsiębiorstwa państwowe i największe podmioty zatrudniające powyżej 251 osób. Na drugim miejscu plasują się pod tym względem przedsiębiorcy działający w formie jednoosobowej działalności osób fizycznych oraz mikro- i mali przedsiębiorcy.

Tabela 38. Średnia ważona ocena oczekiwanego wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa w regionie lubelskim z uwzględnieniem ich formy prawnej

Forma prawna	Wielkość sprzedaży	Wzrost poziomu inwestycji	Poziom zatrudnienia	Pozyskiwanie nowych odbiorców	Pozyskiwanie nowych dostawców	Rentowność firmy	Poprawa wizerunku	Kompetencje pracowników
Osoba fizyczna	3,36	3,13	3,12	3,34	3,21	3,20	3,30	3,09
Spółka osobowa	3,31	3,13	3,05	3,38	3,18	3,18	3,46	3,11
Spółka kapitałowa	3,35	3,12	3,13	3,28	3,05	3,14	3,29	3,03
Przedsiębiorstwo państwowe	4,25	3,50	3,50	3,50	3,75	3,75	3,50	4,00
Przedsiębiorstwo komunalne	3,67	2,33	3,00	3,33	3,00	3,00	3,00	3,00
Inne	3,50	2,67	2,67	3,42	2,75	2,92	3,25	2,83

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Tabela 39. Średnia ważona ocena oczekiwanego wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa w regionie lubelskim z uwzględnieniem wielkości badanych podmiotów

Wielkość przedsiębiorstwa	Wielkość sprzedaży	Wzrost poziomu inwestycji	Poziom zatrudnienia	Pozyskiwanie nowych odbiorców	Pozyskiwanie nowych dostawców	Rentowność firmy	Poprawa wizerunku	Kompetencje pracowników
Brak danych	4,00	3,00	3,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00
Mikro	3,34	3,13	3,11	3,35	3,18	3,18	3,31	3,10
Małe	3,43	3,12	3,06	3,35	3,14	3,19	3,36	3,07
Średnie	3,25	2,94	3,14	3,19	2,94	3,06	3,31	2,94
Duże	3,82	3,27	3,09	3,45	3,27	3,36	3,36	3,18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jedynie w przypadku przedsiębiorstw komunalnych i podmiotów średniej wielkości uzyskane wyniki wykazały, że w wybranych obszarach nie oczekują oni żadnych efektów z tytułu wpływu międzynarodowej imprezy sportowej na prowadzoną przez nich działalność, a nawet w niektórych przypadkach przeważają w tych grupach prognozy negatywne.

Specyfika dużego wydarzenia sportowego, jakim będą Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej, i jego oddziaływanie na region, w którym nie odbędą się imprezy główne, powoduje, że wielu przedsiębiorców niezwiązanych bezpośrednio z organizacją EURO 2012 nie spodziewa się efektów pośrednich. Natomiast odpowiedzi tych, którzy przewidują pewne oddziaływanie, wykazują ich róż-

nicowane oczekiwania. Wynika to z różnic w specyfice prowadzonej przez nich działalności. Inne oczekiwania wskazały podmioty duże, które mają możliwość prowadzenia działalności poza regionem lubelskim i skorzystania z efektów pośrednich w sposób zbliżony do tego, jaki będzie udziałem przedsiębiorców w Gdańsku czy Warszawie, a inne przedsiębiorstwa ograniczające działalność, choćby ze względu na swoją wielkość, do rynku lokalnego.

4. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji EURO 2012 na sytuację społeczno-gospodarczą w województwie lubelskim – oddziaływanie indukowane

4.1. Przegląd badań w zakresie oddziaływania portów lotniczych na sytuację społeczno-gospodarczą regionów

Działalność w zakresie transportu, której celem jest przewóz osób oraz ładunków, usprawnia funkcjonowanie każdego z działów gospodarki i staje się czynnikiem intensyfikującym rozwój społeczno-gospodarczy, zwłaszcza w wymiarze regionalnym. Dodatkowo nakłady na rozwój infrastruktury transportowej powodują kreowanie popytu mnożnikowego w gospodarce. Oznacza to, że istnieje ścisła wzajemna zależność pomiędzy rozwojem transportu a wzrostem gospodarczym w ujęciu regionalnym¹. Dynamizacja procesów sfery realnej prowadzi w konsekwencji do tworzenia miejsc pracy oraz wzrostu poziomu dochodu w gospodarce. W warunkach globalizacji i zacieśniania współpracy międzynarodowej szczególnego znaczenia nabiera zwłaszcza transport lotniczy².

Porty lotnicze, będąc katalizatorami wzrostu ogólnokrajowego i regionalnego, odgrywają znaczącą rolę w rozwoju gospodarczym regionu i kraju. Dotyczy to zwłaszcza kreowania miejsc pracy, zwiększania mobilności mieszkańców i atrakcyjności regionu dla inwestorów dzięki łatwiejszemu dostępowi do światowych rynków. Dla wielu podróżnych są miejscami pierwszego kontaktu z krajem, toteż często określa się je mianem wizytówki kraju.

Porty lotnicze, podobnie jak inne elementy infrastruktury transportowej, należą do obiektów gospodarczych, w których zwiększona podaż kreuje dodatkowy

¹ *Transport*, red. W. Rydzikowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 2.

² *White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, European Communities, Brussels 2001, s. 12.

popyt dzięki pobudzeniu aktywności społecznej i gospodarczej. Rola ta sprawia, że uzasadnione może być wykorzystanie środków publicznych do finansowania ich eksploatacji i rozwoju. Funkcjonowanie łatwo dostępnego i oferującego dogodnie połączenia bezpośrednie i tranzytowe z węzłami transportowymi lokalnego portu lotniczego stanowi także jeden z ważniejszych czynników decydujących o przewadze konkurencyjnej regionów. Dostęp do transportu lotniczego jest również jednym z ważniejszych kryteriów, decydującym o jakości życia w danym regionie; jest warunkiem rozwoju inwestycji i wyboru danego regionu jako miejsca lokalizacji produkcji.

Do potencjalnych komponentów oddziaływania społeczno-gospodarczego zalicza się wpływ lotnictwa na:

- restrukturyzację regionalnej lub lokalnej gospodarki,
- lokalną produkcję przemysłową,
- lokalną działalność gospodarczą,
- rozwój turystyki,
- zatrudnienie,
- jakość sieci transportowej,
- atrakcyjność gruntów.

W zależności od stopnia powiązania działalności portu lotniczego z otoczeniem wskazuje się z kolei na cztery kategorie efektywnego wpływu lotniska na rozwój regionu: oddziaływanie bezpośrednie, pośrednie, indukowane i katalizowane³.

Efekty bezpośrednie (ang. *direct impact*) związane są z funkcjonowaniem infrastruktury lotniczej i działalnością prowadzoną na terenie portu lotniczego lub w bezpośrednim jego otoczeniu (m.in. działalność zarządzających lotniskiem, przewoźników, firm handlowych i usługowych prowadzących działalność na terenie portu lotniczego, agentów obsługi naziemnej, firm spedycyjnych i kurierskich, kontroli ruchu lotniczego, instytucji państwowych – straży granicznej, policji, służb celnych). Efekty te są stosunkowo najłatwiejsze do uchwycenia i zmierzenia, najczęściej za pomocą liczby miejsc pracy, wielkości kreowanych dochodów lub wartości dodanej. Samo utrzymanie infrastruktury transportu lotniczego oraz zarządzanie nią oznacza dla gospodarki pewną liczbę stałych miejsc pracy. Przyjmuje się tu najczęściej, że 1 mln pasażerów obsługiwanych

³ *Creating Employment and Prosperity in Europe – a study by ACI Europe of the Social and Economic Impact of Airports*, Airports Council International ACI Europe, 1998.

przez port lotniczy w ciągu roku kreuje około 900–950 miejsc pracy w dużych portach lotniczych. Ocenia się, że na każdego pracownika zatrudnionego przez zarządzającego portem lotniczym przypada średnio 9 osób pracujących na rzecz innych instytucji prowadzących działalność w porcie lotniczym.

W porównaniu z innymi sektorami gospodarki krajowej i międzynarodowej stopień koncentracji zatrudnienia w obrębie portu lotniczego oraz w jego najbliższym otoczeniu jest bardzo wysoki, a regiony posiadające na swoim terenie port lotniczy mają stopę bezrobocia niższą od przeciętnej krajowej.

Porty lotnicze, oprócz generowania miejsc pracy, przyczyniają się także w sposób bezpośredni do rozwoju lokalnej i krajowej gospodarki poprzez zasilanie podatkami i świadczeniami socjalnymi budżetu państwa. Podatki płacone przez porty lotnicze obejmują przede wszystkim: podatek dochodowy, podatek od nieruchomości, opłaty licencyjne, VAT i inne – np. podatek od pasażera.

Efekty pośrednie (ang. *indirect impact*) związane są z funkcjonowaniem łańcucha dostaw produktów i usług na rzecz działalności uwzględnianej przy szacowaniu efektów bezpośrednich (np. dostawy mediów, paliw, materiałów itp., usługi transportowe, budowlane itp. dla działalności prowadzonej w porcie lotniczym i w jego bezpośrednim otoczeniu). Niektóre opracowania uznają, że efekty pośrednie powstają także dzięki wydatkom ponoszonym przez pasażerów w miejscu docelowym w związku z podróżą odbytą przez nierezydentów (np. na hotele, usługi gastronomiczne, atrakcje turystyczne itp.). Taką metodologią posłużono się po raz pierwszy w Porcie Lotniczym Bordeaux we Francji⁴. W Polsce badano w ten sposób pośredni wpływ portów lotniczych w Gdańsku, Wrocławiu i Katowicach na gospodarkę regionów, w których są położone, uzyskując kwotę prawie 2,3 mld zł wydatków pasażerów w 2007 roku. W 2006 roku trzy wspomniane porty lotnicze odprowadziły do budżetu łącznie prawie 23 mln zł składek na świadczenia społeczne oraz prawie 13 mln zł podatku dochodowego⁵.

Efekty indukowane, wzbudzone (ang. *induced impact*) powstają dzięki wydatkom ponoszonym przez zatrudnionych na rzecz działalności uwzględnianej przy szacowaniu efektów bezpośrednich i pośrednich. Określając je, bierze się pod uwagę kolejne, następujące po sobie fazy wydatków, u źródła których leży działalność transportu lotniczego. Efekty pośrednie i indukowane oblicza się najczęściej

⁴ *L'Envol special – Impact Economique*, „Le journal d'Information”, Port lotniczy, Bordeaux 2003, s. 3.

⁵ S. Huderek, *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*, Materiały Krakowskiej Konferencji Młodych Uczonych 2008, Sympozja i Konferencje KKMU nr 3, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie, Kraków 2008, s. 434.

metodą szacowania mnożników ekonomicznych lub analizy przepływów międzygaleziowych. W portach lotniczych, dla których istnieją dostępne dane, łączny efekt – bezpośredni, pośredni i indukowany, dotyczący miejsc pracy, ocenia się średnio na ok. 2 700–2 950 miejsc pracy w skali kraju, 2 000 miejsc pracy w regionie i 1 425 miejsc pracy w skali lokalnej na 1 mln rocznego ruchu pasażerskiego. Zasadnicze różnice występują w tym zakresie w zależności od wielkości portu lotniczego i jego roli w systemie transportowym⁶.

Wreszcie efekty katalizatora (ang. *catalytic impact*) działalności gospodarczej związane są ze skutkami przyciągania, utrzymania lub ekspansji działalności gospodarczej na danym obszarze dzięki otwarciu dostępu do nowych rynków w wyniku lokalizacji lotniska. Do efektów tych zalicza się czasem również korzyści z tytułu zmniejszenia kosztów transakcyjnych, rozwoju nowych technologii i procesów dystrybucji opartych na szybkim transporcie towarów i osób. W tym przypadku porty lotnicze funkcjonują jako centra podwyższonej aktywności ekonomicznej⁷, co zostało szerzej opisane w rozdziale 2.

Szacuje się, że dzięki efektowi katalizatora można powiększyć łączne efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane o około 80%. Według analiz London Chamber of Commerce and Industry 70% przedsiębiorstw uznało, że dostęp do usług lotniczych jest kluczowym elementem w planowaniu podróży biznesowych, a 50%, że połączenia lotnicze są najczęstszą formą podróży biznesowych ich klientów. Dostęp do usług lotniczych jest jednym z trzech podstawowych czynników determinujących lokalizację inwestycji bezpośrednich.

Turystyka jest z kolei drugą, po inwestycjach, składową wpływu katalizowanego. Funkcjonowanie portu lotniczego przynosi nie tylko korzyści społeczne w postaci rozwoju miejsc pracy, ale również jest czynnikiem aktywizującym turystykę. Transport lotniczy odgrywa istotną rolę w rozwoju ruchu turystycznego. Można zauważyć wyraźne związki pomiędzy tymi dwiema branżami, bowiem ruch turystyczny również aktywizuje transport lotniczy. Funkcjonowanie portu lotniczego jest więc jednym z narzędzi ułatwiających rozwój, ale oczywiście nie zastępuje innych działań w zakresie rozwoju bazy turystycznej czy promocji regionów.

Powstanie i rozwój portów lotniczych spełnia także funkcje miastotwórcze i regionotwórcze. Przy największych światowych portach lotniczych powstają dzielnice, kompleksy zakładów produkcyjnych, nastawionych na dystrybucję produktów

⁶ *The Social and Economic Impact of Airports in Europe*, ACI Europe/York Aviation, styczeń 2004, s. 9.

⁷ *Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Lawica...*, op cit., s. 18.

finalnych wyłącznie drogą lotniczą. Jest to zjawisko historycznie analogiczne do wcześniejszego lokalizowania zakładów produkcyjnych blisko stacji kolejowych oraz wzdłuż głównych dróg transportu samochodowego (autostrad). Rozwój techniczny transportu lotniczego, tj. wzrost ładowności i prędkości samolotów, obniżenie stawek frachtowych, stał się czynnikiem oddziałującym na lokalizację, tempo wzrostu i kierunki rozwoju wielu gałęzi przemysłu. Stworzenie dogodniejszych warunków rozwoju przemysłu na obszarze, w przestrzeni (miasto, region) jest oczywistym czynnikiem przyspieszenia jego rozwoju oraz wzrostu jego konkurencyjności. Wzrost ten może następować również poprzez udogodnienia w zakresie przewozów pasażerskich, dzięki ułatwionej możliwości dotarcia do ośrodka, większej mobilności i operatywności personelu przedsiębiorstw funkcjonujących w danej przestrzeni.

W Polsce takie efekty, głównie z uwagi na słabość transportu lotniczego i krótki czas utrwalania procesów rynkowych, są jeszcze stosunkowo mało widoczne. Pewne zaczątki istnienia uprzemysłowionych stref zauważa się wokół dwóch lotnisk: Warszawy-Okęcie i Gdańska-Rębiechowa. Przy lotnisku w Gdańsku-Rębiechowie od około 10 lat trwają procesy lokalizowania najnowocześniejszych zakładów z zakresu technologii informatycznych (IT). Ogłoszono wręcz powstanie gdańskiej „doliny krzemowej” w sąsiedztwie portu. Należy oczekiwać, co jest już widoczne, że procesy te nasilą się zwłaszcza wobec możliwości przejścia gospodarki światowej do fazy wzrostowej jej koniunktury i przyjętych założeń rozwoju strefy okolicy lotniskowej.

Uwzględnia fakt lokalizacji wielkich portów lotniczych w odległości 20–50 km od miast, wielu ich pracowników podejmuje decyzję o zamieszkaniu w pobliżu lotnisk. Uruchamiają to typowe mechanizmy miastotwórcze, a w dalszej perspektywie czasowej – regionotwórcze. Jednocześnie wtórne efekty powodują, że zasiedlane tereny wyposażane są w infrastrukturę niezbędną do funkcjonowania jej mieszkańców i niezwiązaną bezpośrednio z działalnością samego portu. Powstają więc sieci usługowe, szkolnictwo, handel detaliczny. Oczywiście hałas lotniczy jest czynnikiem do pewnego stopnia obniżającym atrakcyjność tych terenów, lecz w ciągu kilkadziesiąt lat nastąpiła kilkakrotna redukcja hałasu samolotów, a rozmiary terenów o natężeniu hałasu przekraczającym 55 DbA wyraźnie się kurczą. Obszary o takim natężeniu hałasu niewiele wykraczają poza endogeniczne strefy portów lotniczych.

Do określenia wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na sytuację społeczno-gospodarczą regionu konieczne będzie przyjęcie pewnych założeń i szacunków, które można estymować, obserwując funkcjonowanie portów lotniczych na świecie, a zwłaszcza w innych regionach w Polsce.

W skali gospodarki światowej ocenia się, że około 2 tysiące przewoźników lotniczych, eksploatując obecnie około 23 tys. samolotów, obsługuje 3 750 portów lotniczych na trasach kontrolowanych przez około 160 podmiotów świadczących usługi nawigacyjne. Skutkiem światowym tej działalności jest przewóz około 2,2 mld pasażerów i 44 mln ton ładunków rocznie, co stanowi około 35% wartości handlu światowego. Usługi transportu lotniczego generują około 31,9 mln miejsc pracy, z czego około 5,5 mln miejsc pracy (17,2%) przypada na efekty bezpośrednie (zatrudnienie w portach, u przewoźników, w aktywności na terenie portów), około 6,3 mln miejsc pracy (19,7%) jest efektem pośrednim, związanym z zaopatrzeniem portów, około 2,9 mln (9,1%) to miejsca pracy powstałe dzięki wydatkom zatrudnionych, zaś 17,1 mln miejsc pracy (53,6%) to efekty katalizy, związane przede wszystkim z rozwojem turystyki. Globalny wpływ transportu lotniczego na gospodarkę szacowany jest na 3 557 mld USD (ok. 7,5% światowego PKB), w tym 1 100 mld poprzez efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane (2,3% światowego PKB). W Europie zaś w 2006 roku oszacowano, że przy łącznym zatrudnieniu na terenie portów lotniczych wynoszącym około 1,53 miliona osób same porty lotnicze przyczyniały się do tworzenia 1,4–2,5% wartości PKB całej gospodarki. Bezpośredni wpływ transportu lotniczego na dochód narodowy szacowany jest na 35–225 USD na 1 pasażera, a wpływ łączny uwzględniający efekty mnożnikowe na 130–1 600 USD na 1 pasażera⁸.

Tabela 40. Ekonomiczne oddziaływanie portów lotniczych na 1 mln obsłużonych pasażerów

Szacunkowe oddziaływanie	Miejsca pracy		Oddziaływanie ekonomiczne (mln USD)	
	bezpośrednie	łącznie	bezpośrednie	łącznie
Wysokie	2 000	8 000	225	1 600
Średnie	1 500	6 000	75	650
Niskie	750	2 500	35	130

Źródło: The Economic Benefits of Air Transport. *ATAG Study*, Geneva 2000, s. 14.

⁸ E. Marciszewska, D. Kaliński, *Transport lotniczy*, w: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki, L. Mintura, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 330–350.

Nieco niższe wartości efektu całkowitego funkcjonowania portu lotniczego przedstawia się dla warunków funkcjonowania portów lotniczych w Polsce. Łączny wpływ ekonomiczny portu na miasto i region będący pochodną wpływu bezpośredniego, pośredniego, indukowanego i stymulowanego szacuje się na około 735 zł na 1 pasażera obsługiwanego w porcie⁹.

Prognozy rozwoju rynku przewozów lotniczych na lata 2004–2023, opracowane przez Boeinga i Airbusa, wskazują, że w Europie Wschodniej średnioroczny wzrost pasażerskiego ruchu lotniczego wyniesie ok. 7%. Dynamiczny wzrost rynku rozpoczął się w 2003 r., kiedy na polski rynek wszedł pierwszy tzw. tani przewoźnik. Roczne wzrosty liczby pasażerów wynosiły odpowiednio 25,8% w 2004 roku, 30,2% w 2005 i 33,5% w 2006, kiedy to wszystkie polskie lotniska obsługiwały ponad 15,3 mln pasażerów. W tym samym czasie ruch pasażerski na lotniskach w całej Europie zwiększył się zaledwie o 7%. Dynamiczny rozwój dotyczy przy tym w większym stopniu małych lotnisk regionalnych niż dużych międzynarodowych, o ograniczonej możliwości zwiększenia przepustowości.

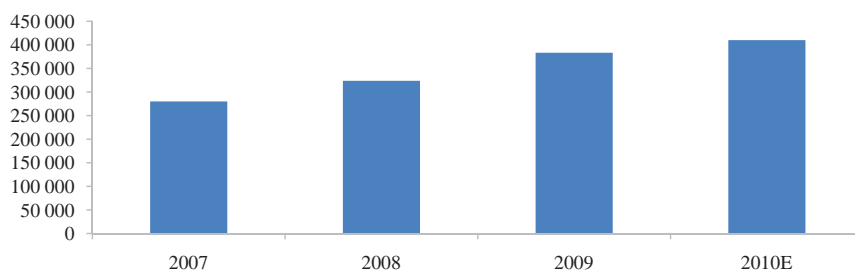
Analizy światowych rynków lotniczych pozwalają uznać rynek polski za niedojrzały, znajdujący się w fazie gwałtownego wzrostu związanej z jego rozwojem i wypełnianiem przez przewoźników niszy cenowej. Wejściu w fazę rynku dojrzałego towarzyszyć będzie powolny wzrost wraz ze stabilizacją – zrównoważenie oferty i popytu. Nadal jednak wskaźnik liczby pasażerów transportu lotniczego przypadającej na 1 mln mieszkańców jest w Polsce znacznie niższy niż w krajach Europy Zachodniej (jedenastokrotnie mniej niż w krajach EU15), ale także sześciokrotnie niższy niż w Czechach i czterokrotnie niższy niż na Węgrzech. Ruch obsługiwany z polskich portów lotniczych to w większości krótkodystansowe połączenia wewnątrz europejskie i – w mniejszym stopniu – połączenia krajowe. Ruch lotniczy w regionach w Polsce obsługiwany jest przez 10 regionalnych portów lotniczych. Największe z nich znajdują się w województwach: pomorskim, śląskim i wielkopolskim, zaś jeden z mniejszych, lecz stale rozwijających się, zlokalizowany jest w województwie podkarpackim¹⁰. Ze względu na zbliżony poziom rozwoju gospodarczego województwa lubelskiego i podkarpackiego, do szacowania społeczno-ekonomicznych skutków uruchomienia Portu Lotniczego Lublin zasadne wydaje się wykorzystanie parametrów charakteryzujących funkcjonowanie Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka.

⁹ *Oddziaływanie Regionalnego Portu Lotniczego Kielce na gospodarkę miasta Kielce i regionu świętokrzyskiego*, WYG International, Warszawa 2007, s. 39.

¹⁰ http://www.portlotniczy.lublin.pl/index.php?id_kategorii=15 dostęp dn. 7.07.2010.

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka powstał jako lotnisko cywilne w 1949 roku, a jego rozwój i modernizacja rozpoczęły się już w roku 1959 z inicjatywy Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. W 1974 roku nadano mu rangę lotniska międzynarodowego. W latach 70. nastąpił znaczny rozkwit połączeń krajowych – z Warszawą, Gdańskiem, Poznaniem, Koszalinem, Wrocławiem oraz Szczecinem, co pozwoliło rzeszowskiemu lotnisku obsługiwać ponad 100 000 pasażerów rocznie. Po okresie stagnacji, dopiero pod koniec lat 90. XX wieku, lotnisko zaczęło być aktywizowane, zaś rozbudowa nowoczesnej infrastruktury (nowe budynki zaplecza administracyjno-technicznego, stacja paliw, modernizacja i wydłużenie drogi startowej do 3 200 m długości i 45 m szerokości operacyjnej, druga płyta postojowa i droga kołowania) związane są z coraz większym natężeniem ruchu lotniczego obsługującego województwo podkarpackie i część południowo-wschodniej Polski. W ostatnich latach przy dynamicznym rozwoju Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka obsługiwał niespełna 400 tys. pasażerów rocznie (2009), zaś do końca czerwca 2010 roku liczba pasażerów przekroczyła 200 tys. osób¹¹.

Rysunek 59. Ruch pasażerski w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka w latach 2007–2010 (prognoza)



Źródło: Dane www.rzeszowairport.pl 07.07.2010 r., szacunki własne.

Przewiduje się, że ruch pasażerski w rzeszowskim porcie lotniczym będzie stale wzrastać, a w 2012 roku liczba pasażerów będzie wynosiła blisko milion, co może przyczynić się do poprawy konkurencyjności regionu. O potencjale rozwoju pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce, oprócz czynników o charakterze

¹¹ http://www.rzeszowairport.pl/statystyki/ruch_pasazerski/2010/89/0/ruch_pasazerski.html dostęp dn. 7.07.2010.

demograficznym i gospodarczym, świadczą wskaźniki lotniczej ruchliwości komunikacyjnej. W Polsce około 3% podróżnych wybiera transport lotniczy, natomiast w krajach Europy około 25%¹². Przy odpowiedniej promocji regionu oraz przyciągnięciu kolejnych linii lotniczych ruch pasażerski może znacznie wzrosnąć, jednak wymaga to modernizacji i rozbudowy infrastruktury Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Do 2011 roku planowane jest zakończenie budowy nowego terminala pasażerskiego. Koszt tej inwestycji szacuje się na około 102,77 mln zł, zaś 100,62 mln zł w latach 2009–2011 planowane jest na rozbudowę i modernizację infrastruktury lotniskowej. Rozbudowa lotniska wydaje się wskazana ze względu na prognozowany w latach 2007–2012 wzrost ruchu pasażerskiego w regionie.

Poza bezpośrednimi efektami funkcjonowania lotniska (udogodnienia transportowe, zatrudnienie, kreowanie wartości dodanej, dochodów i podatków) lotnisko w Jasionce w ramach własnej infrastruktury umożliwia funkcjonowanie 8 restauracjom i sklepom w części ogólnodostępnej i zastrzeżonej, kantorowi wymiany walut, punktowi wynajmu samochodów, punktom usługowym VIP Service (salonik VIP, Business Lounge, sala konferencyjna). Można więc szacować, że poza zatrudnieniem samej obsługi usług portu lotniczego pośrednio lotnisko wielkości Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka to także miejsce pracy dla około 30–40 osób bezpośrednio lub pośrednio związanych z działalnością handlowo-usługową. Oczywiście dodatkowymi (indukowanymi) efektami są np. rozwój sieci połączeń drogowych z lotniskiem czy rozwój usług turystycznych (w sezonie letnim 2010 uruchomiono m.in. połączenia czarterowe do Egiptu).

Badania przeprowadzone przez Wyższą Szkołę Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w okresie V–IX 2009 roku pokazują, że samoloty jako środek lokomocji wybiera jedynie 1,7% odwiedzających województwo podkarpackie. 74,6% ruchu turystycznego przyjazdowego odbywa się własnym samochodem, zaś 23,9% za pomocą publicznych środków transportu naziemnego (autobusy, autokary, kolej, busy). Około 37% przyjeżdżających pozostaje w województwie podkarpackim 2–3 dni, prawie 25% 4–6 dni, zaś po niespełna 20% – 7 do 14 dni lub bez noclegu. Pobyt dłuższy niż 14 dni deklarowało około 2% przyjeżdżających. Przeciętne dzienne wydatki na osobę 46% przyjeżdżających nie przekraczają 250 zł, około 30% deklaruje wydatki rzędu 251–500 zł, około 7% – 500–750 zł zaś nieco ponad 11% – wydatki 750–1000 zł.

¹² E. Marciszewska, D. Kaliński, *Transport lotniczy...*, op. cit., s. 330–350.

Nieco inaczej kształtują się charakterystyki osób przylatujących do województwa podkarpackiego, które najczęściej pozostają około 14 dni (23%), 7 dni (18%), 21 dni (8%) lub 30 dni (6%), 3, 4 lub 10 dni (5%). Specyfika ruchu lotniczego województwa widoczna jest w strukturze deklarowanych celów przylotu, miejsca zamieszkania przylatujących oraz miejsca wylotu z Rzeszowa. 49,1% osób deklaruje przyjazd w celu odwiedzin krewnych lub znajomych, 14,6% – załatwiania spraw służbowych, 11,2% – dla wypoczynku. Około 68% obcokrajowców i ponad 32% przylatujących Polaków nocuje u rodziny lub znajomych w województwie podkarpackim, ale jednocześnie około 10% obcokrajowców i prawie 40% przylatujących Polaków deklaruje, że nie nocuje w województwie podkarpackim. 49,6% przylatujących mieszka w Wielkiej Brytanii, 26,4% w USA, zaś 5,7% w Irlandii. 50,4% wylatuje do Londynu i Birmingham, 11,7% do Nowego Jorku, zaś jedynie 9,7% do Warszawy. Wydatki 30% osób korzystających z lotniska mieszczą się w przedziale 751–1000 zł dziennie na osobę, po około 16–17% deklaruje wydatki do 250 zł i w przedziale 250–500 zł, zaś 10% w przedziale 1 750–2 000 zł¹³. Z powyższych danych rysuje się obraz lotniska w dużym stopniu tranzytowego także dla innych województw niż podkarpackie, o niewielkim jeszcze znaczeniu dla rozwoju turystyki regionalnej, ale dużym znaczeniu dla ruchu migracyjnego Polaków, zwłaszcza pracujących w Wielkiej Brytanii, oraz tradycyjnych w województwie podkarpackim emigracji do USA. Skala rozwoju portu lotniczego i możliwość korzystania z jego usług zależą w dużym stopniu od zamożności przemieszczających się osób. W przypadku województwa podkarpackiego, które jest regionem Polski o najniższym PKB per capita, poza wyjazdami emigracyjnymi i rozwojem –jeszcze w niewielkim stopniu z punktu widzenia kreowania ruchu lotniczego – służbowych podróży biznesowych, rozwój ruchu lotniczego znacznie ograniczać może sytuacja dochodowa. Na zmniejszenie tej bariery i wzrost powszechności transportu lotniczego mają oczywiście wpływ usługi operatorów tzw. tanich linii (ang. *LCC, low cost carrier*), które jednak – z punktu widzenia zarządzającego portem – nie muszą być korzystne biznesowo ze względu na wiążące się z nimi potencjalne obniżenie rentowności całego portu lotniczego, którego skala obrotów nie zrekompensuje.

¹³ *Badanie przyjazdowego ruchu turystycznego w wybranych miejscach recepcji turystycznej województwa podkarpackiego w okresie V–IX 2009 roku*, Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie, Rzeszów 2009.

4.2. Projekcja wpływu budowy i funkcjonowania lotniska na zmianę sytuacji województwa lubelskiego

Budowa i finansowanie nowego portu lotniczego to duży wysiłek finansowy. Spełnienie ostrych wymogów techniczno-eksploatacyjnych, wynikających ze standardów międzynarodowych (zezwoleń na eksploatację i konkurencyjność w celu przyciągnięcia wymagających linii lotniczych i dochodowych pasażerów), łączy się z koniecznością poniesienia znacznych nakładów inwestycyjnych. Natomiast przychody rekompensujące wcześniejsze koszty oraz pokrywające bieżące wydatki na eksploatację portu lotniczego okażą się być relatywnie niskie, szczególnie w krótkim czasie. Dane Zarządu Portu Lotniczego Lublin szacują całkowity koszt inwestycji na około 350 mln zł. Biorąc pod uwagę mnożnikowy charakter wydatków, łączny efekt wzrostu popytu (PKB) można oszacować na około 1 mld zł przy mnożniku 1,3. Jest to skala niewielka z punktu widzenia rozmiarów całej gospodarki (PKB w Polsce w 2009 roku wyniósł ponad 1,3 bln zł), nieco większe znaczenie będzie mieć dla gospodarki regionu lubelskiego, gdzie PKB w 2010 roku powinien w cenach bieżących przekroczyć 53 mld zł. Jeżeli więc skalę wydatków 1 mld zł odniesiemy do sumy PKB z lat 2009–2012, to efekty mnożnikowe budowy lotniska nie powinny przekroczyć 0,5% PKB regionu rocznie. Uwzględniając jednak niewielkie prawdopodobieństwo realizacji większości prac związanych z budową portu przez podmioty z regionu i zakładając ich pojawienie się jedynie w roli podwykonawców, powyższy wynik należy skorygować przynajmniej o 50%. W związku z powyższym można oszacować, że budowa Portu Lotniczego Lublin S.A. spowoduje przyspieszenie tempa wzrostu gospodarczego w regionie o około 0,25% PKB rocznie w okresie budowy.

O wiele większe znaczenie dla sytuacji społeczno-gospodarczej regionu będzie miało samo uruchomienie i funkcjonowanie portu. Aby oszacować związane z tym skutki dla sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubelskiego, skonfrontowano założenia dotyczące projekcji rozwoju samego portu przygotowane w ramach wstępnego studium wykonalności oszacowania rynku. W dokumencie, którego częściowe założenia zostały upublicznione na stronie internetowej Portu Lotniczego Lublin S.A., przygotowanym przez firmę Airport Strategy and Marketing, przewidziano trzy scenariusze: wariant „optymistyczny”, wariant „podstawowy” i wariant „ostrożny”, uznając wariant podstawowy za najbardziej prawdopodobny. Scenariusze zakładają, że port lotniczy zostanie otwarty w 2012 r. Zgodnie z wariantem „podstawowym” przewiduje się, że do roku 2016 liczba rocznie odprawianych pasażerów wyniesie ok. 1 mln osób. Zgodnie z wariantem

„ostrożnym” będzie to ok. 650 000, a zgodnie z wariantem „optymistycznym” – ok. 1,3 mln pasażerów. Przewiduje się, że do końca okresu objętego prognozą (2035 r.) liczba pasażerów w wariantie ostrożnym wzrośnie do 1,6 mln osób rocznie, w wariantie podstawowym – do 2,4 mln osób, zaś w wariantie optymistycznym – do 3,2 mln osób rocznie¹⁴.

Wykorzystując metodę opisową dla oszacowania wielkości ruchu pasażerskiego przyjęto następujące założenia:

- ruch odbywać się będzie przez 95% dni w roku,
- przewoźnicy lotniczy operują 7 dni w tygodniu,
- ruch czarterowy odbywać się będzie przez 5 miesięcy w roku,
- lotnisko funkcjonować będzie przez 24 godziny na dobę.

Dla zaproponowanej wersji modernizacji założono, przyjmując metodę opisową, stworzenie warunków do obsługi statków powietrznych w ruchu krajowym i zagranicznym. Stosownie do potrzeb przyjęto dla obsługi ruchu krajowego i międzynarodowego na trasach krótkich statki powietrzne mające możliwość jednorazowej obsługi 40–70 pasażerów. Byłyby to głównie samoloty takie jak ATR-72, Embraer ERJ-145. Natomiast dla ruchu międzynarodowego, w tym niskokosztowego, przyjęto statki powietrzne typ Boeing 737/800 i Airbus A320. Takie założenia powodują, że konieczne jest stworzenie warunków dla obsługi przewoźników niskokosztowych i czarterowych, co zapewne jest sytuacją pożądaną i oczekiwaną ze względu na sytuację dochodową w województwie lubelskim.

Tabela 41. Prognoza wielkości ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Lublin

Rok	Prognoza wielkości ruchu lotniczego pasażerskiego
2012	446 936
2013	689 558
2014	988 187
2015	1 087 005
2016	1 195 706

Źródło: http://www.portlotniczy.lublin.pl/index.php?id_kategorii=15 dostęp dn. 7.07.2010.

¹⁴ http://www.portlotniczy.lublin.pl/index.php?id_kategorii=15 dostęp dn. 7.07.2010.

W świetle danych obrazujących wielkość ruchu pasażerskiego w ostatnich latach w funkcjonujących już lotniskach wydaje się, że wariant podstawowy ruchu przyjęty dla lubelskiego portu lotniczego jest mimo wszystko zbyt optymistyczny. Dla porównania: w 2007 roku, po kilku latach funkcjonowania, port lotniczy w Rzeszowie obsłużył około 280 tys. pasażerów (w 2009 roku niespełna 400 tys.), port w Gdańsku 1 589 mln osób, we Wrocławiu 1 137 mln osób, zaś w Katowicach 1 529 mln osób¹⁵. Wystarczy porównać podstawowe dane dotyczące sytuacji demograficzno-gospodarczej dla wskazanych powyżej regionów, aby ustalić, że prawdopodobny ruch lotniczy w województwie lubelskim będzie znacznie mniejszy niż zakładany.

Tabela 42. Ludność i PKB per capita w województwach z lokalnym portem lotniczym

Port lotniczy	Pasażerowie (2008)	Województwo	
		PKB per capita (2007), zł/os.	Ludność (2008), os.
Łódź-Lublinek	341 788	28 371	2 548 861
Kraków-Balice	2 895 262	26 456	3 287 136
Katowice-Pyrzowice	2 406 591	32 761	4 645 665
Rzeszów-Jasionka	321 034	20 829	2 099 495
Poznań-Ławica	1 255 884	32 266	3 397 617
Szczecin-Goleniów	298 576	27 708	1 692 957
Wrocław-Strachowice*	1 485 700	33 567	2 877 059
Bydgoszcz-Szwederowo	266 982	26 801	2 067 918
Gdańsk-Rębiechowo	1 941 515	30 396	2 219 512

* Razem z portem Zielona Góra-Babimost

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Prosta analiza regresji powyższych danych pokazuje, że liczba osób mieszkających w województwie w 50% wyjaśnia zmienność liczby pasażerów w porcie

¹⁵ <http://www.ulc.gov.pl> (Urząd Lotnictwa Cywilnego) dostęp dn. 7.07.2010.

lotniczym, zaś PKB per capita jedynie w 18,3%. Przypuszczenie wpływu tych dwóch czynników wynika z naturalnego kreowania potrzeb korzystania z lokalnego ruchu lotniczego (przypuszczalnie tym większego, im większa jest liczba ludności), jeżeli dochody społeczeństwa pozwalają pokonać barierę dostępności tego ruchu (przypuszczalnie tym większego, im większy jest PKB per capita). Na podstawie powyższych danych oszacowano dwie linie regresji, które objaśniają wielkość ruchu pasażerskiego (PAS) w porcie regionalnym na podstawie:

a.) liczby ludności w województwie (LUD) jako:

$$PAS = 0,7836 * LUD - 916.535 \quad (R^2=0,5014)$$

b.) wielkości PKB per capita (PCP) jako:

$$PAS = 108,087 * PCP - 1.867.064 \quad (R^2=0,1829)$$

c.) łącznie wielkości PKB per capita (PCP) i liczby ludności (LUD) jako:

$$PAS = 0,7509 * LUB + 13,5248 * PCP - 1.215.857 \quad (R^2=0,5034)$$

Biorąc więc pod uwagę liczbę ludności województwa lubelskiego (2 161 832 osoby w 2008 roku) oraz poziom PKB per capita (20 913 zł w 2007 roku), hipotetyczny ruch lotniczy w 2008 roku w województwie lubelskim wyniósłby od 393 812 do 777 519 osób. Odrzucając dwie skrajne obserwacje (Łódź ze względu na bliskość Warszawy oraz Gdańsk ze względu na unikalne walory turystyczne przyciągające hipotetycznie ponadprzeciętną liczbę pasażerów), uzyskujemy oszacowanie ruchu dla Portu Lotniczego Lublin SA na poziomie 512 700–667 881. W modelu dwuczynnikowym oszacowanie wynosi 690 438 osób. Uśredniając wyniki, otrzymujemy około 608 470 osób hipotetycznie obsługiwanych przez port przy założeniu, że funkcjonowałby on już kilka lat. Biorąc pod uwagę założenia dotyczące rozwoju liczby pasażerów Portu Lotniczego Lublin, wariant oznaczany jako ostrożny należałoby przyjąć jako wariant podstawowy i szacować docelową liczbę pasażerów w 2016 roku na około 600 tys. osób, przy kolejnym założeniu, że lotnisko zostanie uruchomione zgodnie z planem w 2012 roku. Mając powyższe na uwadze, przygotowano skorygowaną prognozę ruchu pasażerskiego dla projektowanego portu, którą przedstawia poniższa tabela.

Tabela 43. Skorygowana prognoza wielkości ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Lublin

Rok	Prognoza wielkości ruchu lotniczego pasażerskiego
2012	200 000
2013	350 000
2014	450 000
2015	500 000
2016	600 000

Źródło: Opracowanie własne.

Budowa portu lotniczego przewiduje w pierwszej fazie uruchomienie terminala z przepustowością 1 mln pasażerów, co pozostawia jeszcze zapas możliwości obsługi ruchu na wypadek bardziej optymistycznego scenariusza rozwoju. Wydaje się jednak, że choć z pewnością część ruchu pasażerskiego zostanie odebrana Rzeszowowi (loty Lublin–Wielka Brytania), to alternatywą dla połączeń Lublin–Warszawa może być planowany remont magistrali kolejowej na tej trasie oraz uruchomienie szybkich połączeń kolejowych, a także docelowo przebudowa drogi krajowej nr 17 jako drogi ekspresowej. Połączenia Rzeszów–Warszawa stanowią niespełna 10% ruchu pasażerskiego w województwie podkarpackim i mogą być alternatywą dla około 300 km trasy samochodowej. W przypadku połączenia lotniczego Lublin–Warszawa (167 km trasy samochodowej) czas dojazdu do lotniska, oczekiwania na samolot, przelotu i oczekiwania na bagaż na lotnisku docelowym mogą być dłuższe i droższe niż przejazd samochodem. Potwierdzają to badania ankietowe przedsiębiorców z województwa lubelskiego. Jako alternatywę pozytywnie wpływającą na rozwój regionu zamiast lotniska 79,5% ankietowanych przedsiębiorców wskazuje rozbudowę sieci drogowej łączącej aglomerację lubelską z innymi ośrodkami, zaś 58% – budowę szybkiej kolei na trasie Lublin–Warszawa.

Trudno także oczekiwać, że typowo rolniczy region pozwoli na istotne zwiększenie wyjazdowego ruchu turystycznego (połączenia czarterowe) przy niskim przeciętnym poziomie dochodu na mieszkańca. Doświadczenia województwa podkarpackiego pokazują, że jedynie niespełna 2% przylotów to typowy ruch turystyczny, zaś uruchomienie obecnie (2010) lotów czarter-

rowych może poprawić sytuację w tym zakresie. Atrakcyjność turystyczna województwa lubelskiego i podkarpackiego są porównywalne, więc wydaje się, że istotnych różnic w modelu rozwoju ruchu lotniczego także nie należy się spodziewać.

Bezpośredni wpływ funkcjonowania lotniska jest związany z możliwością tworzenia nowych miejsc pracy, wynagrodzeniami, narzutami, podatkami i przychodami z działalności bezpośredniej portu oraz podmiotów prowadzących na jego terenie działalność. Zakładając, że zgodnie z prezentowanymi wcześniej modelami 1 mln pasażerów generuje około 2 700–2 950 miejsc pracy w skali kraju, 2 000 miejsc w regionie i około 1 425 w skali lokalnej (efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane), obsługa ruchu pasażerskiego w pierwszych latach funkcjonowania portu powinna pozwolić na zatrudnienie około 300 osób lokalnie, 400 w regionie i około 600 w skali kraju. Rozwój ruchu w porcie w pierwszej fazie i osiągnięcie 600 tys. pasażerów powinien zwiększyć zatrudnienie według modelu do około 900 osób lokalnie, 1 200 w regionie i 1 800 w skali kraju. Efekt ten będzie jednak prawdopodobnie mniejszy.

Zakładając jednak początkowe zatrudnienie około 300–400 osób w porcie lotniczym, łącznie z podmiotami funkcjonującymi na terenie portu (należy tylko pamiętać o skali tej działalności – w porcie w Jasionce działa zaledwie kilka punktów handlowych i usługowych), można oszacować efekty bezpośrednie tej działalności.

Tabela 44. Wpływ bezpośredni funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na region

Kategoria	Wariant I	Wariant II
Liczba pracowników	300	400
Wynagrodzenie brutto, zł (2012)	2 872,06	2 872,06
Wynagrodzenia brutto, zł	10 339 408,34	13 785 877,78
Przychody operatora portu, zł	12 000 000,00	12 000 000,00
Część przychodów pozostałych, zł	5 400 000,00	5 400 000,00
RAZEM, zł	27 739 408,34	31 185 877,78

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 45. Wpływ pośredni funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na region

Port lotniczy	Liczba pasażerów	Odsetek pasażerów-nierezydentów*	Przeciętne wydatki poniesione na terenie regionu*	Przeciętny czas pobytu na terenie regionu*	Wpływ pośredni na rozwój regionu rocznie
LUBLIN	200 tys.	60%	390	6,8	318,2 mln zł

* Na podstawie szacunków uśrednionych dla innych portów lotniczych w Polsce.

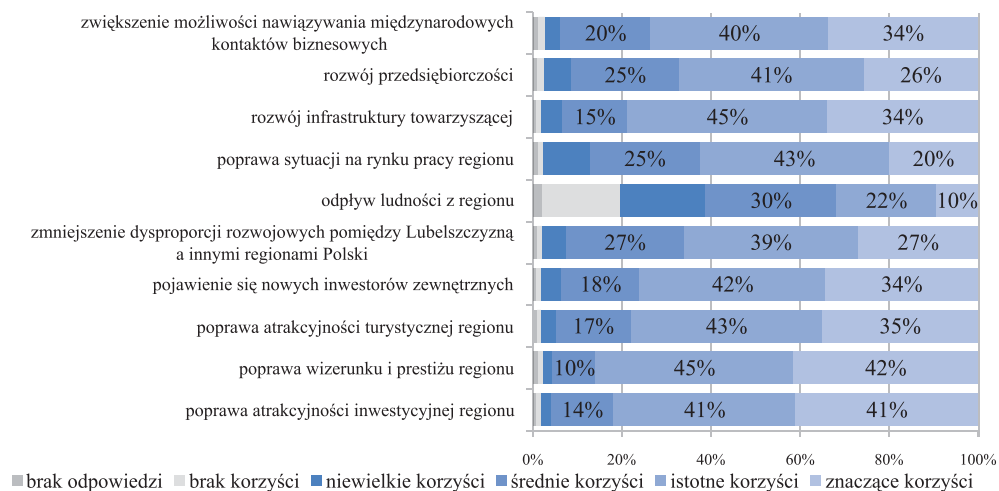
Źródło: Opracowanie własne.

Biorąc więc pod uwagę efekty bezpośrednie (około 27–31 mln zł) oraz pośrednie (318 mln zł) oraz stosując mnożnik 1,3, można oszacować efekty indukowane funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin w pierwszej fazie (rozpoczęcia działalności) na około 448–454 mln zł rocznie. Wielkość ta będzie rosła wraz z rozwojem ruchu pasażerskiego obsługiwane w porcie. Zakładając, że w latach 2010–2012 PKB w województwie lubelskim będzie się zwiększał w tempie około 3% rocznie, zaś średni wzrost cen wyniesie każdego roku około 2,5%, to PKB województwa lubelskiego w 2012 roku w cenach bieżących powinno wynieść około 59,3 mld zł. Oznacza to, że spodziewane bezpośrednie, pośrednie i indukowane efekty uruchomienia Portu Lotniczego Lublin w początkowych latach funkcjonowania przyspieszą dynamikę PKB w województwie lubelskim o około 0,75–1%. Wraz z nasyceniem rynku i spowolnieniem wzrostu skala tego wpływu będzie się zmniejszać.

Spośród 400 ankietowanych przedsiębiorców z województwa lubelskiego jedynie 9,5% firm rozważa możliwość włączenia się w prace związane z budową portu lotniczego, zaś 7,5% – możliwość prowadzenia działalności na terenie funkcjonującego już portu. Jednocześnie ankietowani przedsiębiorcy z województwa lubelskiego są przekonani o generalnie pozytywnych efektach uruchomienia portu. Ich zdaniem w największym stopniu znaczące i istotne korzyści województwo może dzięki niemu osiągnąć w zakresie poprawy wizerunku i prestiżu regionu (87% odpowiedzi), poprawy atrakcyjności inwestycyjnej regionu (82%), rozwoju infrastruktury towarzyszącej lotnisku (79%), poprawy atrakcyjności turystycznej regionu (78%) czy pojawienia się nowych inwestorów zewnętrznych (76%).

Wskazują jednocześnie, że funkcjonowanie portu może mieć negatywne skutki dla regionalnego rynku pracy.

Rysunek 60. Wpływ przyszłego funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na sytuację regionu w opinii przedsiębiorców z województwa lubelskiego (N=400)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Dodatkowe pozytywne efekty dla zwiększenia funkcjonalności samego portu lotniczego – zdaniem ankietowanych przedsiębiorców z województwa lubelskiego – mogłaby przynieść rozbudowa krajowej sieci drogowej do Lublina (83% wskazań), rozbudowa sieci drogowej łączącej port lotniczy z miastem Lublin (68,5%), powiązanie kolejowe Lublina z portem lotniczym (61,5%) oraz powiązanie Lublina szybką koleją z Warszawą (57,8%).

Prezentowane powyżej wyliczenia nie uwzględniają efektów katalizy, które trudno jest szacować. Niewątpliwie jednak jednym z aspektów wpływu portu lotniczego na konkurencyjność miasta i regionu jest szeroko rozumiana rola portu lotniczego jako czynnika lokalizacji produkcji, realizująca się poprzez mechanizm wpływu stymulowanego. Szczególnie podatnymi na transport lotniczy, a tym samym na lokalizacyjną funkcję portu lotniczego, są przemysły: elektroniczny, elektromaszynowy, częściowo chemiczny (wysoko rozwinięta chemia odczynników), przemysł części

samochodowych, narzędzi. Produkty tych gałęzi przemysłu w znakomitej większości charakteryzują się wysoką ceną w stosunku do wagi i wykazują się znaczną podatnością na transport drogą powietrzną. Stąd wokół portów lotniczych powstają uprzemysłowione strefy przemysłów wysokich technologii. Tak dzieje się z reguły w otoczeniu największych portów lotniczych na świecie; w Polsce procesy takie rozpoczęły się na tyle niedawno, że widoczne są w przypadku zaledwie kilku z nich. W warunkach aglomeracji lubelskiej istnieją takie możliwości w ramach pobliskiej lokalizacji Specjalnej Podstrefy Ekonomicznej, gdzie tego typu przedsięwzięcia mogłyby być lokalizowane. Rolą władz miasta i regionu jest jednak zapewnienie możliwości wykorzystania szansy, jaka stoi w tym zakresie przed Lublinem i województwem lubelskim w konsekwencji uruchomienia portu lotniczego. W takiej sytuacji spodziewane efekty funkcjonowania portu byłyby znacznie większe.

4.3. Analiza wpływu organizacji EURO 2012 na sytuację społeczno-gospodarczą województwa lubelskiego

W porównaniu ze skutkami budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin organizacja przez Polskę Mistrzostw Europy EURO 2012 będzie miała marginalny wpływ na sytuację województwa lubelskiego ze względu na brak bezpośredniego zaangażowania województwa w realizację imprezy.

Generalnie wskazuje się na istnienie kilku obszarów, jakie mogą być aktywizowane w przypadku organizacji międzynarodowych imprez sportowych o podobnej skali. Jednym z najczęściej wymienianych i szacowanych efektów jest krótkookresowy wzrost popytu związany z napływem turystów, sportowców i zaproszonych gości uczestniczących w imprezie. Wielkość tego efektu zależy od wielu czynników, takich jak skala wydarzenia (w przypadku turniejów piłkarskich zależna m.in. od liczby meczów), wielkości i jakości bazy turystycznej, atrakcyjności turystycznej kraju (wpływających na długość pobytu uczestników wydarzenia sportowego), relacji cen w kraju i za granicą oraz skali tzw. efektu wypychania (spadku liczby innych przyjazdów turystycznych w okresie trwania imprezy). Wzrost przychodów z turystyki zagranicznej odnotowany w okresie trwania międzynarodowych imprez sportowych nie ma zwykle istotnego wpływu na wielkość łącznego popytu w gospodarce. W przypadku województwa lubelskiego efekt ten będzie również nieistotny z perspektywy EURO 2012, pozytywny lokalnie jedynie w przypadku, jeżeli ośrodki takie jak Nałęczów lub Kazimierz Dolny stałyby się bazą noclegową dla uczestników mistrzostw.

Drugi i potencjalnie silniejszy efekt jest związany ze zwiększeniem atrakcyjności turystycznej kraju lub regionu, które w dłuższej perspektywie przyczyni się do wzrostu napływu turystów i konsumpcji turystycznej. Najważniejszymi warunkami wystąpienia tego efektu są: dobra organizacja imprezy, umożliwiająca wykreowanie pozytywnego wizerunku kraju goszczącego w światowych mediach, oraz zapewnienie odpowiedniej bazy turystycznej. W tym przypadku można oczekiwać, że efekt taki – w ograniczonym stopniu dla całej Polski i proporcjonalnie do ruchu turystycznego dla województwa lubelskiego – może wystąpić.

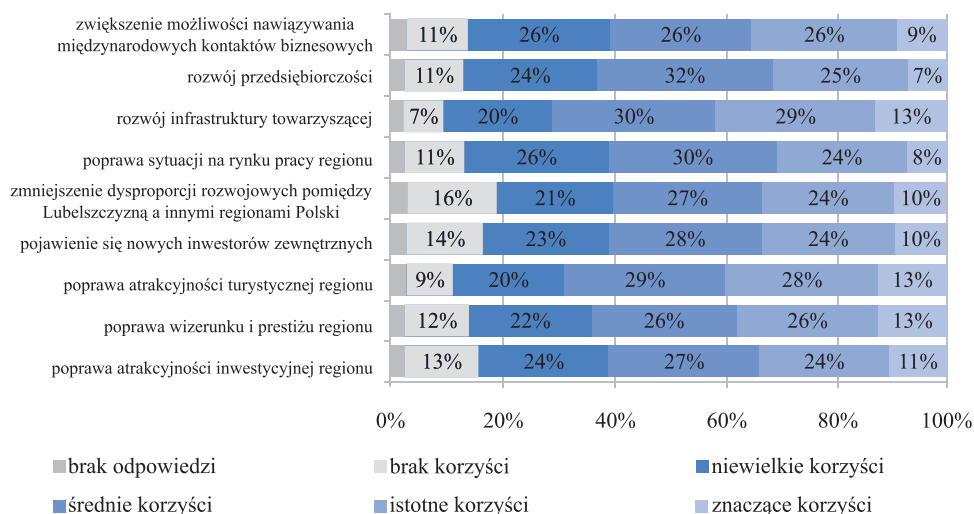
Kolejny gospodarczy efekt organizacji największych imprez sportowych jest związany z koniecznością poniesienia nakładów na infrastrukturę sportową (głównie stadiony) i turystyczną (hotele, centra pobytowe). W krótkim okresie inwestycje te przyczyniają się do wzrostu popytu w gospodarce. W dłuższej perspektywie nakłady na infrastrukturę sportową mogą wywoływać pozytywne efekty podażowe (wzrost produkcji dzięki zwiększeniu zasobu majątku trwałego). W przypadku województwa lubelskiego jedynie ośrodki hotelowe we wspomnianych wyżej lokalizacjach mogą powodować powstanie tego typu efektów.

Ważnym efektem organizacji międzynarodowych imprez sportowych jest wzrost (przyspieszenie) inwestycji w infrastrukturę transportową (drogi, koleje, lotniska, komunikacja miejska). Zapewnienie rozwiniętej infrastruktury, ułatwiającej licznym zagranicznym kibicom dojazd do miejsc, w których odbywa się impreza sportowa, stanowi zwykle jeden z warunków uzyskania praw do organizacji przedsięwzięcia. Dotyczy to głównie imprez piłkarskich, które rozgrywane są w wielu miastach, co pociąga za sobą konieczność relatywnie częstego wykorzystywania przez kibiców infrastruktury lotniskowej, drogowej i miejskiej w kraju goszczącym. W przypadku województwa lubelskiego rozwój infrastruktury komunikacyjnej na najbliższe lata nie jest związany z organizacją EURO 2012, ale z realizacją planowych, kolejnych nakładów inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego. Nie wystąpią więc w tym przypadku dodatkowe efekty pobudzenia rozwoju gospodarczego regionu.

Autorzy kompleksowego raportu na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 na gospodarkę Polski, przygotowanego na zlecenie spółki celowej Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o., wyliczają, że wydatki infrastrukturalne związane z organizacją mistrzostw w województwie lubelskim wyniosą 135,7 mln zł, co będzie stanowić 0,6% wydatków tego typu w Polsce. Na skutek bezpośrednich inwestycji zagranicznych wydatki w województwie wzrosną o 14,1 mln zł, natomiast efekt wydatków turystycznych oceniono na 23 mln zł w długim okresie. Łącznie więc oszacowano, że PKB

województwa lubelskiego może zwiększyć się w wyniku przygotowań do EURO 2012 o około 172,8 mln zł, co będzie stanowić 0,62% całkowitego wzrostu PKB w Polsce. Rozważając dodatkowo wariant pesymistyczny i optymistyczny, autorzy opracowania przewidują, że przygotowania i uruchomienie imprezy spowoduje wzrost PKB per capita w województwie lubelskim o kwotę od 53,69 zł do 107,34 zł (na osobę), podczas gdy w całej Polsce będzie to od 484,08 zł do 962,90 zł. Oznacza to zwiększenie PKB w województwie lubelskim od 0,24% do 0,48% w stosunku do poziomu z 2007 roku (według cen stałych)¹⁶.

Rysunek 61. Wpływ organizacji EURO 2012 na region lubelski w opinii przedsiębiorców z województwa lubelskiego (N=400)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Zdecydowanie mniejszy optymizm w zakresie oceny wpływu organizacji EURO 2012 w odniesieniu do skutków uruchomienia portu lotniczego wyrażają ankietowani przedsiębiorcy województwa lubelskiego.

Wskazują oni, że największe korzyści (oceniane jako znaczące oraz istotne) dotyczyć będą rozwoju infrastruktury towarzyszącej organizacji (hotele, restauracje itp.). Tę opinię wyraziło 42% ankietowanych. Rozwój ten może nie wynikać z przygotowania do przyjęcia kibiców zagranicznych czy ekip piłkarskich, ale

¹⁶ J.Borowski, *op.cit.*, s. 159–169.

z organizacji imprez, z myślą o mieszkańcach (np. wspólne oglądanie meczy). Nie należy zapominać, że polska reprezentacja również będzie brała udział w mistrzostwach, przynajmniej na etapie rozgrywek grupowych. Innym pozytywnym aspektem organizacji (41% wskazań) ma być poprawa atrakcyjności turystycznej regionu czy poprawa wizerunku i prestiżu regionu (39%). Analizując wyniki ankiety, warto jednak zwrócić uwagę, że wskazań negatywnych jest w powyższych odpowiedziach równie dużo. W zasadzie jedynie w przypadku wymienionych powyżej trzech obszarów można mówić o przewadze pozytywnych opinii. W przypadku pozostałych dominują prognozy braku korzyści lub niewielkiego znaczenia organizacji EURO 2012 dla sytuacji w województwie lubelskim i taką też ocenę można przyjąć za wiążącą.

5. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji EURO 2012 na rynek pracy w województwie lubelskim

5.1. Oddziaływanie budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie

Budowa Portu Lotniczego Lublin może mieć silne oddziaływanie na rozwój regionu w aspekcie pojawienia się na rynku nowych podmiotów gospodarczych oraz wzrostu skali działalności firm już istniejących, ale rozwijających swoją ofertę dzięki pojawieniu się nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego. Jak zostało to opisane w poprzednich rozdziałach, dotyczy to w szczególności oddziaływania bezpośredniego związanego z funkcjonowaniem infrastruktury lotniczej i z działalnością gospodarczą prowadzoną na terenie portu lotniczego lub w bezpośrednim jego otoczeniu (m.in. działalność firm zarządzających lotniskiem, przewoźników, firm handlowych i usługowych prowadzących działalność na terenie portu, agentów obsługi naziemnej, firm spedycyjnych i kurierskich, kontroli ruchu lotniczego, instytucji państwowych – straż graniczna, policja, służby celne). Wpływ na rozwój regionu będą miały także efekty pośrednie – związane z funkcjonowaniem łańcucha dostaw produktów i usług na rzecz działalności Portu Lotniczego Lublin i funkcjonujących na jego terenie podmiotów gospodarczych. Dotyczyć to będzie głównie dostawy mediów, paliw, materiałów, usług transportowych i budowlanych itp.¹

Wyżej wymienione aspekty rozwoju przedsiębiorczości w otoczeniu nowo budowanej infrastruktury komunikacyjnej przekładają się na niwelowanie jednej z istotnych barier rozwoju gospodarczego regionu, jaką jest bezrobocie². Ocenia się, że 1 milion pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym przyczynia się

¹ E. Marciszewska, D. Kaliński, *Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny*, Raport Regiony – jako główny beneficjent systemu transportu małymi samolotami, Biała Podlaska, 22 X 2009.

² *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania rozwoju regionu – teoria i praktyka*, red. D. Stawasz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004, s. 235–238.

do wykreowania około 950 miejsc pracy w samym porcie, 1 425 miejsc pracy w bezpośredniej jego okolicy, 2 000 miejsc pracy w regionie i 2 950 miejsc pracy w skali całego kraju³. Co prawda różnice w skali oddziaływania na zatrudnienie uzależnione są od wielkości portu lotniczego i jego roli w systemie transportowym, jednak ten silny impuls rozwojowy wpływa na zmiany na rynku pracy, i to zarówno w warstwie ilościowej, jak i jakościowej.

Zważywszy, że w pierwszym etapie rozwoju, do roku 2016, Port Lotniczy Lublin będzie mógł zgodnie z wariantem „podstawowym” obsługiwać ok. 1 mln pasażerów⁴, to należy się spodziewać, że w samym porcie lotniczym pracować będzie około 800–1 000 osób, a w jego bezpośrednim otoczeniu powstanie około 1 400–1 500 nowych miejsc pracy. Dodatkowo przedsiębiorstwa, które w pojawieniu się nowego kanału dystrybucji czy też komunikacji z klientami dostrzegają potencjał własnego rozwoju będą starały się zwiększać zatrudnienie w obszarach związanych ze spedycją, logistyką i komunikacją z zagranicznymi kontrahentami. Tym samym, zgodnie z wcześniejszymi założeniami, należy oczekiwać, że w regionie lubelskim pracę znajdzie kolejne 2 000 osób. Nawet mając świadomość, że przytoczone dane wydają się być zbyt optymistyczne, i przyjmując założenie „pesymistyczne”, zgodnie z którym Port Lotniczy Lublin w perspektywie roku 2016 będzie obsługiwał około 650 000 pasażerów rocznie, należy podkreślić, że oddziaływanie to będzie i tak znaczące. W tym wariantcie należałoby oczekiwać, że do roku 2016 w obrębie lotniska zostanie zatrudnionych około 550–650 nowych pracowników, a w bezpośrednim otoczeniu portu lotniczego powstanie kolejne 850–950 miejsc pracy. Dodatkowo budowa nowej infrastruktury transportowej stanie się podstawą do pojawienia się kolejnych 1 200–1 400 nowych stanowisk w przedsiębiorstwach, które zwiększą swoją skalę działalności dzięki pojawieniu się nowego kanału dystrybucji lub efektywnego kanału komunikacji z kontrahentami.

Co warte podkreślenia, perspektywa rozwoju Portu Lotniczego Lublin do 2035 roku⁵ zakłada dalszy rozwój skali działalności w kolejnych latach mierzony wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów do poziomu 2,4 mln rocznie w wariantcie podstawowym i do poziomu 1,6 mln pasażerów w wariantcie pesymistycznym. Tym samym w perspektywie długoterminowej należy się spodziewać, że reali-

³ D. Klembowska, J. Nowaczyk, *Wpływ rozwoju transportu lotniczego na wzrost konkurencyjności regionów na przykładzie województwa podkarpackiego*, „Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu”, Tom X, Zeszyt 2, s. 106.

⁴ *Port Lotniczy Lublin S.A. Wstępne studium wykonalności oszacowania rynku*, Dokument opracowany przez Airport Strategy and Marketing Ltd., marzec 2008

⁵ Ibidem.

zacja omawianej inwestycji infrastrukturalnej stanie się podstawą do utworzenia w województwie lubelskim około 6 000–8 000 nowych miejsc pracy. Nawet gdyby prognozy rozwoju Portu Lotniczego Lublin okazały się nazbyt optymistyczne, to i tak efekt dla rynku pracy, zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i długoterminowej, wydaje się być znaczący.

5.1.1. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na wzrost zatrudnienia w regionie

Analiza oddziaływania budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na wybrane obszary funkcjonalne analizowanych przedsiębiorstw wskazuje na względnie duży wpływ tej inwestycji na wzrost zatrudnienia. Jak pokazują dane zamieszczone na rysunku 62, ponad 60% ankietowanych podmiotów oceniło, że przedsiębiorstwo będzie odnosiło korzyści w zakresie zatrudnienia dzięki realizacji analizowanej inwestycji infrastrukturalnej w regionie lubelskim. I chociaż w grupie tej największy odsetek stanowiły podmioty przewidujące niewielki poziom wpływu na zatrudnienie (20,75%) i średnie korzyści dla tego obszaru funkcjonalnego firmy (22,25%), to jednak zakres oddziaływania na jeden z kluczowych dla regionu problemów wydaje się być znaczący. Zwłaszcza, że aż 13,5% respondentów zaznaczyło, że budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin przyniesie istotne korzyści, a dla kolejnych 4% korzyści będą znaczące.

Rysunek 62. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Badania szczegółowe zamieszczone w tabeli 46 wykazały mniejsze, niż należałoby się spodziewać, różnice w zakresie wpływu Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w jego budowę oraz dalsze funkcjonowanie. Co prawda wyższa omawianych korzyści wraz ze wzrostem stopnia uczestnictwa w projekcie jest widoczna, jednak jej skala nie jest duża. Potwierdza to niewiele mniejszy odsetek respondentów, którzy nie zauważają korzyści w zakresie zatrudnienia na funkcjonowanie własnej firmy wśród przedsiębiorstw, które nie są bezpośrednio zaangażowane w inwestycję (ponad 40%) i tych, które będą uczestniczyły w procesie budowy portu lotniczego (31,25%). I chociaż znacznie wyższy wśród jednostek bezpośrednio zaangażowanych w proces budowy portu jest odsetek respondentów wskazujących na niewielkie lub średnie korzyści, to w obu analizowanych grupach udział ankietowanych wskazujących na istotny i znaczący zakres korzyści jest zbliżony i sięga łącznie poziomu około 16%.

Potwierdza to wcześniej omawianą tezę, że realizacja tak istotnego dla rozwoju regionu projektu infrastrukturalnego w zakresie poprawy komunikacyjnej przyczynia się nie tylko do wzrostu zatrudnienia w przedsiębiorstwach bezpośrednio związanych z jego realizacją, ale także silnie oddziałuje na działalność innych podmiotów w regionie.

Tabela 46. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w proces budowy i funkcjonowania portu

Typ przedsiębiorstwa	Brak odpowiedzi	Brak korzyści	Niewielkie korzyści	Średnie korzyści	Istotne korzyści	Znaczące korzyści
Bezpośrednio uczestniczące w procesie budowy Portu Lotniczego Lublin	0,00%	31,25%	25,00%	28,13%	9,38%	6,25%
Planujące prowadzenie działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin	8,33%	12,50%	12,50%	33,33%	16,67%	16,67%

Bezpośrednio uczestniczące w procesie budowy i jednocześnie planujące prowadzenie działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin	0,00%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%	0,00%
Niezaangażowane w budowę i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin	2,37%	39,35%	20,71%	20,71%	13,91%	2,96%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Porównując poszczególne grupy, można zauważyć, że zdecydowanie największe oddziaływanie na zatrudnienie oczekiwane jest w populacji podmiotów, które planują prowadzenie działalności na terenie portu. W tym przypadku zaledwie niewiele ponad 20% respondentów nie udzieliło odpowiedzi albo nie widziało korzyści w zakresie wzrostu zatrudnienia. Dodatkowo największy odsetek analizowanych firm wskazał na korzyści istotne lub znaczące – łącznie blisko 35%.

Zaskakująco niskiego wpływu na zatrudnienie oczekują przedsiębiorstwa, które będą zarówno uczestniczyły w procesie budowy portu, jak i planują prowadzenie działalności na jego terenie. Identyczna grupa respondentów wskazała na brak korzyści, niewielkie i średnie korzyści, a żaden z podmiotów z tej grupy nie wskazał na istotny i znaczący wpływ na wzrost zatrudnienia. Z jednej strony może być to wynik względnie dużego obecnego zatrudnienia w tych firmach lub też niewielkiego zaangażowania w zakres prowadzonej działalności w ramach Portu Lotniczego Lublin. Podobnie tłumaczony może być mniejszy od oczekiwań wpływ na zatrudnienie w przypadku podmiotów, które będą uczestniczyły w procesie budowy portu.

Analiza danych dotyczących wpływu realizacji Portu Lotniczego Lublin na wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym rodzaju działalności (tabela 47) wskazuje na niewielkie różnice w poszczególnych grupach. W przypadku wszystkich badanych segmentów udział podmiotów gospodarczych, które nie dostrzegają wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie, wynosił około 35%. Niewielkie rozbieżności pojawiają się wśród przed-

siębiorstw, które dostrzegały analizowane korzyści, jednak ich siła oddziaływania była odmiennie oceniana przez przedsiębiorstwa o różnym profilu działalności. Najsilniejszy wpływ na zatrudnienie określony został przez przedsiębiorstwa, które nie mają dominującego profilu. W tej grupie ponad 35% ankietowanych wskazało na istotne korzyści w zakresie zatrudnienia. Jest to ponad dwukrotnie więcej niż w przypadku przedsiębiorstw handlowych i usługowych i aż pięciokrotnie więcej niż w przypadku przedsiębiorstw produkcyjnych, dla których łączne wskazania dla korzyści istotnych i znaczących wyniosły niewiele ponad 7%.

Wyżej wymienione wyniki tłumaczone mogą być znacznie większymi korzyściami dla firm handlowo-usługowych i usługowych, które dzięki nowej inwestycji infrastrukturalnej zyskują nowy kanał dystrybucji oraz znaczne ułatwienia w kontaktach z dostawcami. To te przedsiębiorstwa zatem w największym stopniu planują wzrost skali swojej działalności, a tym samym konieczność wzrostu zatrudnienia.

Tabela 47. Porównanie wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym profilu działalności

Dominujący rodzaj działalności	Brak odpowiedzi	Brak korzyści	Niewielkie korzyści	Średnie korzyści	Istotne korzyści	Znaczące korzyści
Produkcyjna	0,00%	33,33%	16,67%	42,86%	4,76%	2,38%
Usługowa	4,02%	37,95%	19,20%	22,77%	11,61%	4,46%
Handlowa	0,00%	40,00%	23,53%	18,82%	15,29%	2,35%
Brak dominującej działalności	2,94%	35,29%	17,65%	8,82%	35,29%	0,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Czynnikiem, który w sposób istotny różnicuje oczekiwane korzyści w zakresie zatrudnienia w związku z budową i funkcjonowaniem Portu Lotniczego Lublin, jest wielkość przedsiębiorstwa. Chociaż odsetek respondentów wskazujących, że inwestycja będzie miała przełożenie na zatrudnienie we wszystkich segmentach, był zbliżony i sięgał około 60%, to jednak zakres efektów był inaczej oceniany. Największych korzyści oczekiwały najmniejsze podmioty, których wielkość zatrudnienia nie przekraczała 10 osób. Z tej grupy aż blisko 23% podmiotów wskazało na korzyści istotne lub znaczące, a kolejne prawie 20% na korzyści średnie. Tym samym badania uwiaryściły, że analizowana inwestycja powinna się

przełożyć w największym stopniu na wzrost liczby miejsc pracy wśród najliczniej reprezentowanych w województwie podmiotów, co pozytywnie rokuje na rozwój rynku pracy. Wysokie oczekiwania co do korzyści z budowy lotniska w regionie w zakresie zatrudnienia charakteryzują także największe podmioty, zatrudniające powyżej 250 osób. Z tą jednak różnicą, że w tej grupie odpowiedzi były bardziej spolaryzowane. Znacząca liczba respondentów wskazała na istotne korzyści (16,67%), jednak bardzo dużo firm tej wielkości określiła oczekiwane korzyści na niskim poziomie (33,33% – najwięcej ze wszystkich analizowanych grup).

W przypadku małych i średnich podmiotów rozkład odpowiedzi był podobny i równomierny, przy czym nieznacznie większe oczekiwania w zakresie poprawy zatrudnienia występują wśród podmiotów zatrudniających od 11 do 50 osób.

Tabela 48. Porównanie wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnej wielkości zatrudnienia

Wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwie	Brak odpowiedzi	Brak korzyści	Niewielkie korzyści	Średnie korzyści	Istotne korzyści	Znaczące korzyści
Do 10 osób	3,39%	36,02%	17,80%	19,92%	19,07%	3,81%
Od 11 do 50 osób	0,93%	37,04%	23,15%	26,85%	6,48%	5,56%
Od 51 do 120 osób	2,33%	39,53%	27,91%	25,58%	2,33%	2,33%
Powyżej 250 osób	0,00%	41,67%	33,33%	8,33%	16,67%	0,00%

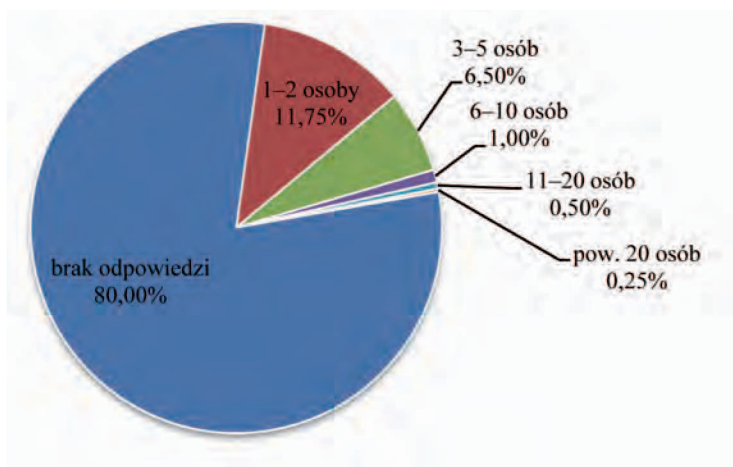
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Wyżej opisane badania przedstawiały odczucia przedsiębiorstw dotyczące wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na wielkość zatrudnienia. W przypadku analizy rzeczywistego planowanego wzrostu nowo utworzonych miejsc pracy wyniki nie są aż tak optymistyczne. Jest to efekt olbrzymich trudności ankietowanych przedsiębiorców we wskazaniu rzeczywistych zmian, jakie wywoła w ich firmach badana inwestycja. I chociaż często mieli świadomość, że oddziaływanie na zatrudnienie będzie znaczące, to jednak poproszeni o wskazanie konkretnych wartości unikali odpowiedzi. Zjawisko to dotyczyło bardzo dużej grupy badanych firm – 80%⁶.

⁶ Problemy w tym zakresie zgłaszane były przez przedsiębiorców już na etapie analizy wybranych podmiotów gospodarczych w badaniach IDI, jednak zespół badawczy przyjął, że

W grupie przedsiębiorstw, które oszacowały planowany przyrost zatrudnienia, blisko 60% podmiotów (czyli 11,75% wszystkich respondentów) wskazało na wzrost o 1 lub 2 osoby. Względnie dużą grupę – 32,5% (czyli 6,5% wszystkich ankietowanych) – stanowią także podmioty deklarujące planowany przyrost miejsc pracy o 3 do 5 stanowisk. Liczba podmiotów, które oczekiwały większego wzrostu zatrudnienia, była znacznie mniejsza i wynosiła łącznie 10% (czyli blisko 2% całej populacji).

Rysunek 63. Wzrost zatrudnienia w analizowanych firmach w wyniku budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza danych zamieszczonych w tabeli 48 potwierdza wcześniej opisane trudności w oszacowaniu rzeczywistego planowanego zatrudnienia przez ankietowane firmy. We wszystkich badanych segmentach największą grupę stanowiły podmioty, które nie udzieliły odpowiedzi. Nie oznacza to jednak, że wszystkie one nie będą w przyszłości zatrudniać nowych pracowników w wyniku wykorzystania potencjału nowo powstającego Portu Lotniczego Lublin jako kanału dystrybucji lub kontaktu z kontrahentami. Niestety, długa perspektywa oraz trudności w oszacowaniu rze-

informacje te są istotne dla efektów projektu, dlatego też nie skorygowano tych pytań w ostatecznym instrumencie badawczym.

czywistych efektów skłaniały je do ucieczki od jednoznacznej odpowiedzi. W konsekwencji znaczna część respondentów (316 podmiotów, czyli 79% całej populacji) wskazała, że oczekuje korzyści w zakresie zatrudnienia płynących z pojawienia się lotniska, jednak nie są w stanie określić rzeczywistej wielkości tego oddziaływania.

Porównując planowany wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w projekt inwestycyjny, należy zauważyć znacznie większe jego oddziaływanie na podmioty, które albo będą uczestniczyły w procesie budowy, albo planują prowadzenie działalności na terenie lotniska. Jest to skutek większych możliwości oszacowania efektów w perspektywie kilku lat w porównaniu z podmiotami niezwiązanymi bezpośrednio z realizowanym projektem inwestycyjnym. Co ciekawe, największa skala oczekiwanego wzrostu zatrudnienia pojawiała się w przypadku firm, które zakładały prowadzenie działalności na terenie lotniska. W grupie tej blisko 30% ankietowanych wskazało na utworzenie przynajmniej 3 stanowisk pracy, z czego aż 4,17% oczekiwało bardzo dużego wzrostu zatrudnienia – od 11 do 20 osób. Dla porównania: zaledwie ok. 15% podmiotów, które będą uczestniczyły tylko w procesie budowy portu lotniczego, planuje utworzenie więcej niż 2 nowych miejsc pracy, z czego tylko 3,13% stanowią firmy planujące zatrudnić ponad 10 osób.

Tabela 49. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w proces budowy i funkcjonowania lotniska

Typ przedsiębiorstwa	Planowany wzrost zatrudnienia					
	brak odpowiedzi	1–2 osoby	3–5 osób	6–10 osób	11–20 osób	pow. 20 osób
Bezpośrednio uczestniczące w procesie budowy Portu Lotniczego Lublin	68,75%	15,63%	6,25%	6,25%	3,13%	0,00%
Planujące prowadzenie działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin	37,50%	33,33%	20,83%	4,17%	4,17%	0,00%

Bezpośrednio uczestniczące w procesie budowy i jednocześnie planujące prowadzenie działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin	50,00%	33,33%	16,67%	0,00%	0,00%	0,00%
Niezaangażowane w budowę i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin	84,62%	9,47%	5,33%	0,30%	0,00%	0,30%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

W przypadku firm, które nie są bezpośrednio zaangażowane w budowę oraz funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin, wyniki są znacznie niższe. Jednak, jak zostało to wcześniej wskazane, w przypadku tych podmiotów rzeczywiste oddziaływanie na zatrudnienie jest na chwilę obecną bardzo trudne do oszacowania.

Tabela 50. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym o różnym profilu działalności

Dominujący rodzaj działalności	Planowany wzrost zatrudnienia					
	brak odpowiedzi	1–2 osoby	3–5 osób	6–10 osób	11–20 osób	pow. 20 osób
Produkcyjna	78,57%	2,38%	9,52%	4,76%	0,00%	0,00%
Usługowa	78,57%	12,50%	6,70%	0,45%	0,45%	0,45%
Handlowa	83,53%	10,59%	5,88%	0,00%	1,18%	0,00%
Brak dominującej działalności	85,29%	17,65%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analizując plany wzrostu zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym profilu działalności, można zauważyć, że największe zmiany powinny nastąpić w przypadku segmentu firm produkcyjnych. W tej grupie zidentyfikowano blisko 15% podmiotów, które planowały utworzenie przynajmniej 3 miejsc pracy w następstwie pojawienia się Portu Lotniczego Lublin, a kolejne 2,38% planuje utworzenie jednego lub dwóch nowych stanowisk. Znaczących zmian należy także oczekiwać w przy-

padku firm prowadzących działalność usługową. Co prawda większość podmiotów (12,5%) planowało najmniejszy możliwy przyrost – o 1 lub 2 stanowiska, jednak w tym segmencie pojawiło się także kilka firm wskazujących na wzrost zatrudnienia od 3 do 5 osób oraz pojedyncze przypadki planujące większe przyrosty stanowisk.

Widoczne są tu niewielkie rozbieżności w porównaniu z analizą spodziewanego wzrostu zatrudnienia w przedsiębiorstwach, gdzie największych zmian w zatrudnieniu oczekiwały podmioty nieposiadające dominującej działalności. Potwierdza to wcześniej opisaną tezę, że rozpiętość czasu pomiędzy badaniem a możliwym efektem, jaki uzyska przedsiębiorstwo w wyniku pojawienia się Portu Lotniczego Lublin, jest na tyle duża, że wiele firm jest w stanie zadeklarować konieczność zatrudnienia dodatkowych pracowników, jednak podanie ich liczby jest bardzo trudne.

Tabela 51. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost w przedsiębiorstwach o różnej wielkości

Wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwie	Planowany wzrost zatrudnienia					
	brak odpowiedzi	1–2 osoby	3–5 osób	6–10 osób	11–20 osób	pow. 20 osób
Do 10 osób	78,81%	13,56%	6,78%	0,00%	0,85%	0,00%
Od 11 do 50 osób	75,00%	13,89%	7,41%	3,70%	0,00%	0,00%
Od 51 do 120 osób	95,35%	0,00%	2,33%	0,00%	0,00%	2,33%
Powyżej 250 osób	91,67%	0,00%	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza danych zamieszczona w tabeli 51 pozwala stwierdzić, że największy oczekiwany wzrost zatrudnienia planowany był w mikro- i małych przedsiębiorstwach, czyli w tych podmiotach które zatrudniały do 50 osób. W obu grupach niecałe 14% populacji wskazało na plany utworzenia jednego lub dwóch stanowisk pracy, a kolejne 7% planowało utworzenie od 3 do 5 miejsc pracy. W obu segmentach rynku pojawiły się także pojedyncze przypadki deklarujące wzrost zatrudnienia przekraczający 5 osób. Tym samym to najmniejsze podmioty dostrzegały w budowie Portu Lotniczego Lublin największy potencjał rozwojowy i dla nich pojawienie się infrastruktury tego typu stanowi podstawę do podjęcia działań związanych z reorganizacją przedsiębiorstwa, a co za tym idzie – zatrudnienia nowych osób. W przypadku

pozostałych segmentów plany dotyczące pojawienia się nowej kadry w związku z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Lublin były znacznie mniejsze – większość respondentów nie udzieliło odpowiedzi (ponad 90%). Jednak warto podkreślić, że w tych nielicznych podmiotach, które pokusiły się o wskazanie planów zatrudnienia, oczekiwany przyrost nowych miejsc pracy był duży, przekraczający 2 osoby.

Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na konieczność przekwalifikowania pracowników

Analiza badań przeprowadzonych w przedsiębiorstwach z województwa lubelskiego wskazuje na niewielki zakres oddziaływania budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na rynek pracy w zakresie zmian kompetencyjnych. Konieczność przekwalifikowania własnych pracowników dostrzegło zaledwie 6,25% całej populacji. Należy jednak zauważyć, że podobnie jak w przypadku badań dotyczących rzeczywistego planowanego zatrudnienia wyniki są prawdopodobnie zaniżone, co jest konsekwencją trudności w oszacowaniu analizowanych wartości w perspektywie długoterminowej. Tym samym, planując wielkość wsparcia szkoleniowego dla rynku lubelskiego, należy zakładać większe potrzeby, niż wynika to z przytoczonych badań.

W grupie podmiotów wskazujących w badaniach szacunkowe liczby pracowników, którzy powinni dostosować swoje kwalifikacje z myślą o pełnym wykorzystaniu potencjału rozwojowego firm płynącego z pojawienia się w regionie nowej infrastruktury transportowej, dominowały jednostki (80%, czyli 5% całej populacji) przewidujące minimalny zakres tych dostosowań (1–2 osoby). Kolejne 12% ankietowanych (3 przedsiębiorstwa) zadeklarowało konieczność przeszkolenia od 3 do 5 pracowników, a w pojedynczych firmach zauważono zasadność przekwalifikowania większej liczby pracowników.

Tabela 52. Liczba pracowników planowanych do przekwalifikowania jako konsekwencja budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin

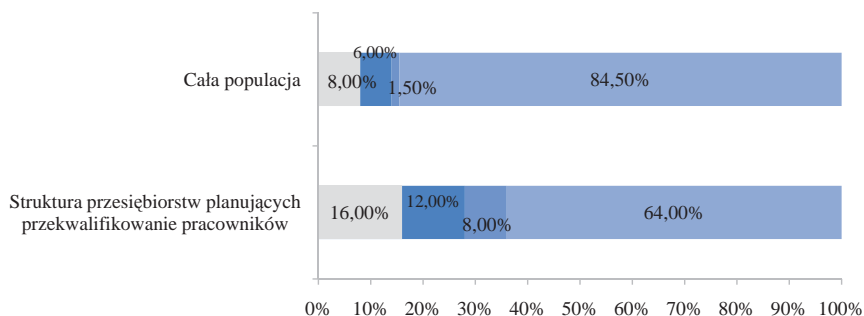
Próba badawcza	Planowana liczba osób do przekwalifikowania					
	brak odpowiedzi	1–2 osoby	3–5 osób	6–10 osób	11–20 osób	pow. 20 osób
Badana populacja	93,75%	5,00%	0,75%	0,25%	0,25%	0,00%

Podmioty, które zaplanowały przekwalifikowanie swoich pracowników	–	80,00%	12,00%	4,00%	4,00%	0,00%
---	---	--------	--------	-------	-------	-------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

W grupie podmiotów, które wskazały na konieczność przekwalifikowania swoich pracowników, pojawiły się 4 firmy, które zamierzają brać bezpośredni udział w procesie budowy Portu Lotniczego Lublin; 3 przedsiębiorstwa, które planują prowadzenie działalności na terenie portu; 2, które będą uczestniczyły w procesie budowy i planują prowadzenie działalności na jego terenie, oraz 16 innych. Tym samym można zauważyć, że udział podmiotów zaangażowanych w proces budowy lub funkcjonowania lotniska planujących przekwalifikowanie swoich pracowników, jest dwukrotnie większy niż ich udział w całej populacji. Potwierdza to tezę, że ich aktywność na rynku szkoleniowym będzie znacznie większa niż w przypadku podmiotów wykorzystujących lotnisko jako kanał dystrybucji lub do kontaktów biznesowych z kontrahentami.

Rysunek 64. Struktura podmiotów planujących przekwalifikowanie pracowników na tle całej populacji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Szczegółowa analiza podmiotów planujących przekwalifikowanie pracowników w celu pełnego wykorzystania możliwości związanych z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Lublin wskazuje na dominujący udział przedsiębiorstw usługowych

(56% tej populacji), przy czym wszystkie one zadeklarowały konieczność przekwalifikowania jednego lub dwóch pracowników. Znaczą część analizowanej grupy (28%) stanowiły także firmy, które nie mają dominującego profilu działalności, oraz firmy produkcyjne (12%), przy czym w wielu z nich planowane jest przekwalifikowanie znacznie większej liczby pracowników.

Podobnie jak w przypadku analizy dotyczącej zakładanego wzrostu zatrudnienia, także w przypadku przekwalifikowywania pracowników najaktywniejsze były mikro- i małe przedsiębiorstwa. Łącznie stanowiły one 84% wszystkich podmiotów planujących przekwalifikowanie kadry. Przy czym należy zauważyć, że skala planowanych szkoleń była niewielka i dotyczyła głównie 1 lub 2 pracowników. Sporadycznie pojawiały się podmioty planujące przekwalifikowanie większej liczby pracowników. Odmienna sytuacja była wśród średnich firm, które w analizowanej populacji wystąpiły mniej licznie, jednak zakres planowanych szkoleń był większy i dotyczył od 3 do 10 osób.

Podsumowując, można zauważyć, że struktura podmiotów, które planują przekwalifikowanie swoich pracowników, jest zbliżona do struktury podmiotów deklarujących wzrost zatrudnienia w następstwie budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin. Z tą jednak różnicą, że skala przewidywanych zmian kompetencyjnych będzie mniej powszechna i obejmie mniejszą grupę osób.

Powyższe rozważania dotyczyły planowanej liczby pracowników, którzy albo zostaną zatrudnieni, albo przekwalifikowani przez firmy. Dla pełnego zobrazowania wpływu analizowanej inwestycji na rynek pracy konieczne jest określenie, jakich kompetencji albo jakich specjalności będą oczekiwały przedsiębiorstwa. Na pytanie w tym zakresie odpowiedziało 71 podmiotów, z których 31 wskazało więcej niż jedną odpowiedź, przez co łączna liczba wskazań wyniosła 111 rekordów. Potwierdza to tezę, że przedsiębiorstwa w perspektywie długoterminowej mają trudności w oszacowaniu wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na ich funkcjonowanie w przyszłości, a tym samym na planowane zmiany w zakresie liczby stanowisk pracy i ewentualnych oczekiwań kompetencyjnych pracowników.

Wśród przedsiębiorstw, które udzieliły odpowiedzi w tym zakresie, dominowały podmioty oczekujące zatrudnienia lub przekwalifikowania pracowników branży budowlanej, takich jak operatorzy maszyn, specjaliści w dziedzinie projektowania i wykonawstwa poszczególnych instalacji oraz pracownicy techniczni. Tym samym potwierdza się opinia, że realizacja tak znaczącej inwestycji infrastrukturalnej ma silne przełożenie na funkcjonowanie firm, które będą uczestniczyć jako wykonaw-

cy lub podwykonawcy tej inwestycji. Dodatkowym czynnikiem, który skłaniał te podmioty do wskazania omawianych kompetencji, był szybki rozwój budownictwa mieszkaniowego, który spowodował w ostatnich latach trudności w pozyskiwaniu pracowników branży budowlanej. W konsekwencji rozpiętość pomiędzy popytem i podażą wpływa na konieczność przekwalifikowania znacznej grupy osób o tych często wąskich i specjalistycznych wymaganiach kompetencyjnych.

Rysunek 65. Kompetencje pracownicze oczekiwane przez przedsiębiorstwa w następstwie budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jak pokazały badania, segmentem rynku, który w wyniku realizacji omawianej inwestycji będzie oczekiwał wzrostu popytu na pracowników, jest branża gastronomiczna. Aż 16 wskazań (blisko 15% wszystkich odpowiedzi) dotyczyło takich kompetencji, jak kelner, kucharz czy też barysta. Jest to wynik oczekiwanego rozwoju tej branży zarówno w bezpośrednim otoczeniu lotniska, jak i w obszarach województwa atrakcyjnych turystycznie, które dzięki pojawieniu się nowej infrastruktury komunikacyjnej liczą na znaczny wzrost liczby osób goszczących na

tych terenach. Potwierdzeniem tezy o oczekiwanym rozwoju turystyki w regionie jest także wzmożony popyt na pracowników z tej branży. Blisko 10% wskazań dotyczących oczekiwań kompetencyjnych związanych było ze specjalistami do spraw turystyki lub przewodnikami turystycznymi.

Budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin jest także przesłanką dla przedsiębiorstw do zintensyfikowania współpracy gospodarczej z kontrahentami, zwłaszcza zagranicznymi. Potwierdzeniem tego są badania, które uwidaczniają wzrost znaczenia znajomości języków obcych w zakresie wymagań pracowniczych (blisko 11% wskazań). Dodatkowo wiele badanych podmiotów wskazało na planowany wzrost popytu lub konieczność przekwalifikowania własnych pracowników na specjalistów w dziedzinie handlu (5,41% wskazań) oraz obsługi importu lub eksportu towaru drogą lotniczą (5,41% wskazań). Tym samym konieczne jest w przyszłości zwiększenie podaży na rynku pracy w takich specjalnościach, jak handlowiec ze znajomością rynków międzynarodowych, logistyk czy też pracownik transportu i spedycji. Dodatkowo nowo budowana infrastruktura przyczyni się do wzrostu popytu na pracowników bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów. Dotyczy to w szczególności handlu (ponad 6% wskazań dotyczyło sprzedawców) oraz transportu, w tym głównie pracowników z licencją taksówkarza (4,5%).

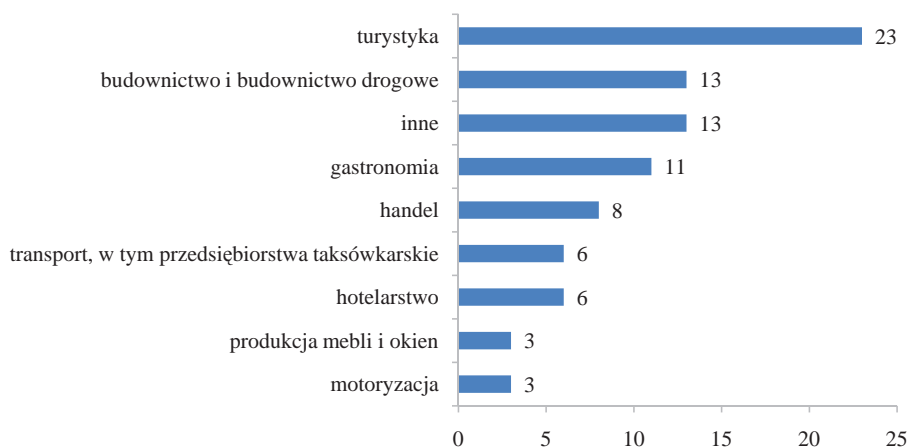
Szeroki zakres oddziaływania budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zmiany kompetencyjne na rynku pracy potwierdza także bardzo liczna grupa wskazań na inne specjalności (ponad 20%), które trudno jest jednoznacznie zagregować ze względu na ich różnorodność. Tym samym realizacja tej kluczowej dla rozwoju regionu inwestycji wpłynie na wiele segmentów rynku, a w konsekwencji na popyt na pracowników o szerokim wachlarzu kompetencyjnym.

Powyższa bezpośrednia analiza kompetencji pracowniczych, jakie będą oczekiwane w wyniku wykorzystania potencjału płynącego z budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin, została uzupełniona o badanie branżowe przedsiębiorstw, które albo zadeklarowały planowany wzrost zatrudnienia albo też zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników. Wzięły w nich udział 62 firmy, które wskazały na wzrost zatrudnienia; 6 podmiotów, które zaplanowały wyłącznie przekwalifikowanie własnych pracowników, oraz 18 firm, które w przyszłości będą zarówno zwiększać zatrudnienie, jak i dokonywać zmian kompetencyjnych.

Ta pośrednia analiza zmian kompetencyjnych w regionie w dużej mierze potwierdziła wcześniejsze spostrzeżenia, że głównymi specjalnościami oczekiwanymi przez badane przedsiębiorstwa będą te związane z turystyką, budownictwem

i gastronomią, z tą jednak różnicą, że wielkość dostosowań w branży turystycznej jest większa niż w poprzednim badaniu. Tym samym należy oczekiwać, że budowa i funkcjonowanie nowej infrastruktury transportowej przekłada się na spodziewany wysoki wzrost ruchu turystycznego, a w konsekwencji podmioty z tego sektora będą starały się pozyskać lub zwiększyć kompetencje własnych pracowników w takich specjalnościach, jak: specjalista ds. turystyki, przewodnik, pilot wycieczek turystycznych czy też specjalista ds. obsługi międzynarodowego ruchu turystyki lotniczej.

Rysunek 66. Analiza branżowa przedsiębiorstw, które wskazały planowany wzrost zatrudnienia, albo zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Wysoki popyt powinien być w przyszłości wywołany także w przedsiębiorstwach z branży budowlanej, w tym budownictwa drogowego. Jak zostało to wcześniej udowodnione, branża ta będzie jednym z ważniejszych beneficjentów tworzenia omawianej infrastruktury komunikacyjnej i inwestycji jej towarzyszących oraz inwestycji realizowanych przez lokalne przedsiębiorstwa w zakresie zwiększenia ich potencjału produkcyjnego lub sprzedażowego. W konsekwencji należy oczekiwać, że w najbliższych latach znacznie wzrośnie popyt na pracowników takich specjal-

ności, jak: architekt, inżynier budownictwa, operator maszyn budowlanych, w tym maszyn budownictwa drogowego, specjalista ds. projektowania oraz wykonawstwa poszczególnych instalacji, robotnik wykwalifikowany (elektryk, hydraulik itp.).

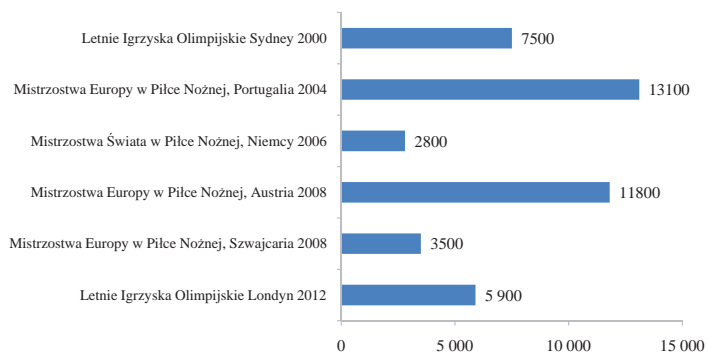
Wzmożony ruch turystyczny wpłynie także na wzrost popytu na produkty i usługi oferowane w regionie. Potwierdzeniem tego jest planowany wzrost zatrudnienia w handlu, co nie pozostanie bez konsekwencji na konieczność przekwalifikowania w przyszłości ludzi głównie w zawodzie specjalisty ds. obsługi klienta, sprzedawcy, w tym – jak pokazały badania szczegółowe – sprzedawcy biletów lotniczych. W najbliższych latach należy także oczekiwać znaczącego wzrostu popytu na pracowników w przedsiębiorstwach gastronomicznych. Tym samym na rynku pracy powinna pojawić się spora grupa nowych pracowników o takich specjalnościach, jak: kucharz, kelner, barman czy barysta. Wyżej omówiony wzrost ruchu turystycznego wywołany pojawieniem się w regionie portu lotniczego nie pozostanie bez wpływu na branżę hotelarską, która – jak pokazały badania szczegółowe – oczekuje podniesienia kwalifikacji pracowników głównie w zakresie znajomości języków obcych. W tym też obszarze powinny być prowadzone szersze dostosowania kompetencyjne, gdyż – zgodnie z wynikami analiz – pracowników o takich kwalifikacjach poszukiwać będą także podmioty z innych branż (gastronomia, turystyka, transport i motoryzacja).

5.2. Oddziaływanie organizacji EURO 2012 w Polsce na zatrudnienie

Jak pokazują doświadczenia innych państw, organizacja dużych imprez sportowych ma bardzo silne przełożenie na gospodarkę, co nie pozostaje bez wpływu na rynek pracy. Dane zamieszczone na rysunku 67 wskazują, że szacowana wielkość nowo utworzonych miejsc pracy wynosiła od 2,8 tys. dla Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w Niemczech do ponad 13 tys. w przypadku Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w Austrii. Tym samym można zauważyć, że skala oddziaływania tego typu imprez jest znacząca. Należy jednak zaznaczyć, że większość tego typu efektów generowana jest w obszarach bezpośrednio zaangażowanych w organizację, czyli tak jak w przypadku EURO 2012 w miastach, gdzie będą bezpośrednio rozgrywane spotkania piłkarskie. Potwierdzeniem tego są wyniki badań dotyczące oddziaływania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w Austrii, które wskazują, że z 13 100 utworzonych miejsc pracy około 85% powstało w regionach, gdzie zloka-

lizowane zostały stadiony, na których rozgrywane były mistrzostwa⁷. Tym samym ich wpływ w pozostałych regionach na zatrudnienie był znacznie mniejszy. Jest to konsekwencją braku znaczących inwestycji infrastrukturalnych generujących wzrost zatrudnienia w budownictwie. Mniejszy jest też ruch turystyczny, który silnie implikuje wzrost nowych miejsc pracy w takich sektorach, jak hotelarstwo, gastronomia, usługi transportowe czy też handel. Większość kibiców poszukuje bowiem bazy noclegowej w miastach, w których realizowane są najważniejsze wydarzenia sportowe, lub w ich pobliżu, dlatego tam koncentrować się będą główne korzyści w zakresie wzrostu popytu i tam też będzie największe oddziaływanie na rynek pracy. Wyjątkiem w tym zakresie jest poszukiwanie przez poszczególne reprezentacje miejsca do przygotowania i treningu. W tym przypadku w województwie lubelskim planowane jest zorganizowanie tego typu bazy w oparciu o infrastrukturę trzech miejscowości: Nałęczów, Puławy i Kazimierz Dolny. W regionie można zatem spodziewać się bezpośredniego wzrostu popytu w handlu i usługach – głównie hotelarskich, gastronomicznych, opieki medycznej i transportowych.

Rysunek 67. Liczba utworzonych miejsc pracy w wyniku organizacji międzynarodowych imprez sportowych w latach 2000–2012



Źródło: Opracowanie na podstawie: J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji*, op. cit., s. 33.

⁷ Ch. Helmenstein, A. Kleissner, *Makroekonomiczne skutki UEFA EURO 2008 w Austrii*, Instytut Ekonomii Sportu, Wiedeń 2008, str. 9–10.

Analizując wpływ organizacji EURO 2012 w Polsce, należy zauważyć, że województwo lubelskie, z wyjątkiem wspomnianego powyżej zakresu, nie jest bezpośrednio zaangażowane w organizację tej imprezy. Tym samym korzyści dla rynku pracy w tym regionie będą prawdopodobnie niewielkie i będą następstwem wzrostu ruchu turystycznego w okresie samych mistrzostw.

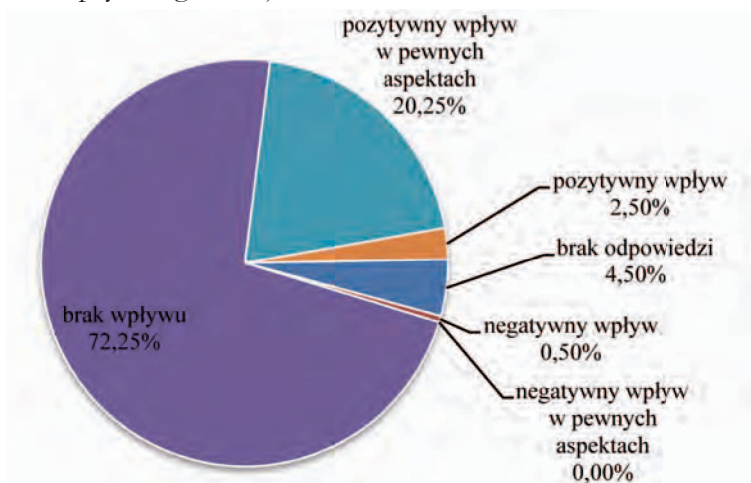
Warto jednak podkreślić, że organizacja tak znaczących imprez sportowych ma silne przełożenie na rozwój turystyki w perspektywie długoterminowej, co określane jest w literaturze jako „efekt barceloński”. Po organizacji Olimpiady w Barcelonie w 1992 roku liczba turystów odwiedzających to miasto wzrosła bowiem dwukrotnie, a korzyści w turystyce odniosła cała Hiszpania. I chociaż zakres oddziaływania tego efektu będzie w Polsce prawdopodobnie mniejszy, należy liczyć się z tym, że intensyfikacja ruchu turystycznego będzie widoczna także w regionach niezwiązanych bezpośrednio z EURO 2012, takich jak województwo lubelskie⁸.

5.2.1. Wpływ organizacji EURO 2012 na wzrost zatrudnienia w regionie

W badaniach dotyczących efektów organizacji EURO 2012 na wybrane obszary funkcjonalne analizowanych przedsiębiorstw można zauważyć niewielki wpływ tej imprezy na wzrost zatrudnienia. Dotyczy to nie tylko powszechności tego oddziaływania, ale także jego skali. Jak pokazują dane zamieszczone na rysunku 68, tylko 4,5% ankietowanych przedsiębiorstw nie udzieliło odpowiedzi w tym zakresie, jednak aż 72,25% firm wskazało na brak wpływu organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w Polsce i na Ukrainie na liczbę miejsc pracy. Tym samym dla ponad $\frac{3}{4}$ analizowanych podmiotów impreza ta nie wpłynie na zatrudnienie.

⁸ J. Borowski, *Raport na temat wpływu przygotowań...*, op. cit., s. 14.

Rysunek 68. Wpływ organizacji EURO 2012 na zatrudnienie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Także wśród przedsiębiorstw, które udzieliły pozytywnych odpowiedzi, skala oddziaływania tej imprezy sportowej na zatrudnienie nie powinna być znacząca, gdyż tylko 10 z nich (2,5% populacji) wskazało na jednoznaczne pozytywne oddziaływanie, a większość podmiotów (20,25% całej populacji) zaznaczyło, że korzyści pojawią się tylko w wybranych aspektach. Jest to wynikiem trudności w oszacowaniu, jaki będzie zakres bezpośredniego uczestnictwa podmiotów z województwa lubelskiego w organizacji przedsięwzięcia i jakie działania towarzyszące zostaną skierowane do regionu. Brak jest też możliwości przeanalizowania skali ruchu turystycznego w województwie związanego z EURO 2012 w perspektywie długoterminowej.

Badania szczegółowe, zamieszczone w tabeli 53 wykazały nieznaczne różnice w zakresie wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie w firmach o różnym profilu działalności. Największe oddziaływanie spodziewane jest w przedsiębiorstwach usługowych, gdzie blisko 25% ankietowanych podmiotów wskazało, że oczekuje wzrostu zatrudnienia w wyniku organizacji mistrzostw w Polsce, przy czym większość z nich liczy na oddziaływanie tylko w wybranych aspektach. Jest to efekt największych korzyści, jakie mogą być osiągnięte w następstwie znacznego wzrostu popytu w takich obszarach, jak turystyka, transport czy też gastronomia.

Pozytywnych zmian należy oczekiwać także w działalności handlowej, czego potwierdzeniem jest względnie duża liczba przedsiębiorstw spodziewających się utworzenia nowych miejsc pracy (16,28%) w tym segmencie. Badania wykazały, że najmniejszych zmian w zakresie zatrudnienia spodziewają się firmy produkcyjne, wśród których tylko 10% oczekuje wzrostu zatrudnienia. Dla nich bowiem to wydarzenie sportowe stanie się jedynie przesłanką do poprawy swojego wizerunku i ewentualnego zdobycia nowych kontaktów biznesowych, nie będzie jednak bezpośrednio wpływać na popyt, a w konsekwencji na potrzebę zatrudnienia nowych pracowników.

Tabela 53. Porównanie wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym profilu działalności

Dominujący rodzaj działalności	Brak odpowiedzi	Negatywny wpływ	Negatywny wpływ w pewnych aspektach	Brak wpływu	Pozytywny wpływ w pewnych aspektach	Pozytywny wpływ
Produkcyjna	0,00%	0,00%	0,00%	90,00%	5,00%	5,00%
Usługowa	6,31%	0,45%	0,00%	69,82%	20,72%	2,70%
Handlowa	3,49%	1,16%	0,00%	79,07%	16,28%	0,00%
Brak dominującej działalności	3,45%	0,00%	0,00%	82,76%	6,90%	6,90%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza szczegółowa wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie pozwala dostrzec spadek tego oddziaływania wraz ze wzrostem wielkości firmy. Jest to zjawisko pozytywne, gdyż największych efektów należy spodziewać się wśród podmiotów najliczniej reprezentowanych w regionie. Ponad ¼ mikroprzedsiębiorstw wskazała na pozytywne efekty w zakresie zatrudnienia w wyniku realizacji omawianej imprezy sportowej w Polsce. Także wśród małych podmiotów zakres planowanego oddziaływania powinien być znaczący, gdyż blisko 20% z nich oceniło, że będzie ona miała pozytywny wpływ na powstanie nowych miejsc pracy. Należy jednak zauważyć, że w tej grupie przedsiębiorstw znalazły się także dwa podmioty, które wskazały, że organizacja EURO 2012 będzie miała negatywne przełożenie na wielkość ich zatrudnienia. Może to być tłumaczone obawą przed

dynamicznym rozwojem konkurencji, która będzie efektywniej wykorzystywała nadarżającą się okazję związaną z krótkoterminowym wzrostem popytu

Tabela 54. Porównanie wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnej wielkości

Wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwie	Brak odpowiedzi	Negatywny wpływ	Negatywny wpływ w pewnych aspektach	Brak wpływu	Pozytywny wpływ w pewnych aspektach	Pozytywny wpływ
Do 10 osób	5,93%	0,00%	0,00%	67,37%	25,00%	1,69%
Od 11 do 50 osób	2,78%	1,85%	0,00%	76,85%	14,81%	3,70%
Od 51 do 120 osób	2,33%	0,00%	0,00%	81,40%	11,63%	4,65%
Powyżej 250 osób	0,00%	0,00%	0,00%	91,67%	8,33%	0,00%

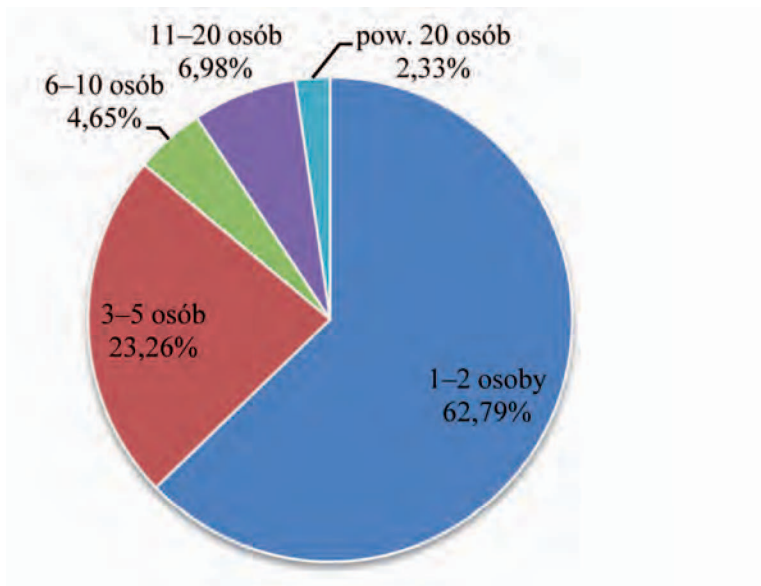
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Dla porównania: wśród średnich i dużych przedsiębiorstw spodziewane efekty w zakresie zatrudnienia są znacznie mniejsze. W pierwszym przypadku niewiele ponad 15% podmiotów dostrzegło szansę na wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, a wśród dużych firm wynik był jeszcze mniejszy i wyniósł niecałe 9%.

Wyżej opisane badania przedstawiały odczucia przedsiębiorstw dotyczące wpływu organizacji EURO 2012 na wielkość zatrudnienia. W przypadku analizy rzeczywistego planowanego zwiększenia ilości miejsc pracy wyniki są mniej optymistyczne. Tylko 43 podmioty (niecałe 11% badanej populacji) zaplanowały przyrost zatrudnienia, a dodatkowo ponad połowa z nich wskazała na konieczność zatrudnienia w przyszłości tylko jednego lub dwóch pracowników. Jest to efekt olbrzymich trudności ankietowanych przedsiębiorców w określeniu rzeczywistych zmian, jakie wywoła w ich firmach organizacja badanej imprezy sportowej. Trudności te spowodowane są znaczną odległością czasową pomiędzy badaniem a samą imprezą, brakiem wiedzy na temat zaangażowania województwa lubelskiego w to przedsięwzięcie oraz problemami w oszacowaniu potrzeb tworzenia nowych miejsc pracy w przyszłości. Dodatkowo respondenci sygnalizowali, że pozytywne zmiany związane z EURO 2012 dla firmy będą miały

charakter krótkoterminowy, dlatego w niewielkim stopniu będą się przekładały na pozyskiwanie stałych pracowników.

Rysunek 69. Planowany wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 43 przedsiębiorstwa, 11% całej populacji)



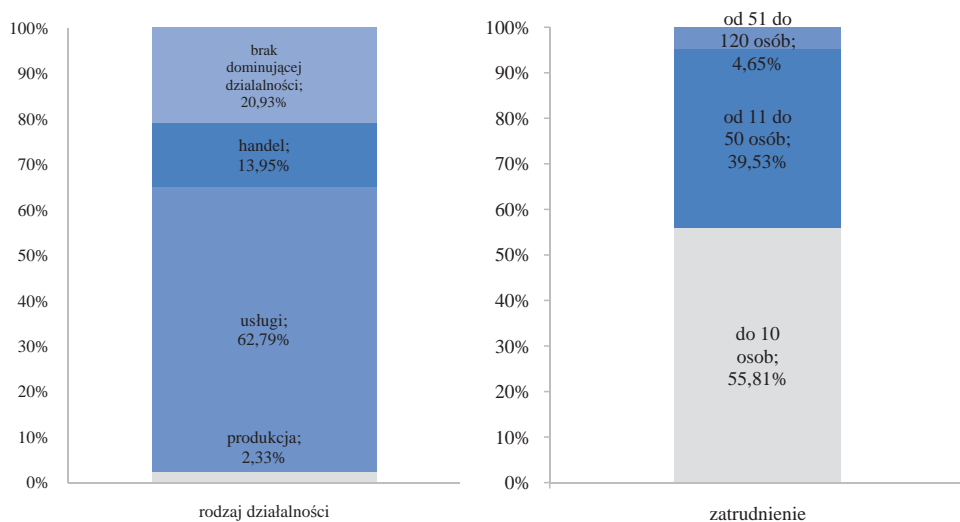
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jak pokazują dane przedstawione na rysunku 69, tylko 16 badanych podmiotów (4% całej populacji) wskazało na konieczność utworzenia przynajmniej trzech nowych stanowisk pracy w celu wykorzystania zmian rynkowych, jakie pojawią się w wyniku organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. W grupie tej pojawiły się głównie przedsiębiorstwa wskazujące na wzrost zatrudnienia od 3 do 5 osób, chociaż w pojedynczych przypadkach planowane zatrudnienie było większe i wynosiło ponad 10 osób (4 podmioty, czyli 1% całej populacji).

W grupie 43 firm, które wykazały w badaniach planowany wzrost zatrudnienia w następstwie organizacji EURO 2012 w Polsce, dominowały przedsiębiorstwa usługowe stanowiące 62,8% populacji. Potwierdza to wcześniejsze spostrzeżenia, że to właśnie te podmioty w największym stopniu skorzystają na krótkoterminowym

wzroście popytu i to one będą musiały utworzyć nowe stanowiska pracy. Dodatkowo należy zauważyć, że praktycznie tylko w tej grupie pojawiły się firmy, które zaplanowały znaczący wzrost zatrudnienia przekraczający 6 osób. W przypadku pozostałych segmentów rynku badania wykazały znacznie mniejszą powszechność planowanego wzrostu zatrudnienia. W konsekwencji tylko 9 podmiotów, które nie mają dominującej działalności (blisko 21% analizowanej populacji), 6 przedsiębiorstw handlowych i jedno produkcyjne wskazało na konieczność utworzenia nowych miejsc pracy. Tym samym zakres oddziaływania organizacji mistrzostw na te profile działalności będzie prawdopodobnie znacznie mniejszy.

Rysunek 70. Struktura przedsiębiorstw, które zaplanowały wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 43 przedsiębiorstwa, 11% całej populacji)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

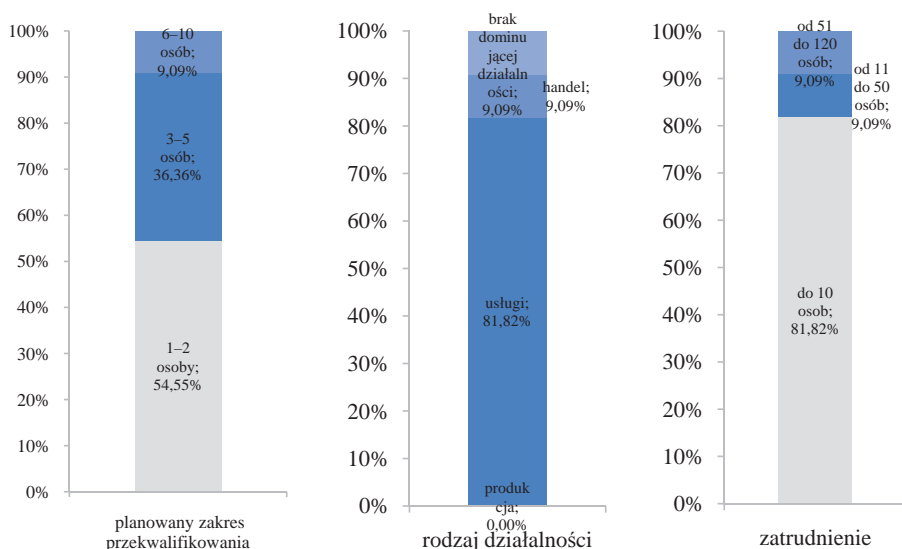
Analizując strukturę podmiotów, które zaplanowały wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012, można zauważyć, że zmiany te będą dotyczyły głównie najmniejszych firm. W grupie tej mikroprzedsiębiorstwa stanowiły blisko 56%, a małe podmioty gospodarcze zatrudniające od 11 do 50 osób – blisko 40%

badanej populacji. Przy czym większość z nich wskazała na najmniejszy zakres zmiany w zatrudnieniu o 1 lub 2 stanowiska pracy. Planowany wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012 zadeklarowały także 2 średnie firmy, z których jedna zaplanowała najmniejszy wzrost zatrudnienia o 1 lub 2 osoby, a druga największy – powyżej 20 osób.

Podsumowując, można zauważyć, że zakres oddziaływania organizacji Mi-strzostw Europy w Piłce Nożnej na województwo lubelskie będzie niewielki i głównie obejmie mikro- i małe przedsiębiorstwa o charakterze usługowym i usługowo-handlowym.

5.2.2. Wpływ organizacji EURO 2012 na konieczność przekwalifikowania pracowników

Rysunek 71. Struktura przedsiębiorstw, które zaplanowały przekwalifikowanie pracowników w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 11 przedsiębiorstw, 2,75% całej populacji)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza badań przeprowadzonych w przedsiębiorstwach z województwa lubelskiego wskazuje na niewielki zakres oddziaływania organizacji EURO 2012 na rynek pracy w zakresie zmian kompetencyjnych. Na konieczność przekwalifikowania własnych pracowników wskazało zaledwie 11 podmiotów, czyli 2,75% całej populacji. Przy czym 6 z nich oczekiwało konieczności zmiany kompetencyjnej tylko 1 lub 2 pracowników, 4 podmioty gospodarcze przewidywały przeszkolenie od 3 do 5 osób, a tylko jedna firma planowała dokonanie tych zmian w większym zakresie, przekraczającym 6 osób. Należy jednak zauważyć, że podobnie jak w przypadku badań dotyczących rzeczywistego planowanego zatrudnienia wyniki są prawdopodobnie znacznie zaniżone, co jest konsekwencją trudności w oszacowaniu liczby pracowników, którzy powinni zmienić swoje kwalifikacje w perspektywie długoterminowej. Tym samym, planując wielkość wsparcia szkoleniowego dla rynku lubelskiego, należy zakładać większe potrzeby, niż wynika to z przytoczonych badań.

Szczegółowa analiza podmiotów planujących przekwalifikowanie pracowników w celu pełnego wykorzystania możliwości związanych z organizacją EURO 2012 w Polsce wskazuje, że w grupie tej znalazły się praktycznie wyłącznie przedsiębiorstwa usługowe (9 podmiotów z 11), 1 podmiot usługowo-handlowy i jedna firma o dominującej działalności handlowej. Potwierdza to wcześniejsze spostrzeżenia, że to właśnie podmioty z tych sektorów będą głównymi beneficjentami korzyści płynących z organizacji imprezy sportowej o znaczeniu międzynarodowym. Także wielkości tych przedsiębiorstw potwierdzają wcześniejsze spostrzeżenia, że EURO 2012 będzie miało największy wpływ na zatrudnienie i kompetencje pracowników w najmniejszych firmach. Z tą jednak różnicą, że dominują mikroprzedsiębiorstwa (9 podmiotów z 11), a mniejsze znaczenie mają małe i średnie podmioty (w obu przypadkach planowane zmiany kompetencyjne zostały wskazane przez tylko jeden podmiot). Tym samym zakres zmian kompetencyjnych będzie dotyczył zbliżonego kręgu podmiotów jak w przypadku wzrostu zatrudnienia.

Wcześniejsze rozważania dotyczyły planowanej liczby pracowników, którzy albo zostaną zatrudnieni, albo przekwalifikowani przez przedsiębiorstwa dostosowujące swoją strukturę kompetencji pracowników w celu wykorzystania potencjału, jaki pojawia się w wyniku organizacji EURO 2012. Dla pełnego zobrazowania wpływu analizowanej inwestycji na rynek pracy konieczne jest jeszcze określenie, jakich kompetencji albo jakich specjalności będą oczekiwały przedsiębiorstwa. Na pytanie w tym zakresie odpowiedziało 18 podmiotów, z których 12 wskazało więcej niż jedną odpowiedź, dzięki czemu łączna liczba wskazań wyniosła 32. Potwierdza

to tezę, że przedsiębiorstwa w perspektywie długoterminowej mają trudności w oszacowaniu wpływu organizacji tej imprezy sportowej w Polsce na ich kadry i to zarówno w zakresie wielkości zatrudnienia, jak i wymaganych kompetencji.

Jak pokazały wyniki badań zamieszczone na rysunku 72, najczęściej wskazywanymi specjalnościami, na które wzrośnie popyt w wyniku organizacji EURO 2012 w Polsce, będą pracownicy budowlani. Przygotowania do tej imprezy przyczyniają się bowiem do rozbudowy infrastruktury sportowej i komunikacyjnej, finansowanej z budżetu państwa lub poszczególnych samorządów. Dodatkowo także pojedyncze podmioty gospodarcze starają się dokonać inwestycji własnych w remont czy rozbudowę w celu lepszego wykorzystania potencjału płynącego z napływu turystów do regionu czy też zwiększonego popytu w handlu oraz gastronomii. To zwiększa zapotrzebowanie na takie specjalności, jak obsługa maszyn budownictwa drogowego, specjalistów w dziedzinie projektowania i wykonawstwa poszczególnych instalacji oraz pracowników technicznych.

Rysunek 72. Kompetencje pracownicze oczekiwane przez przedsiębiorstwa w następstwie organizacji EURO 2012 w Polsce



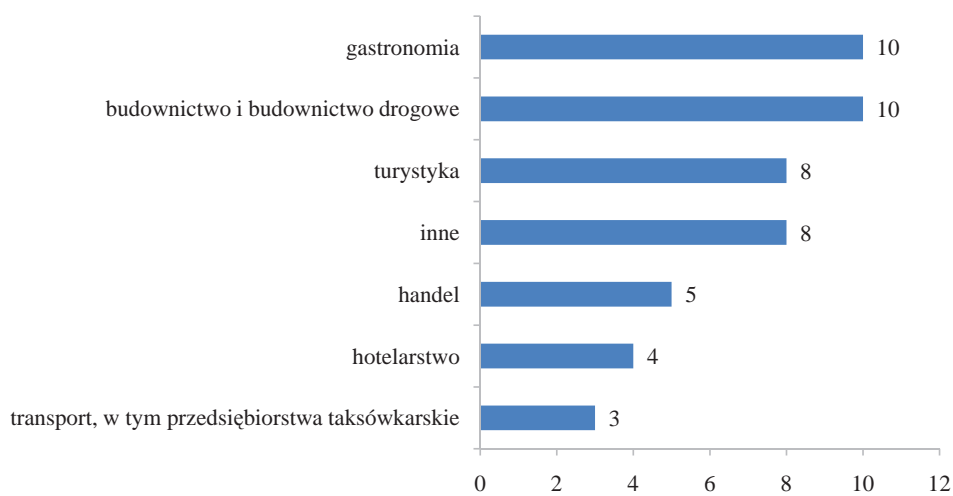
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Segmentem rynku, który w wyniku organizacji omawianej imprezy sportowej w Polsce będzie także zwiększał popyt na pracowników, jest branża gastronomiczna. Aż 6 wskazań (blisko 20% wszystkich odpowiedzi) dotyczyło takich kompetencji, jak kelner czy kucharz. Jak pokazały wcześniejsze badania, zakres oddziaływania w tym segmencie powinien być większy, jednak trzeba zauważyć, że imprezy sportowe mają charakter krótkotrwały, dlatego ich wpływ na zatrudnienie jest niewielki i trudny do przewidzenia, co szczególnie widać właśnie w gastronomii.

Wyżej przytoczone badania wskazują, że przedsiębiorstwa z województwa lubelskiego oczekiwały w wyniku organizacji EURO 2012 wzmożonego ruchu turystycznego. Potwierdzeniem tego był sygnalizowany wzrost popytu na pracowników o takich specjalnościach, jak specjalista ds. turystyki, przewodnik, lekarz czy też ratownik. Dodatkowo względnie duża liczba podmiotów wskazała na konieczność podniesienia wiedzy pracowników w zakresie znajomości języków obcych. W tym jednak przypadku oczekiwania kompetencyjne w omawianym zakresie mogą być także konsekwencją wzrostu planowanych kontaktów biznesowych firm z województwa lubelskiego z kontrahentami zagranicznymi. Imprezy sportowe o tak znaczącej skali mają bowiem silne przełożenie na promocję podmiotów gospodarczych z państw będących organizatorami. Potwierdzeniem tej tezy było także wskazanie przez jeden z podmiotów planowanego wzrostu popytu na specjalistów ds. handlu.

Wyżej omówiona bezpośrednia analiza kompetencji pracowniczych została uzupełniona o badanie branżowe przedsiębiorstw, które albo wskazały planowany wzrost zatrudnienia, albo też zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników. Wzięło w nim udział 39 firm, które zadeklarowały wzrost zatrudnienia; 5 podmiotów, które zaplanowały wyłącznie przekwalifikowanie własnych pracowników, oraz 4 firmy, które w przyszłości będą zarówno zwiększać zatrudnienie, jak i dokonywać zmian kompetencyjnych.

Rysunek 73. Analiza branżowa przedsiębiorstw, które albo wskazały planowany wzrost zatrudnienia, albo też zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Analiza danych zamieszczonych na rysunku 73 potwierdziła wcześniejsze spostrzeżenia, że głównymi specjalnościami oczekiwanymi przez badane przedsiębiorstwa będą te związane z gastronomią, budownictwem i turystyką, z tą jednak różnicą, że rozmiar dostosowań w branży turystycznej jest większy niż wynika to z badania bezpośredniego. Tym samym należy zauważyć, że dostosowania kompetencyjne na rynku pracy powinny dotyczyć dwóch obszarów: kompleksowej obsługi wzmożonego ruchu turystycznego oraz budownictwa.

Prognozując zakres dostosowania kompetencyjnego na rynku pracy w zakresie wykorzystania zwiększonego ruchu turystycznego wywołanego organizacją EURO 2012, szczególną uwagę trzeba zwrócić na pracowników branży gastronomicznej i turystycznej. Dotyczy to głównie takich specjalności, jak kucharz, kelner, barman, barysta czy też specjalista ds. turystyki, przewodnik lub pilot wycieczek turystycznych. Dodatkowo ten okresowy wzrost napływu turystów pociągnie za sobą konieczność przeszkolenia pracowników w branży hotelarskiej i handlu.

W tych jednak segmentach najważniejszą kompetencją oczekiwaną przez analizowane podmioty była znajomość języków obcych. Należy ponadto zauważyć, że poprawa umiejętności komunikacyjnych w zakresie międzynarodowym była oczekiwana także w innych segmentach rynku, dlatego też powinny pojawić się szerokie możliwości szkoleniowe pozwalające na wzrost kompetencji w tym zakresie.

Wzrost popytu na pracowników powinien być w przyszłości wywołany także w przedsiębiorstwach z branży budowlanej. Jak zostało to wcześniej udowodnione, branża ta będzie jednym z ważniejszych beneficjentów organizacji EURO 2012, w związku z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej oraz inwestycjami realizowanymi przez lokalne przedsiębiorstwa w zakresie zwiększenia ich potencjału produkcyjnego lub sprzedażowego. W konsekwencji należy oczekiwać, że w najbliższych latach znacznie wzrośnie popyt na pracowników takich specjalności, jak architekt, inżynier budownictwa, operator maszyn budowlanych, specjalista ds. projektowania oraz wykonawstwa poszczególnych instalacji, robotnik wykwalifikowany (elektryk, hydraulik itp.).

Jak pokazały powyższe analizy dotyczące oddziaływania budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin oraz organizacji EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie, wpływ tych wydarzeń na rynek pracy w województwie lubelskim będzie znaczący. Zmiany te będą miały zarówno charakter ilościowy, jak i jakościowy.

W tym pierwszym aspekcie należy zauważyć, że budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin przyczyni się w perspektywie średnioterminowej (do roku 2016) do powstania od 1 000 do 2 000 miejsc pracy na lotnisku i w jego bezpośrednim otoczeniu oraz do stworzenia ponad 1 000 kolejnych nowych stanowisk w przedsiębiorstwach, które zwiększą zakres swojej działalności dzięki pojawieniu się nowego kanału dystrybucji lub efektywnego kanału komunikacji z kontrahentami. Ponadto wraz z rozwojem Portu Lotniczego Lublin systematycznie będzie się powiększała skala jego oddziaływania na rynek pracy.

Organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 będzie prawdopodobnie miała znacznie mniejsze znaczenie dla rynku pracy, a dodatkowo jej charakter będzie w dużej mierze krótkotrwały. Jedynym efektem długoterminowym w tym zakresie może być wzrost ruchu turystycznego w regionie, który jest następstwem tzw. efektu barcelońskiego. Niestety, oddziaływanie to dotyczy głównie miast bezpośrednio zaangażowanych w wydarzenia sportowe, dlatego w naszym regionie będzie ono znaczenie ograniczone. Tym samym należy oczekiwać, że w województwie lubelskim w wyniku organizacji omawianej imprezy sportowej o znaczeniu międzynarodowym zostanie utworzonych kilkaset nowych

miejsc pracy, które jednak będą miały przełożenie na rynek pracy jedynie w okresie trwania mistrzostw.

Jak zostało to wyżej udowodnione, zarówno budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin, jak i organizacja EURO 2012 będą miały przełożenie na zmiany związane z kompetencjami pracowniczymi. Za podsumowanie omówionych badań w tym zakresie posłuży analiza przestrzenna oddziaływania zaprezentowana na rysunku 74. Wskazuje ona nierównomierne rozłożenie zmian na rynku pracy, gdyż większość dostosowań oczekiwana była przez przedsiębiorców zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie budowanego portu lotniczego, czyli w powiatach lubelskim i świdnickim. Na tych terenach najczęściej firm oczekiwało zmian w zakresie dostosowania kompetencji, największy był też zakres tematyczny tych dostosowań. Znaczne zmiany na rynku pracy w zakresie umiejętności pracowników zgłoszone zostały także przez przedsiębiorstwa zlokalizowane w dużych ośrodkach miejskich, takich jak Puławy, Zamość, Biała Podlaska czy Chełm. Przy czym tylko w przypadku tych dwóch pierwszych miast pojawiły się szerokie oczekiwania co do kompetencji, obejmujące wiele specjalności. W przypadku pozostałych powiatów zmiany na rynku pracy zarówno w zakresie ilości, jak i kompetencji pracowniczych będą prawdopodobnie znacznie mniejsze.

Budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin oraz organizacja EURO 2012 w największym stopniu przyczynią się do wzmożonego ruchu turystycznego. Będzie to miało przełożenie na wzrost popytu na pracę w segmencie gastronomii, w takich specjalnościach jak kucharz, kelner, barman, barysta. Wzmocnieniu ulegnie branża turystyczna, stąd oczekiwany wzrost popytu na specjalistów ds. turystyki, przewodników i pilotów wycieczek turystycznych. Wzrośnie także popyt w handlu i hotelarstwie, co wzmacnia zapotrzebowanie na pracowników o specjalności sprzedawca, w tym sprzedawca biletów lotniczych, oraz pracowników z dobrą znajomością języków obcych. Ten drugi zakres kompetencyjny jest oczekiwany wśród przedsiębiorstw z wielu branż i był powszechnie zgłaszany przez analizowane firmy. Podobnie w przypadku specjalistów z dziedziny spedycji, logistyki i cargo, gdzie ten zakres kompetencyjny sygnalizowany był przez wiele podmiotów gospodarczych z różnych sektorów, w tym przedsiębiorstwa produkcyjne.

Rysunek 74. Obszary kompetencyjne oczekiwane przez przedsiębiorców planujących wzrost zatrudnienia lub przeszkolenie pracowników w następstwie budowy Portu Lotniczego Lublin lub organizacji EURO 2012 (w podziale na powiaty)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Zarówno budowa i funkcjonowanie Portu Lotniczego Lublin, jak i organizacja EURO 2012 będą miały przełożenie na rozwój branży budowlanej, co jest wynikiem wspomnianych inwestycji infrastrukturalnych i tych realizowanych przez pojedyncze firmy w celu dostosowania ich działalności do wzmożonego popytu. W konsekwencji w najbliższych latach znacznie wzrośnie zapotrzebowanie na pracowników takich specjalności, jak architekt, inżynier budownictwa, operator maszyn budowlanych, w tym maszyn budownictwa drogowego, specjalista ds. projektowania oraz wykonawstwa poszczególnych instalacji, robotnik wykwalifikowany (elektryk, hydraulik itp.).

6. Powszechność wykorzystania nowo budowanego Portu Lotniczego Lublin przez przedsiębiorstwa w województwie lubelskim oraz oddziaływanie inwestycji na ułatwienia logistyczne dla analizowanych podmiotów

6.1. Aktualna powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie firmy

Wyniki przeprowadzonego badania ankietowego przedstawione w tabeli 55 pozwalają zauważyć, że obecnie z transportu lotniczego korzysta ok. 40% ankietowanych przedsiębiorstw. Oznacza to, iż lubelskie firmy wykorzystują tego rodzaju usługi w niewielkim stopniu.

Tabela 55. Aktualna powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego

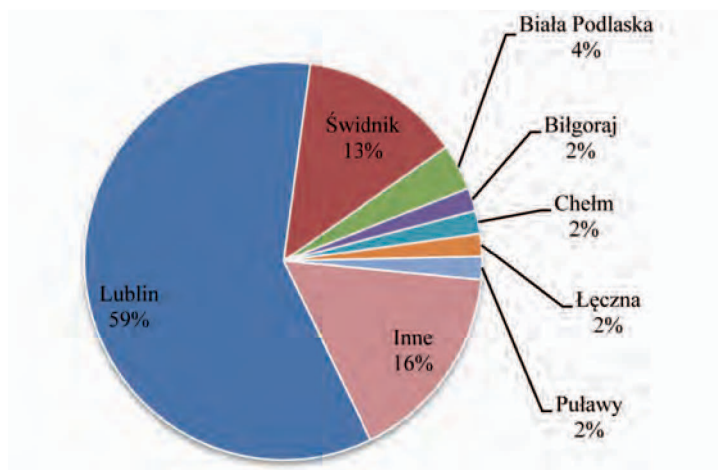
Rodzaj usługi transportu lotniczego	Liczba korzystających przedsiębiorstw	Wartość procentowa
Przeloty pracowników w ramach wykonywanych obowiązków	90	22,50%
Dostarczanie towarów do kontrahentów	39	9,75%
Odbiór towarów od kontrahentów	54	13,50%
Kontakt partnerów biznesowych z firmą	89	22,25%
Inne usługi	25	6,25%
Nie korzysta	240	60,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Firmy korzystające z usług transportu lotniczego prowadzą działalność głównie na terenie Lublina (rysunek 75). Aż 95 ankietowanych przedsiębiorstw z tego miasta zadeklarowało wykorzystanie co najmniej jednej z podanych w ankiecie usług. Również przedsiębiorstwa ze Świdnika wykazują istotną aktywność w tym zakresie. Może być to spowodowane większą ich dostępnością do usług portów lotniczych znajdujących się najbliżej Lublina, tj. w Warszawie lub w Rzeszowie. Chęć korzystania z usług wymienionych portów oznacza konieczność podróży i transportu towarów. Przedsiębiorstwa, które działają na terenie Lublina lub w jego okolicach, mają większe możliwości w tym zakresie ze względu na lepiej rozwiniętą infrastrukturę drogową, łączącą Lublin ze stolicą i Rzeszowem. Firmy mogą skorzystać z transportu kolejowego lub drogowego.

Znaczną aktywność w zakresie wykorzystania usług transportu lotniczego wykazały również przedsiębiorstwa z Białej Podlaskiej, których odległość od lotniska w Warszawie jest zdecydowanie mniejsza niż innych firm z regionu. Oznacza to znaczną obniżkę kosztów transportu towarów lub osób do i z lotniska.

Rysunek 75. Przedsiębiorstwa korzystające z usług transportu lotniczego według miast



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Przedsiębiorstwa, które korzystają obecnie z usług transportu lotniczego to głównie spółki osobowe (41,25%) oraz przedsiębiorstwa państwowe (35,63%).

Taka sytuacja nie dziwi, bowiem są to przedsiębiorstwa duże, funkcjonujące od lat lub działające w branży handlowej, która wymaga częstych kontaktów ze światem oraz wymusza konieczność sprowadzania towarów zza granicy lub wysyłki własnych produktów. Wśród firm korzystających z usług lotniczych spółki kapitałowe stanowią 18,13% ankietowanych; tylko niewielki odsetek stanowią przedsiębiorstwa komunalne i osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Większość z tych firm prowadzi działalność usługową (33,75%), a możliwość przemieszczania się drogą powietrzną otwiera im drogę do nawiązywania kontaktów biznesowych oraz ułatwia podróże służbowe pracowników. Częstokroć przedsiębiorstwa usługowe sprowadzają również sprzęt potrzebny do ich działalności zza granicy, korzystając przy tym z usług lotniczych. Firmy prowadzące działalność handlową stanowią 11,25%, zaś przedsiębiorstwa o charakterze produkcyjnym to 8,13% firm korzystających z usług transportu lotniczego. Pozostałe podmioty mają charakter mieszany.

W przeważającej mierze przedsiębiorstwa wykorzystują aktualnie usługi transportu lotniczego w ramach przelotów pracowników wykonujących swoje obowiązki służbowe. Z tego typu usług korzysta 90 ankietowanych przedsiębiorstw, co stanowi 22,5% grupy badawczej. Firmy, w których pracownicy korzystają z przelotów, opierają swoją działalność przede wszystkim na turystyce. Taka sytuacja nie jest zaskoczeniem, bowiem charakter branży turystycznej wymaga częstych przelotów pracowników, którzy są opiekunami zorganizowanych grup.

Wiele lubelskich firm (22,25% ankietowanych) wykorzystuje transport lotniczy do usprawnienia kontaktów partnerów biznesowych z przedsiębiorstwem. W tym przypadku dominującą jest branża budowlana, na drugim miejscu plasuje się turystyka razem z handlem i usługami, zaś kolejna to gastronomia.

Można zauważyć, że lubelskie firmy wykorzystują również transport lotniczy do dostarczania lub odbioru towarów od kontrahentów, przy czym większą popularnością cieszy się odbiór towarów. Z tego typu usług korzysta 13,5% ankietowanych przedsiębiorstw, podczas gdy zaledwie 9,75% firm korzysta z możliwości dostarczania towarów do kontrahentów za pośrednictwem transportu lotniczego. Oznacza to, że lubelskie firmy jeszcze nie przekonały się do usług transportu lotniczego jako formy dostawy. Możliwe, że ma to związek z wysokimi kosztami tego typu transportu i koniecznością dowozu towaru do odległego lotniska w Warszawie.

Z innych usług transportu lotniczego korzysta 6,25% badanych przedsiębiorstw. W głównej mierze są to biura turystyczne, dla których przeloty pasażerskie stano-

wią nieodłączną część organizowanych przez nie imprez. Biura turystyczne i inne lubelskie firmy pośredniczą również w sprzedaży biletów lotniczych.

Aż 60% przedsiębiorstw z Lubelszczyzny w ogóle nie korzysta z usług transportu lotniczego. Może to być wynikiem wspomnianych wcześniej wysokich kosztów tego typu transportu, konieczności dalekich podróży do najbliższych portów lotniczych znajdujących się w Warszawie czy w Rzeszowie. Stopień aktualnej powszechności usług lotniczych wśród lubelskich firm może być również związany z brakiem konieczności tego typu transportu lub nieodczuwaniem potrzeby korzystania z niego, co wiąże się przede wszystkim z lokalnym zasięgiem działalności większości lubelskich przedsiębiorstw.

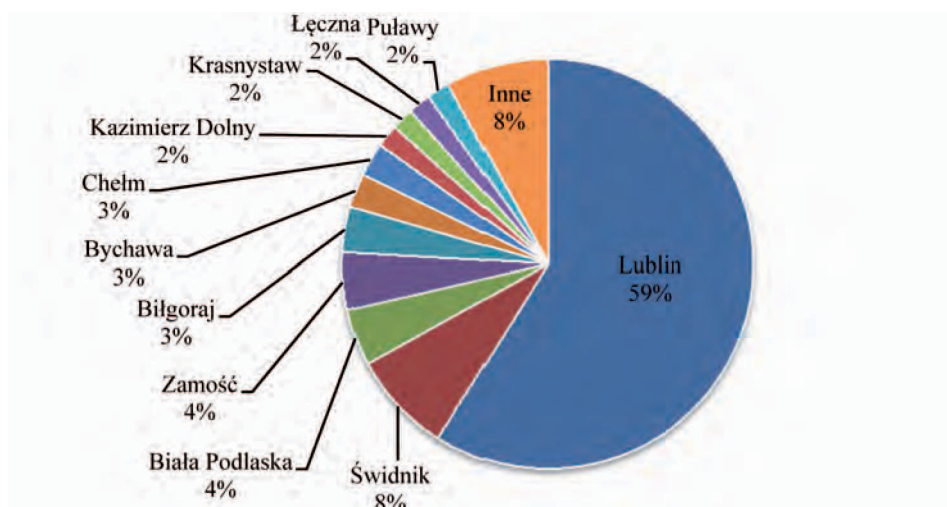
6.2. Powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin

Co oczywiste, zakończenie budowy i uruchomienie Portu Lotniczego Lublin zdecydowanie wpłynie – w świetle wyników badań – na poprawę wykorzystania transportu lotniczego przez lubelskie firmy. Aż 112 przedsiębiorstw, które dotychczas nie korzystały z usług transportu lotniczego zadeklarowało korzystanie z nich po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin (rysunek 76). Większość z nich swoją działalność prowadzi na terenie Lublina (58%). Również firmy znajdujące się na terenie Świdnika, Białej Podlaskiej, Zamościa czy Biłgoraja zdecydują się w dużej mierze na korzystanie z usług transportu lotniczego po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin. Można zatem twierdzić, że główną barierą, dla której firmy dotychczas nie korzystały z tego typu usług, jest znaczna odległość od lotnisk w Warszawie czy Rzeszowie i związana z nią konieczność dojazdów, nie zaś brak odczuwanej potrzeby wykorzystania usług transportu powietrznego. Oznacza to, że budowa Portu Lotniczego Lublin pozytywnie wpłynie na rozwój wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa.

Firmy, które wcześniej nie korzystały z usług lotniczych, ale deklarują chęć wprowadzenia zmian w tym zakresie po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin, prowadzą działalność głównie w formie spółek osobowych (37,86%). Zatem można twierdzić, że budowa portu wpłynie pozytywnie na rozwój przede wszystkim małych i średnich przedsiębiorstw województwa lubelskiego. Dużą rolę odgrywają tu również spółki kapitałowe i przedsiębiorstwa państwowe. Aż 20% pierwszych

i 16,43% drugich zdecyduje się na korzystanie z usług transportu lotniczego po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin. Budowa portu będzie miała natomiast niski wpływ na powszechność wykorzystania transportu lotniczego przez firmy prowadzone w ramach działalności gospodarczej osób fizycznych czy przez przedsiębiorstwa komunalne. Oznacza to, że przedsiębiorstwa te nie mają potrzeby korzystania z tego typu usług, niezależnie od odległości od lotniska, co z pewnością związane jest z zasięgiem terytorialnym ich działalności.

Rysunek 76. Przedsiębiorstwa deklarujące korzystanie z transportu lotniczego w przyszłości według miast



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Pozytywne tendencje odnośnie wykorzystania usług transportu lotniczego można również zauważyć, analizując dane zamieszczone w tabeli 56. Ok. 34% ankietowanych przedsiębiorstw wyrażało brak chęci korzystania z usług Portu Lotniczego Lublin. Potwierdza to tezę, że dzisiejszy niski wskaźnik wykorzystania transportu lotniczego przez lubelskie firmy jest głównie wynikiem odległości od portów lotniczych.

Tabela 56. Przyszła powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie firmy za pośrednictwem Portu Lotniczego Lublin

Rodzaj usługi transportu lotniczego	Liczba przedsiębiorstw planujących korzystanie	Wartość procentowa
Przeloty pracowników w ramach wykonywanych obowiązków	128	32,00%
Dostarczanie towarów do kontrahentów	72	18,00%
Odbiór towarów od kontrahentów	70	17,50%
Kontakt partnerów biznesowych z firmą	120	30,00%
Korzystanie z przelotów przez klienci (wzrost ruchu turystycznego)	128	32,00%
Nie będzie wykorzystywany	134	33,50%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin widocznie zwiększy się wykorzystanie usług transportu lotniczego przez pracowników lubelskich firm w ramach wykonywanych obowiązków. Z takich przelotów zamierza korzystać 128 przedsiębiorstw (32% ankietowanych firm), co oznacza, że odsetek firm korzystających z tej usługi zwiększy się o 9,5 punktu procentowego.

Zauważalny jest również potencjalny wzrost wykorzystania transportu lotniczego przez partnerów biznesowych lubelskich firm. Liczba przedsiębiorstw, które będą korzystać z tego typu udogodnień, wzrośnie o 7,75 punktu procentowego. Oznacza to, że budowa Portu Lotniczego Lublin może znacznie przyczynić się do nawiązania nowych kontaktów biznesowych. Ma to niebagatelne znaczenie dla rozwoju lubelskich przedsiębiorstw. Bliskość portu lotniczego i łatwość korzystania z jego usług może stać się przyczynkiem do poszerzenia i rozbudowy sieci istniejących połączeń między firmami z województwa lubelskiego i innymi przedsiębiorstwami z całego świata.

Możliwe jest również znaczne zwiększenie wykorzystania transportu lotniczego zarówno do dostarczania towarów do kontrahentów, jak i do ich odbioru. Lubelskie firmy deklarują chęć korzystania z transportu lotniczego do dostarczania towarów o 8,25 punktu procentowego większą po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin. Również chęć korzystania z transportu lotniczego do odbioru towarów uległa

zwiększeniu (o 4 punkty procentowe). Znowu potwierdza to tezę, że główną barierą w wykorzystaniu transportu lotniczego przez lubelskie firmy jest aktualna odległość od najbliższych lotnisk. Oznacza to, że budowa Portu Lotniczego Lublin w znacznym stopniu przyczyni się do ułatwień w zakresie logistyki wśród ankietowanych przedsiębiorstw. Mowa tu przede wszystkim o podmiotach prowadzących działalność w branży handlowej. Lotnisko znajdujące się w pobliżu siedziby firmy przyczyni się do znacznej poprawy w zakresie transportu towarów. Będzie miało to również pozytywne przełożenie na rozszerzenie rynków zbytu lubelskich firm, których aktualny zakres działalności ma głównie charakter lokalny czy regionalny.

Jak już zostało wspomniane, jednostki, które będą korzystać zarówno z dostarczania, jak i odbierania towarów za pośrednictwem transportu lotniczego, to przede wszystkim przedsiębiorstwa zajmujące się handlem i usługami. Duży udział ma tu również branża gastronomiczna oraz motoryzacyjna. Z tego typu usług będą również korzystać firmy z branży informatycznej, transportowej i budowlanej. Można przypuszczać, że transport lotniczy w przypadku wyżej wymienionych branż będzie sprowadzał się do dostarczania towarów będących przedmiotem handlu, części zamiennych, elementów wyposażenia lokalu firmy czy biura oraz materiałów potrzebnych do wykonywanej działalności. Zatem wykorzystanie transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa w zakresie dostarczania i odbioru towarów będzie służyło różnym celom.

Budowa Portu Lotniczego Lublin przyczyni się również w dużym stopniu do wzrostu ruchu turystycznego. Aż 32% ankietowanych przedsiębiorstw twierdzi, że ich klienci będą korzystali z przelotów za pośrednictwem pobliskiego portu. Oznacza to, że możliwy jest rozwój branży turystycznej na terenie województwa lubelskiego wyrażający się zarówno w ilości turystów przylatujących na Lubelszczyznę, jak i mieszkańców tego regionu odwiedzających inne zakątki świata. Będzie miało to pozytywny wpływ na rozwój lubelskich biur podróży, które dzięki obniżeniu kosztów dojazdu do lotniska będą mogły oferować swoim klientom imprezy turystyczne w znacznie bardziej atrakcyjnych cenach, niż ma to miejsce obecnie. Biura turystyczne będą mogły również poszerzyć swoją ofertę i świadczyć usługi w zakresie przewodnictwa po terenie województwa lubelskiego dla rosnącej rzeszy przyjeżdżających turystów. Jest to czynnik, który może istotnie wpłynąć na rozwój regionu.

Podsumowując, można stwierdzić, że budowa Portu Lotniczego Lublin w znacznym stopniu przyczyni się do wzrostu wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie firmy. Będzie to wzrost w zakresie wszystkich podanych w ankiecie

usług, ze szczególnym wskazaniem na korzystanie z lotniska przez klientów firm w ramach imprez turystycznych. Port będzie również dużym ułatwieniem logistycznym dla przedsiębiorstw zajmujących się handlem. Można ponadto stwierdzić, że z całą pewnością przyczyni się on do rozszerzenia pola działalności lubelskich firm, które aktualnie działają głównie na rynku lokalnym czy regionalnym.

6.3. Alternatywne wobec budowy Portu Lotniczego Lublin działania inwestycyjne przyczyniające się do bardziej efektywnego rozwoju regionu lubelskiego

Mimo aktualnego średniego i wysokiego planowanego stopnia wykorzystania transportu lotniczego przez przedsiębiorstwa lubelskie wiele ankietowanych firm dostrzeża zalety rozwiązań alternatywnych wobec budowy Portu Lotniczego Lublin. W przekonaniu badanych przedsiębiorstw inwestycje w zakresie rozbudowy sieci drogowej łączącej Lublin z innymi aglomeracjami w kraju (autostrady, drogi szybkiego ruchu) przyczyniłyby się w bardziej efektywny sposób do rozwoju regionu lubelskiego (tabela 57). Takie zdanie wyraża aż 79,5% ankietowanych firm. Może być to wynikiem lepszego przystosowania lubelskich przedsiębiorstw do wykorzystania sieci drogowej przede wszystkim w zakresie dostarczania i odbioru towarów od kontrahentów. Dzisiejsze firmy są wyposażone w odpowiednie środki transportu pozwalające na przewozy drogowe.

Tabela 57. Alternatywne wobec budowy Portu Lotniczego Lublin działania inwestycyjne

Rodzaj działania inwestycyjnego	Liczba wskazań	Wartość procentowa
Rozbudowa sieci drogowej łączącej Lublin z innymi aglomeracjami kraju (autostrady, drogi szybkiego ruchu)	318	79,50%
Budowa szybkiej kolei na trasie Lublin–Warszawa	232	58,00%
Budowa centrum przeladunkowego na granicy wschodniej	170	42,50%
Inne	22	5,50%
Nie widzę takiej alternatywy	54	13,50%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Budowa Portu Lotniczego Lublin i chęć korzystania z transportu lotniczego może powodować konieczność poniesienia kosztów na przekształcenie struktur przedsiębiorstw zajmujących się logistyką. Stąd firmy dostrzegają więcej pozytywnych aspektów w inwestycjach dotyczących sieci drogowej niż planowej budowy Portu Lotniczego Lublin.

Duża ilość przedsiębiorstw chętnie widziałaby również inwestycje odnoszące się do budowy szybkiej kolei łączącej Lublin ze stolicą kraju – Warszawą. Aż 58% uznaje tę inwestycję za lepszą alternatywę względem budowy Portu Lotniczego Lublin. Szybka kolej łącząca Lublin i Warszawę ułatwiłaby przede wszystkim nawiązywanie nowych kontaktów biznesowych przez lubelskie przedsiębiorstwa. Możliwe, że zwiększyłaby się tym samym liczba podróży służbowych pracowników firm. Należy również zauważyć, że szybka kolej umożliwiająca transport produktów wpłynęłaby pozytywnie na powiększenie rynku zbytu małych i średnich lubelskich przedsiębiorstw, które aktualnie nie mają możliwości oferowania swoich produktów na rynku warszawskim.

Lubelskie firmy upatrują również możliwość maksymalizacji swoich zysków w sąsiedztwie Białorusi i Ukrainy. Część z nich uważa, że budowa centrum przedladunkowego na granicy wschodniej byłaby inwestycją mogącą przyczynić się do większej efektywności rozwoju regionu lubelskiego niż budowa Portu Lotniczego Lublin. Tego zdania jest 42,5% ankietowanych.

Również wymieniając inne możliwe inwestycje, przedsiębiorstwa zwróciły uwagę na możliwość budowy szybkiej kolei łączącej Lublin z dużymi miastami wschodnimi, jak Lwów czy Kijów. Firmy chętnie widziałyby także inwestycje polegające na stworzeniu takiego połączenia z Krakowem.

Część ankietowanych przedsiębiorstw chciałaby również, aby zamiast budowy Portu Lotniczego Lublin nastąpiła modernizacja innych, istniejących już lotnisk znajdujących się na terenie województwa lubelskiego. Mowa tu przede wszystkim o lotnisku w Białej Podlaskiej. Natomiast inne przedsiębiorstwa proponują, aby lokalizacja portu lotniczego znajdowała się w Niedźwiadzie. Takie propozycje są zrozumiałe, zwłaszcza że padają ze strony przedsiębiorstw, których lokalizacja znajduje się w niewielkiej odległości od wymienionych miejscowości.

Alternatywną inwestycją do budowy Portu Lotniczego Lublin, według ankietowanych przedsiębiorstw, mogłaby być również budowa nowej strefy ekonomicznej. Część firm zwróciła też uwagę na konieczność rozwoju kultury i sztuki poprzez budowę teatrów czy galerii.

Podsumowując, należy zauważyć, że zaledwie 13,5% nie widzi żadnej alternatywy względem budowy Portu Lotniczego Lublin. Są to przedsiębiorstwa, których rozwój jest silnie zdeterminowany możliwością korzystania z usług transportu lotniczego, jak np. biura turystyczne. Taka sytuacja jest zrozumiała jeżeli weźmie się pod uwagę zakres działalności lubelskich firm, który ogranicza się do rynku lokalnego czy regionalnego. W opinii tych przedsiębiorstw budowa Portu Lotniczego Lublin nie jest konieczna, ponieważ nie korzystają one dotychczas z usług transportu lotniczego, nie posiadają zagranicznych kontrahentów, a ich rynek zbytu jest związany z regionem lubelskim, ewentualnie wykracza na teren innych, pobliskich regionów. Jednakże takie postrzeganie Portu Lotniczego Lublin może ulec zmianie po jego wybudowaniu, kiedy to na Lubelszczyźnie zacznie być odczuwany jego pozytywny wpływ. W dzisiejszych czasach właściwe funkcjonowanie i konkurowanie między sobą przedsiębiorstw wymaga poszerzania ich zakresu działalności, nawiązywania nowych kontaktów biznesowych czy poszukiwanie alternatywnych form dostarczania i odbioru towarów. Wydaje się więc, że mimo licznych głosów popierających alternatywnie inwestycje, Port Lotniczy Lublin w niedalekiej przyszłości okaże się niezbędny dla większości lubelskich przedsiębiorstw.

6.4. Projekty inwestycyjne wpływające znacząco na poprawę efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin

Port Lotniczy Lublin będzie dużym ułatwieniem logistycznym dla lubelskich przedsiębiorstw, jeśli budowie będą towarzyszyły inne inwestycje przyczyniające się do poprawy efektywności jego funkcjonowania. Stąd ankietowane firmy wyrażały dużą aprobatę dla tego typu inwestycji (tabela 58). Są to przede wszystkim działania podjęte w kierunku rozbudowy sieci drogowej łączącej Lublin z innymi aglomeracjami kraju (autostrady, drogi szybkiego ruchu). Aż 83% ankietowanych przedsiębiorstw dostrzega konieczność realizacji tego typu inwestycji towarzyszącej.

Tabela 58. Projekty inwestycyjne towarzyszące budowie Portu Lotniczego Lublin

Rodzaj inwestycji towarzyszącej	Liczba wskazań	Wartość procentowa
Brak	18	4,50%
Rozbudowa sieci drogowej łączącej Lublin z innymi aglomeracjami w kraju (autostrady, drogi szybkiego ruchu)	332	83,00%
Rozbudowa sieci drogowej łączącej Port Lotniczy z miastem Lublin	274	68,50%
Budowa szybkiej kolei na trasie Port Lotniczy–Lublin	246	61,50%
Budowa szybkiej kolei na trasie Lublin–Warszawa	231	57,75%
Budowa centrum przeładunkowego na granicy wschodniej	159	39,75%
Inne	4	1,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Kolejną ważną kwestią, według lubelskich firm, jest konieczność rozbudowy sieci drogowej łączącej Port Lotniczy z miastem Lublin, na co wskazało 68,5% ankietowanych przedsiębiorstw. Równie istotna wydaje się budowa szybkiej kolei na trasie Port Lotniczy–Lublin (61,5% respondentów). Można zatem zauważyć, że sama budowa Portu Lotniczego Lublin nie jest wystarczająca – w przekonaniu przedsiębiorców – do właściwego rozwoju regionu lubelskiego. Aby można było maksymalizować użyteczność portu, konieczna jest rozbudowa i poprawa istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej łączącej Lublin z terenem, na którym ma powstać Port Lotniczy Lublin.

Istotna jest również budowa szybkiej kolei na trasie Lublin–Warszawa. Za ważną inwestycję uznano ją 57,75% respondentów. Budowa Portu Lotniczego Lublin nie będzie miała zatem aż tak pozytywnych skutków dla rozwoju regionu lubelskiego, jeżeli nie będą istniały szybkie połączenia ze stolicą. W wyjątkowych sytuacjach Port Lotniczy Lublin, jako znajdujący się najbliżej Warszawy, mógłby przejmować samoloty, które nie mogłyby wylądować w stolicy, np. w przypadku złych warunków pogodowych lub innych zdarzeń losowych. Byłoby to jednak możliwe tylko wtedy, jeżeli będzie umożliwiony szybki transport do Warszawy, zwłaszcza osobowy.

Lubelskie przedsiębiorstwa uznały również, że budowa centrum przeładunkowego na granicy wschodniej wpłynęłaby znacząco na poprawę efektywności

funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin jako znajdującego się najbliżej wschodniej granicy Unii Europejskiej. Taka inwestycja jest ważna, zwłaszcza gdy bierze się pod uwagę liczne europejskie firmy eksportujące swoje dobra na wschód lub sprowadzające towary z tamtych stron. Centrum przeładunkowe oraz Port Lotniczy świetnie uzupełniałyby się w obsłudze tego typu przedsiębiorstw, ułatwiając międzynarodowy przepływ dóbr.

Do innych inwestycji towarzyszących budowie Portu Lotniczego Lublin, wymienianych przez lubelskie przedsiębiorstwa, należy zaliczyć budowę centrum logistycznego oraz położenie nacisku na rozwój regionu pod względem turystyki. Firmy wymieniały tu m.in. inwestycje w atrakcje turystyczne, takie jak budowa aquaparku czy toru biegowego. Z punktu widzenia przedsiębiorstw konieczna jest również modernizacja dróg do większych miast regionu lubelskiego. Firmy zlokalizowane na terenie Białej Podlaskiej podkreślały również konieczność inwestycji w port lotniczy znajdujący się na terenie tego miasta.

Można zatem zauważyć, że zwiększenie wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa będzie możliwe jedynie wtedy, gdy budowie Portu Lotniczego Lublin będą towarzyszyły inne inwestycje związane przede wszystkim z budową połączeń transportowych między portem a Lublinem i innymi miastami (zwłaszcza Warszawą). Port będzie również dużym ułatwieniem logistycznym dla firm, jeżeli zostaną zrealizowane wyżej wymienione inwestycje towarzyszące. Dzięki poprawie infrastruktury łączącej port z Lublinem oraz Lublin z innymi miastami lotnisko z pewnością będzie działało bardziej efektywnie.

6.5. Wsparcie instytucjonalne przyczyniające się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego

Aby Port Lotniczy Lublin mógł sprawnie i efektywnie funkcjonować oraz aby jego budowa mogła pozytywnie wpłynąć na rozwój regionu lubelskiego, konieczne jest podjęcie pewnych działań przybierających formę wsparcia instytucjonalnego.

Zaledwie 6,75% ankietowanych przedsiębiorstw stwierdziło, że nie ma konieczności tego typu wsparcia. Oznacza to, że aż 93,15% lubelskich firm zauważa konieczność uruchomienia przedsięwzięć przyczyniających się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin (tabela 59).

Ma to być przede wszystkim promocja regionu i Portu Lotniczego Lublin. Aż 78,5% respondentów uznało ten czynnik za istotny. Konieczne jest zatem

podjęcie działań marketingowych, które pozwolą przedstawić podróżującym oraz innym przedsiębiorstwom pozytywne aspekty korzystania z lubelskiego lotniska. Należy pamiętać, że będzie to port lotniczy usytuowany blisko wschodniej granicy Unii Europejskiej. Zatem właściwa promocja regionu i przedstawienie licznych zalet portu, wynikających m.in. z jego atrakcyjnego położenia, może znaczenie przyczynić się do większej efektywności jego funkcjonowania.

Tabela 59. Wsparcie instytucjonalne przyczyniające się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin

Rodzaj wsparcia instytucjonalnego	Liczba wskazań	Wartość procentowa
Brak	27	6,75%
Promocja regionu i Portu Lotniczego Lublin	314	78,50%
Wzmocnienie współpracy ze wschodnimi sąsiadami	231	57,75%
Rozwój i promocja turystyki w regionie	289	72,25%
Ułatwienie ruchu granicznego	216	54,00%
Wsparcie rozwoju przemysłu i usług o charakterze lotniczym w regionie	179	44,75%
Inne	4	1,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Drugą, równie istotną kwestią dla właściwego funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin jest konieczność rozwoju i promocji turystyki w regionie. Duża część ankietowanych przedsiębiorstw (72,25%) uznała takie działania za niezbędne. Mowa tu zarówno o promocji turystyki w postaci uatrakcyjnienia regionu dla osób przyjeżdżających, jak i o nakłonieniu mieszkańców regionu lubelskiego do korzystania z usług biur podróży i częstszego odwiedzania innych regionów świata. Taki rozwój turystyki przyczyniłby się przede wszystkim do rozwoju licznych przedsiębiorstw znajdujących się na terenie województwa lubelskiego. Będą to hotele, restauracje, sklepy z pamiątkami czy firmy świadczące usługi w zakresie transportu. Na działaniach w zakresie rozwoju i promocji turystyki skorzystałyby najbardziej biura turystyczne, które z pewnością odnotowałyby wzrost liczby klientów zarówno korzystających z usług przewodników na miejscu, jak i wykupujących imprezy turystyczne.

Aby turystyka mogła właściwie rozwijać się na terenie województwa lubelskiego, konieczne jest również wzmocnienie współpracy z krajami sąsiadującymi z Polską na wschodzie. Szansą są tu zarówno potencjalni klienci, którzy mogliby przyjeżdżać do regionu lubelskiego, jak i atrakcyjne turystycznie miejsca otwierające perspektywę poszerzenia oferty naszych biur podróży. Stąd aż 57,75% ankietowanych przedsiębiorstw uznało, że taka współpraca przyczyni się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin.

Oczywiście znaczenie mają nie tylko aspekty związane z rozwojem turystyki. Ważne jest również podjęcie współpracy ułatwiającej przepływ towarów między Unią Europejską i krajami wschodnimi. Region lubelski mógłby odegrać istotną rolę w budowie i wzmocnieniu istniejących kontaktów ze wschodem. By taka sytuacja mogła mieć miejsce, konieczne jest ułatwienie ruchu granicznego, co zauważa 54% ankietowanych przedsiębiorstw. Niezbędne wydaje się także podjęcie działań zmierzających do usprawnienia przepływu towarów przez granicę wschodnią.

Zdaniem 44,57% respondentów ważne jest również wsparcie rozwoju przemysłu i usług o charakterze lotniczym w regionie. Duże znaczenie dla maksymalizacji pozytywnego wpływu budowy Portu Lotniczego Lublin, mają inwestycje, których efektem będzie rozwój przemysłu lotniczego. Mowa tu przede wszystkim o dostarczaniu materiałów, produktów i usług potrzebnych do funkcjonowania lotniska. Istotne jest również wyszkolenie pracowników, którzy mogliby świadczyć swoje usługi dla portu.

Inne formy wsparcia proponowane przez lubelskie przedsiębiorstwa to te sprzyjające ogólnemu rozwojowi gospodarczemu regionu czy pozyskaniem inwestorów zewnętrznych. Jest to o tyle ważne, że w przypadku ekspansji geograficznej lubelskich firm, wyrażającej się w pozyskiwaniu nowych rynków zbytu czy nawiązywaniu kontaktów biznesowych, promocja i efektywność funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin z pewnością wzrośnie.

Podsumowując, należy zauważyć, że dla właściwego funkcjonowania portu, niezbędne są nie tylko inwestycje towarzyszące, ale także wsparcie instytucjonalne, przede wszystkim w postaci promocji regionu lubelskiego. Sam Port Lotniczy Lublin może przyczynić się do rozwoju Lubelszczyzny, ale jego pozytywny wpływ z pewnością będzie większy, jeżeli lubelskie instytucje podejmą działania zwiększające jego efektywność.

6.6. Prowadzenie działalności przez lubelskie przedsiębiorstwa na terenie Portu Lotniczego Lublin

Powszechność wykorzystania Portu Lotniczego Lublin przez lubelskie przedsiębiorstwa nie sprowadza się jedynie do usług transportu lotniczego. Firmy mogą również oferować swoje produkty i świadczyć usługi na terenie portu. Ze względu na to, że będą to usługi specyficzne, związane przede wszystkim z turystyką, transportem czy gastronomią, niewielka jest ilość ankietowanych przedsiębiorstw, które zadeklarowały chęć prowadzenia swojej działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin. Stanowią one zaledwie 8% respondentów. Aż 67,25% ankietowanych uznało, że nie będzie prowadzić takiej działalności, zaś 24,75% nie zastanawiało się nad tym (tabela 60).

Tabela 60. Prowadzenie działalności przez lubelskie przedsiębiorstwa na terenie Portu Lotniczego Lublin

Prowadzenie działalności na terenie Portu Lotniczego Lublin	Liczba wskazań	Wartość procentowa
Tak	32	8,00%
Nie	269	67,25%
Nie zastanawialiśmy się nad tym	99	24,75%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych.

Jak już zostało wspomniane, przedsiębiorstwa, które będą oferować swoje produkty i świadczyć usługi na terenie portu, są związane przede wszystkim z turystyką, transportem czy gastronomią. Będą to również głównie firmy taksówkarskie, które wyrażają chęć posiadania swojego stanowiska na terenie parkingu przylegającego do portu. Budowa lotniska z całą pewnością wpłynie pozytywnie na rozwój firm zajmujących się transportem, które odnotują większą liczbę klientów.

Przedsiębiorstwa, które chcą prowadzić swoją działalność na terenie Portu Lotniczego Lublin, związane są również z branżą gastronomiczną. Będą one funkcjonowały na terenie portu przede wszystkim jako restauracje czy *coffee shoppy*.

Port Lotniczy Lublin będzie również odgrywał istotną rolę jako miejsce świadczenia usług i sprzedaży produktów dla biur podróży. Aby maksymalizować sprzedaż imprez turystycznych, będą musiały na terenie portu otworzyć swoje oddziały

oraz stworzyć punkty obsługi odpraw. Istotne jest również, aby biura turystyczne posiadały na terenie lotniska punkty informacyjne dla klientów przyjeżdżających do województwa lubelskiego.

Wykorzystanie Portu Lotniczego Lublin nie sprowadza się jedynie do oferowania produktów i usług jego pasażerom, wiąże się z nim także świadczenie usług na rzecz samego lotniska. Przedsiębiorstwa mogą zająć się sprzątaniami budynku wewnątrz portu i na zewnątrz oraz utrzymaniem i pielęgnacją terenów zielonych. Lotnisko powinno posiadać także zabezpieczenie medyczne, które może być przedmiotem usług jednej z ankietowanych firm. Możliwe jest również świadczenie usług na zlecenie lotniska w zakresie obsługi informatycznej i serwisowej.

Wśród innych działalności możliwych do wykonywania na terenie lub w pobliżu Portu Lotniczego Lublin, jakie wymieniały lubelskie przedsiębiorstwa, znajdują się usługi związane z tłumaczeniem, prowadzeniem punktu informacji turystycznej, serwisem automatyki bram, oznakowaniem lotniska, usługami szkoleniowymi czy uruchomieniem stacji paliw w pobliżu portu. Można zatem zauważyć, że budowa Portu Lotniczego Lublin przyczyni się do rozwoju firm prowadzących swoją działalność w wyżej wymienionych branżach.

Lubelskie przedsiębiorstwa wykorzystują aktualnie usługi transportu lotniczego w średnim stopniu. Z przelotów korzystają głównie pracownicy w ramach wykonywanych obowiązków. Na chwilę obecną znaczną aktywność w zakresie wykorzystania usług lotniczych wykazują duże przedsiębiorstwa z branży budowlanej lub średnie firmy z branży turystycznej, których siedziba znajduje się na terenie Lublina.

Taka sytuacja nie jest zaskoczeniem, bowiem – ze względu na konieczność dalekich podróży do portów lotniczych w Rzeszowie czy Warszawie – lubelskie przedsiębiorstwa mają dzisiaj utrudniony dostęp do transportu lotniczego. Nie dziwi zatem zwiększona chęć korzystania z tego typu usług przez firmy z województwa lubelskiego po wybudowaniu Portu Lotniczego Lublin.

Większość ankietowanych przedsiębiorstw deklarowała, że będzie korzystała w przyszłości z lotniska w zakresie wymienionych usług. Największą popularnością wciąż będą cieszyć się przeloty pracowników w ramach wykonywanych obowiązków, jednakże zauważalne jest również duże oczekiwanie wzrostu ruchu turystycznego. Liczne przedsiębiorstwa z regionu zajmujące się turystyką skorzystają na budowie Portu Lotniczego Lublin, ponieważ z przelotów będą korzystali głównie ich klienci. Można zatem z pewną ostrożnością stwierdzić,

że budowa portu będzie miała istotny wpływ na powszechność wykorzystania transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa oraz wpłynie na ułatwienia logistyczne dla analizowanych przedmiotów, co może przełożyć się na rozwój międzynarodowej współpracy firm z regionu lubelskiego i w efekcie – na rozwój gospodarczy samego regionu.

Mimo to wiele podmiotów uważa za bardziej pożądane inne, alternatywne inwestycje w stosunku do budowy portu. Mowa tu przede wszystkim o budowie dróg łączących Lublin z innymi miastami na terenie kraju. Jest to kwestia niezwykle istotna i drażliwa dla lubelskich przedsiębiorstw, bowiem ich zaplecze techniczne pozwala na wykorzystanie transportu drogowego, a dotychczasowe kontakty gospodarcze raczej faworyzują wykorzystanie logistyki drogowej niż przewozów lotniczych cargo. Stąd lubelskie przedsiębiorstwa widzą konieczność poprawy infrastruktury drogowej realizowanej zarówno w charakterze inwestycji alternatywnych, jak i towarzyszących budowie Portu Lotniczego Lublin.

Istotne jest również wsparcie instytucjonalne wyrażające się głównie poprzez właściwą promocję regionu. Właściwe funkcjonowanie portu wymaga poniesienia nakładów na reklamę, która zwróci uwagę przedsiębiorstw i klientów indywidualnych na możliwość korzystania z Portu Lotniczego Lublin. Nie bez znaczenia pozostaje także promowanie turystyki w regionie tak, by lubelskie przedsiębiorstwa mogły osiągać zyski zarówno ze względu na zwiększającą się liczbę turystów odwiedzających region, jak i mieszkańców podróżujących do innych zakątków świata.

Korzyści płynące z istnienia Portu Lotniczego Lublin nie ograniczają się tylko do wykorzystania usług transportu lotniczego. Port będzie stanowił również miejsce oferowania produktów i świadczenia usług części ankietowanych firm. Będą to przede wszystkim biura turystyczne, które na terenie portu muszą posiadać punkty obsługi klienta, znacznie usprawniające ich działalność. Na terenie lotniska będą znajdować się również restauracje czy kawiarnie. Port będzie stanowił także miejsce zatrudnienia dla firm, które zajmują się kwestiami porządkowymi, obsługą techniczną, serwisem informatycznym oraz zapewnieniem właściwej infrastruktury technicznej i logistycznej portu, traktowanego jako węzeł logistyki osobowej i towarowej.

Podsumowując, można stwierdzić, że budowa Portu Lotniczego Lublin przyczyni się do wzrostu wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa. Wpłynie również na rozwój turystyki, co może mieć istotne przełożenie na rozwój gospodarki regionu. Port będzie stanowił również miejsce zatrudnienia dla licznych przedsiębiorstw zajmujących się obsługą

ruchu lotniczego itp. Dzięki ułatwionej odprawie pasażerów i skróceniu czasu dotarcia z Kijowa i Mińska do Lublina może również sprzyjać intensyfikacji kontaktów przygranicznych, szczególnie z Ukrainą i Białorusią. Aby można było maksymalizować pozytywne aspekty portu, konieczne jest podjęcie inwestycji towarzyszących, sprzyjających rozbudowie połączeń między portem a Lublinem i innymi miastami w kraju. Niezbędne jest również wsparcie instytucjonalne, polegające na promowaniu regionu i Portu Lotniczego Lublin na arenie krajowej i międzynarodowej.

Podsumowanie

W perspektywie roku 2012, Lubelszczyznę czekają dwa istotne wydarzenia. Pierwsze z nich zmieni na trwałe charakter i sytuację miasta Lublin i jego otoczenia w promieniu ponad 100 kilometrów. Bezpośrednio przy nim powstanie pierwszy w regionie port lotniczy. Drugie dotyczy całego kraju i będzie miało co prawda charakter oddziaływania krótkookresowego, ale znaczny zakres przedsięwzięć z nim związanych oddziałuje na koniunkturę i aktywność gospodarczą w skali makro. Będzie to organizacja przez Polskę, wspólnie z sąsiadującą z Lubelszczyzną Ukrainą, Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Czy firmy i społeczność Lubelszczyzny, jednego z najbiedniejszych regionów w Unii Europejskiej są w stanie je właściwie wykorzystać?

Znaczenie obydwu tych przedsięwzięć jest na tyle duże, że cełowym było przeprowadzenie badań zmierzających do określenia, jak duża jest i będzie siła wpływu budowy lotniska i organizacji EURO 2012 na lokalną gospodarkę, a w szczególności na rynek pracy; jakie korzyści bezpośrednie i pośrednie mogą z tego wynikać? Powstaje zatem istotny problem badawczy polegający na określeniu, jaką wiedzę mają podmioty gospodarcze Lubelszczyzny w tym zakresie, na ile przedsiębiorcy zdają sobie sprawę z szans stwarzanych przez te zdarzenia dla rozwoju ich firm, czy podejmują działania nakierowane na skorzystanie z powstającej szansy zwiększenia własnej aktywności, jak oceniają efekty wybudowania portu lotniczego i organizacji ogromnej międzynarodowej imprezy sportowej dla regionu i własnej pozycji konkurencyjnej?

Efekty badań, które objęły próbę celowo dobranych 400 podmiotów gospodarczych przyniosły szereg ważnych z poznawczego i praktycznego punktu widzenia rezultatów. Szczegółowo zaprezentowane w poszczególnych rozdziałach pracy, mających w pewnym stopniu charakter wyodrębnionych studiów, można w syntetycznym ujęciu przedstawić następująco:

Poziom wiedzy przedstawicieli podmiotów gospodarczych na temat budowy Portu Lotniczego Lublin jest wyraźnie zróżnicowany, ale ogólnie – dość niski. Jest

zróznicowany w układzie geograficznym i branżowym. Najslabsza jest orientacja w tym zakresie w miastach regionu o średniej wielkości w: Chelmie, Zamościu, Białej Podlaskiej. Największy poziom wiedzy o budowie lotniska wykazują firmy z branż finansowej, ubezpieczeniowej, handlu hurtowego i detalicznego, a relatywnie najmniej przedsiębiorstwa gastronomiczne i hotelarskie. Z kolei poziom wiedzy o EURO 2012 w grupie przedsiębiorstw rośnie wraz ze wzrostem wielkości miasta. Podobnie jak w przypadku poziomu świadomości na temat budowy Portu Lotniczego, również w odniesieniu do organizacji Mistrzostw występuje duże jego zróznicowanie w zależności od charakteru działalności prowadzonej przez podmioty gospodarcze. Także w tej kwestii największą wiedzą wykazują się handlowcy, a stosunkowo najniższe zainteresowanie EURO 2012 występuje – paradoksalnie – w branży budowlanej.

Można z tego wyprowadzić wniosek, że niezbędne jest prowadzenie silniejszej akcji informacyjnej i podejmowanie innych inicjatyw zachęcających przedsiębiorstwa do skorzystania z szans stwarzanych przez budowę Portu Lotniczego oraz współorganizowanie przez Polskę Mistrzostw Europy.

Wpływ budowy Portu Lotniczego na region, a zwłaszcza jego gospodarkę, jest odbierany przez podmioty ją tworzące w różnym zakresie. Stosunkowo mało podmiotów zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu lotniska dostrzega dla siebie możliwości zwiększenia aktywności gospodarczej na etapie jego budowy. Relatywnie więcej podmiotów dostrzega natomiast możliwości oddziaływania funkcjonowania portu lotniczego, już po jego powstaniu. Dostrzega się zatem efekty długofalowe tej inwestycji i jej pozytywne oddziaływanie na region. Co interesujące, to głównie małe przedsiębiorstwa widzą dla siebie szanse rozwoju związane z powstaniem lotniska. Efekty te mają być związane przede wszystkim z większą dostępnością komunikacyjną regionu, a nie oddziaływać bezpośrednio na prowadzony biznes. Można z tego wyprowadzić wniosek, że Port Lotniczy na etapie budowy nie jest jeszcze czynnikiem oddziaływającym na planowanie zwiększonej aktywności gospodarczej. Celowe byłoby zatem podejmowanie przedsięwzięć nakierowanych na wzrost aktywności podmiotów gospodarczych pozwalających na lepsze wykorzystanie szans płynących z większego otwarcia komunikacyjnego regionu. Powszechnie docenianym efektem powstania portu lotniczego w Lublinie będzie natomiast poprawa wizerunku regionu.

Jak wynika z badań, wpływ organizacji EURO 2012 na gospodarkę regionu w opiniach przedsiębiorców będzie stosunkowo niewielki. Taka opinia nie jest zaskoczeniem, skoro zakres działań związanych z Mistrzostwami odnoszący się

bezpośrednio do Lubelszczyzny będzie mały. Jedynie około 20-30% badanych przedsiębiorstw widzi dla siebie możliwości wzrostu sprzedaży jako efekt organizacji rozgrywek piłkarskich. Także w tym zakresie największe szanse dla siebie dostrzegają podmioty zaliczane do grupy mikro. Mając na uwadze doświadczenia innych krajów, które organizowały imprezy sportowe o podobnej skali, należy liczyć na pozytywne oddziaływanie EURO 2012 w dłuższej perspektywie na wzrost gospodarczy w Polsce. Stąd niezbędne są działania służące podnoszeniu aktywności gospodarczej, pozwalające na skorzystanie z większego napływu turystów czy zwiększonego zainteresowania polskim wyrobami i usługami.

Oddziaływanie Portu Lotniczego na lokalny rynek pracy będzie dwojakie, tj.: zatrudnienie personelu związanego z działalnością lotniska oraz stworzenie nowych miejsc pracy w firmach funkcjonujących w jego bezpośrednim otoczeniu (także w edukacji, czego przykładem może być tworzenie nowych kierunków kształcenia „około lotniczego” w szkołach średnich i wyższych regionu). Wielkość i dynamika zmian zatrudnienia w tych dwóch sferach będą zależały od tempa rozwoju ruchu lotniczego i siły jego oddziaływania na region. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego w Lublinie na rynek pracy, ze względu na wielkość i rangę lotniska, należy z dzisiejszej perspektywy realistycznie ocenić jako umiarkowany. Przedsiębiorstwa mają przy tym wyraźne problemy z oszacowaniem przewidywanego z tego tytułu wzrostu zatrudnienia i niezbędnych zmian kwalifikacji pracowników. Prowadzi to do wniosku, że potrzebne jest prowadzenie w tym zakresie odpowiednich działań informacyjnych i prac projektowych wskazujących na skalę i kierunki zmian w gospodarce regionu wynikających z uruchomienia w nim portu lotniczego.

Wpływ organizacji EURO 2012 na wzrost zatrudnienia również należy rozpatrywać w ujęciu tworzenia miejsc pracy bezpośrednio związanych z samą imprezą oraz powstających w innych podmiotach w wyniku ogólnego wzrostu aktywności gospodarczej towarzyszącej Mistrzostwom. Na Lubelszczyźnie planowane jest jedynie wykorzystanie bazy lokalowej i infrastruktury sportowej w trzech miejscowościach do zakwaterowania i treningów reprezentacji piłkarskich. Oddziaływanie tych przedsięwzięć na rynek pracy będzie zatem bardzo ograniczone. Przedsiębiorstwa działające w regionie nie dostrzegają także możliwości wywarcia wyraźniejszego wpływu na wzrost ich zatrudnienia z powodu organizacji tej imprezy w Polsce. Pojawienie się dodatknych efektów w tym zakresie będzie miało przy tym w opinii przedsiębiorstw charakter krótkotrwały. Na tej podstawie można sformułować wniosek, że władze regionalne chcąc zapewnić większą skalę

korzyści z Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej dla lokalnej gospodarki, w tym zwiększenia zatrudnienia, powinny podejmować odpowiednie akcje promujące region i przyciągające do niego turystów.

Wpływ nowo budowanego Portu Lotniczego na dostępność regionu będzie znaczący. Już obecnie duża liczba firm korzysta z transportu lotniczego, co niestety związane jest z koniecznością pokonania odległości około 170 kilometrów do najbliższych lotnisk w Warszawie i Rzeszowie. Wiele przedsiębiorstw, dotychczas nie będących użytkownikami transportu lotniczego, deklaruje korzystanie z niego po otwarciu lotniska. Przedmiotem zainteresowania jest zarówno transport osób, jak i towarów. Szczególnie istotną rolę lotniska przewiduje się w zakresie rozwoju ruchu turystycznego. Badane przedsiębiorstwa wskazują także na niezbędność budowy odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej (w szczególności drogowej i kolejowej) łączącej Port Lotniczy w Lublinie z innymi ośrodkami w regionie i poza nim i umożliwiającej wykorzystanie możliwości portu na poziomie operacyjnym. Jest to warunkiem zapewnienia pełnej efektywności tego przedsięwzięcia. W tym celu należy również podjąć określone formy wsparcia instytucjonalnego funkcjonowania portu, jak promocja regionu i samego Portu Lotniczego, rozwój i promocja turystyki, wzmocnienie współpracy ze wschodnimi sąsiadami, ułatwienia w ruchu granicznym.

Obecnie średni i planowany wysoki stopień wykorzystania transportu lotniczego przez lubelskie przedsiębiorstwa nie oznacza jednak, że nie dostrzegają one pilnej konieczności rozwoju alternatywnych dla niego środków komunikacji, a przede wszystkim dróg szybkiego ruchu, łączących region z innymi aglomeracjami oraz szybkiej kolei na trasie Lublin-Warszawa. Ze względu na przygraniczne położenie regionu wskazuje się także na konieczność budowy infrastruktury usprawniającej komunikację z Białorusią i Ukrainą, a w szczególności budowy centrum przeludkowego.

Zaprezentowane w pracy wyniki badań przeprowadzonych na dużej próbie przedsiębiorstw z województwa lubelskiego przedstawiają ich opinie, plany i propozycje według stanu na początek 2010 roku. Informacje te powinny stanowić cenny materiał dla instytucji i organizacji odpowiedzialnych za kształtowanie polityki regionalnej, promocję regionu, ale także samych podmiotów gospodarczych o szansach, jakie stwarzają dwa ważne wydarzenia – budowa Portu Lotniczego i organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Wskazują także na przedsięwzięcia, które należy podjąć, aby w możliwie pełnym zakresie z tych wydarzeń skorzystać.

Spis ilustracji

Rysunek 1. Powierzchnia woj. lubelskiego na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)	14
Rysunek 2. Ludność woj. lubelskiego na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)	15
Rysunek 3. Podmioty gospodarcze w woj. lubelskim na tle innych województw (stan na 31.12.2009 r.)	16
Rysunek 4. Udział mikroprzedsiębiorstw w woj. lubelskim w latach 2002–2008.	17
Rysunek 5. Nakłady inwestycyjne w woj. lubelskim na tle innych województw (stan na 31.12.2008 r.)	18
Rysunek 6. Struktura badanych podmiotów z punktu widzenia lokalizacji prowadzonej działalności	23
Rysunek 7. Forma prawna działalności badanych podmiotów	24
Rysunek 8. Rodzaj działalności badanych podmiotów	25
Rysunek 9. Wielkość badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia liczby zatrudnionych	26
Rysunek 10. Wielkość badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia poziomu obrotów	27
Rysunek 11. Pochodzenie kapitału badanych przedsiębiorstw	28
Rysunek 12. Zasięg terytorialny sprzedaży badanych przedsiębiorstw	29
Rysunek 13. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem siedziby przedsiębiorstwa (% odpowiedzi).	31
Rysunek 14. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)	32

Rysunek 15. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności (% odpowiedzi)	34
Rysunek 16. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)	35
Rysunek 17. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w ostatnim roku w przedsiębiorstwie (% odpowiedzi)	37
Rysunek 18. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem obrotu w przedsiębiorstwie w ostatnim roku (% odpowiedzi)	38
Rysunek 19. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem struktury kapitałowej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)	40
Rysunek 20. Deklarowane posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej przez przedsiębiorstwa działalności (% odpowiedzi)	41
Rysunek 21. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem siedziby badanych przedsiębiorstw (% odpowiedzi)	43
Rysunek 22. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstwa (% odpowiedzi) . . .	45
Rysunek 23. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności (% odpowiedzi) . . . 46	
Rysunek 24. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)	48
Rysunek 25. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwie w ostatnim roku (% odpowiedzi)	50
Rysunek 26. Deklarowane posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej działalności przez przedsiębiorstwa (% odpowiedzi)	51

Rysunek 27. Wpływ budowy Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw z Lubelszczyzny.	54
Rysunek 28. Średnia ważona ocena siły wpływu lotniska na podmioty gospodarcze	56
Rysunek 29. Wpływ funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na przedsiębiorstwa z Lubelszczyzny.	57
Rysunek 30. Średnia ważona ocena siły wpływu lotniska na podmioty gospodarcze	60
Rysunek 31. Wpływ Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw uczestniczących w jego budowie	61
Rysunek 32. Wpływ Portu Lotniczego Lublin na funkcjonowanie przedsiębiorstw zamierzających prowadzić biznes w oparciu o infrastrukturę lotniskową.	62
Rysunek 33. Bezpośrednie formy oddziaływania lotniska na przedsiębiorstwa.	63
Rysunek 34. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw	65
Rysunek 35. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących uczestnictwo w budowie portu lotniczego	66
Rysunek 36. Siła wpływu lotniska w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących prowadzić biznes w oparciu o infrastrukturę lotniska.	67
Rysunek 37. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty różnej wielkości.	68
Rysunek 38. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty o różnym stosunku wobec lotniska.	69
Rysunek 39. Formy uczestnictwa w procesie budowy infrastruktury lotniskowej.	70
Rysunek 40. Formy współpracy w powiązaniu z infrastrukturą lotniska	71
Rysunek 41. Ogólny wpływ organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa	73
Rysunek 42. Średnia ważona ocena siły wpływu organizacji EURO 2012 na podmioty gospodarcze	74
Rysunek 43. Ogólny wpływ organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa z punktu widzenia jednostek czynnie uczestniczących w przygotowaniach	75

Rysunek 44. Natężenie i kierunki zmian planowane przez przedsiębiorstwa w związku z EURO 2012	76
Rysunek 45. Natężenie i kierunki zmian planowane przez przedsiębiorstwa w związku z organizacją EURO 2012	77
Rysunek 46. Aspekty wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorców Lubelszczyzny.	78
Rysunek 47. Siła wpływu organizacji EURO 2012 w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw	80
Rysunek 48. Siła wpływu organizacji EURO 2012 w wybranych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw planujących uczestnictwo w procesach organizacji imprezy sportowej	81
Rysunek 49. Przeciętne postrzeganie oddziaływań płynących z organizacji EURO 2012 przez podmioty różnej wielkości.	82
Rysunek 50. Przeciętne postrzeganie korzyści przez podmioty o różnym stosunku wobec EURO 2012	83
Rysunek 51. Formy uczestnictwa w procesie budowy infrastruktury EURO 2012	84
Rysunek 52. Średnie oczekiwane korzyści w grupie podmiotów pośrednio odczuwających efekty budowy Portu Lotniczego	92
Rysunek 53. Odsetek przedsiębiorców oczekujących co najmniej średnich korzyści biznesowych jako efektów pośrednich budowy Portu Lotniczego Lublin	93
Rysunek 54. Średnia ważona ocena efektów pośrednich z uwzględnieniem formy prawnej ankietowanych podmiotów	96
Rysunek 55. Średnia ważona ocena efektów pośrednich z uwzględnieniem przeważającej dziedziny działalności ankietowanych podmiotów	97
Rysunek 56. Etapy podejmowania decyzji dotyczących wyjazdów turystycznych	106
Rysunek 57. Średnia ocena wpływu organizacji EURO 2012 na wybrane aspekty funkcjonowania przedsiębiorstw regionu lubelskiego	110
Rysunek 58. Odsetek przedsiębiorców wskazujących określonego poziomu wpływu organizacji EURO 2012 na ich działalność.	111
Rysunek 59. Ruch pasażerski w Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka w latach 2007–2010 (prognoza)	122

Rysunek 60. Wpływ przyszłego funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na sytuację regionu w opinii przedsiębiorców z województwa lubelskiego (N=400)	132
Rysunek 61. Wpływ organizacji EURO 2012 na region lubelski w opinii przedsiębiorców z województwa lubelskiego (N=400).	135
Rysunek 62. Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie	139
Rysunek 63. Wzrost zatrudnienia w analizowanych firmach w wyniku budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	144
Rysunek 64. Struktura podmiotów planujących przekwalifikowanie pracowników na tle całej populacji.	149
Rysunek 65. Kompetencje pracownicze oczekiwane przez przedsiębiorstwa w następstwie budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	151
Rysunek 66. Analiza branżowa przedsiębiorstw, które wskazały planowany wzrost zatrudnienia, albo zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników	153
Rysunek 67. Liczba utworzonych miejsc pracy w wyniku organizacji międzynarodowych imprez sportowych w latach 2000–2012.	155
Rysunek 68. Wpływ organizacji EURO 2012 na zatrudnienie	157
Rysunek 69. Planowany wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 43 przedsiębiorstwa, 11% całej populacji)	160
Rysunek 70. Struktura przedsiębiorstw, które zaplanowały wzrost zatrudnienia w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 43 przedsiębiorstwa, 11% całej populacji)	161
Rysunek 71. Struktura przedsiębiorstw, które zaplanowały przekwalifikowanie pracowników w wyniku organizacji EURO 2012 (próba badawcza – 11 przedsiębiorstw, 2,75% całej populacji)	162
Rysunek 72. Kompetencje pracownicze oczekiwane przez przedsiębiorstwa w następstwie organizacji EURO 2012 w Polsce	164
Rysunek 73. Analiza branżowa przedsiębiorstw, które albo wskazały planowany wzrost zatrudnienia, albo też zasygnalizowały konieczność przekwalifikowania własnych pracowników	166

Rysunek 74. Obszary kompetencyjne oczekiwane przez przedsiębiorców planujących wzrost zatrudnienia lub przeszkolenie pracowników w następstwie budowy Portu Lotniczego Lublin lub organizacji EURO 2012 (w podziale na powiaty)	169
Rysunek 75. Przedsiębiorstwa korzystające z usług transportu lotniczego według miast.	172
Rysunek 76. Przedsiębiorstwa deklarujące korzystanie z transportu lotniczego w przyszłości według miast	175

Spis tabel

Tabela 1. Kryteria klasyfikacji przedsiębiorstw według wielkości zgodnie z Rekomendacją Komisji Europejskiej z maja 2003 (2003/361/EC)	26
Tabela 2. Podobieństwo struktur badanych przedsiębiorstw z punktu widzenia ich wielkości mierzonej liczbą zatrudnionych oraz wielkością rocznych obrotów	28
Tabela 3. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem siedziby przedsiębiorstwa.	31
Tabela 4. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem formy prawnej działalności.	33
Tabela 5. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności.	34
Tabela 6. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa	36
Tabela 7. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w ostatnim oku w przedsiębiorstwie	37
Tabela 8. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem obrotu w przedsiębiorstwie w ostatnim roku	39

Tabela 9. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem struktury kapitałowej przedsiębiorstwa	40
Tabela 10. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o inwestycji – Port Lotniczy Lublin z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej przez przedsiębiorstwa działalności.	42
Tabela 11. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem siedziby badanych przedsiębiorstw.	44
Tabela 12. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej działalności.	45
Tabela 13. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem charakteru prowadzonej działalności.	47
Tabela 14. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem branży ankietowanego przedsiębiorstwa.	49
Tabela 15. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem liczby zatrudnionych pracowników w przedsiębiorstwie w ostatnim roku. . .	50
Tabela 16. Odsetek respondentów deklarujących posiadanie wiedzy o organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem zasięgu prowadzonej działalności przez przedsiębiorstwa.	52
Tabela 17. Ogólny wpływ budowy portu lotniczego na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny	55
Tabela 18. Porównanie ogólnej siły wpływu budowy i funkcjonowania lotniska na przedsiębiorców.	58
Tabela 19. Ogólny wpływ budowy portu lotniczego na podmioty gospodarcze Lubelszczyzny	59
Tabela 20. Postrzeganie skali korzyści przez przedsiębiorców w różnych obszarach funkcjonalnych	64
Tabela 21. Postrzeganie skali korzyści przez przedsiębiorców różnej wielkości.	68
Tabela 22. Postrzeganie wpływu EURO 2012 przez przedsiębiorców różnej wielkości.	73

Tabela 23. Postrzeganie wpływu wynikającego z organizacji EURO 2012 w różnych obszarach funkcjonalnych przedsiębiorstw	79
Tabela 24. Postrzeganie skali oddziaływań wynikających z organizacji EURO 2012 przez przedsiębiorców różnej wielkości . . .	83
Tabela 25. Wpływ pośredni wybranych portów na rozwój regionów w 2007 r.	87
Tabela 26. Oczekiwane efekty pośrednie budowy Portu Lotniczego Lublin	87
Tabela 27. Atrakcyjność inwestycyjna województw w 2009 r.	91
Tabela 28. Odsetek respondentów wskazujących daną odpowiedź.	94
Tabela 29. Średnia ważona ocena poszczególnych korzyści z efektów pośrednich przez respondentów z uwzględnieniem formy prawnej badanych przedsiębiorstw	95
Tabela 30. Odsetek respondentów oczekujących co najmniej średnich korzyści z tytułu efektów pośrednich budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	98
Tabela 31. Wzrost PKB (%) w krajach organizujących wielkie imprezy piłkarskie	101
Tabela 32. Nadwyżka wzrostu PKB (%) w odniesieniu do wzrostu PKB w strefie euro	101
Tabela 33. Odsetek przedsiębiorców oczekujących określonego poziomu korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego	102
Tabela 34. Średnia ocena korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego z uwzględnieniem formy prawnej respondentów.	103
Tabela 35. Średnia ważona ocena korzyści z organizacji EURO 2012 dla regionu lubelskiego z uwzględnieniem wielkości badanych przedsiębiorstw	105
Tabela 36. Liczba respondentów wskazujących dany rodzaj oczekiwanych korzyści z organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem wielkości przedsiębiorstwa	108
Tabela 37. Liczba respondentów wskazujących dany rodzaj oczekiwanych korzyści z organizacji EURO 2012 z uwzględnieniem formy prawnej przedsiębiorstw	109

Tabela 38. Średnia ważona ocena oczekiwanego wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa w regionie lubelskim z uwzględnieniem ich formy prawnej	112
Tabela 39. Średnia ważona ocena oczekiwanego wpływu organizacji EURO 2012 na przedsiębiorstwa w regionie lubelskim z uwzględnieniem wielkości badanych podmiotów	113
Tabela 40. Ekonomiczne oddziaływanie portów lotniczych na 1 mln obsłużonych pasażerów	120
Tabela 41. Prognoza wielkości ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Lublin.	126
Tabela 42. Ludność i PKB per capita w województwach z lokalnym portem lotniczym	127
Tabela 43. Skorygowana prognoza wielkości ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Lublin.	129
Tabela 44. Wpływ bezpośredni funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na region.	130
Tabela 45. Wpływ pośredni funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na region.	131
Tabela 46. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w proces budowy i funkcjonowania portu	140
Tabela 47. Porównanie wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym profilu działalności	142
Tabela 48. Porównanie wpływu budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnej wielkości zatrudnienia	143
Tabela 49. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach o różnym stopniu zaangażowania w proces budowy i funkcjonowania lotniska	145
Tabela 50. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym o różnym profilu działalności	146
Tabela 51. Porównanie wpływu Portu Lotniczego Lublin na planowany wzrost w przedsiębiorstwach o różnej wielkości	147

Tabela 52. Liczba pracowników planowanych do przekwalifikowania jako konsekwencja budowy i funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	148
Tabela 53. Porównanie wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnym profilu działalności	158
Tabela 54. Porównanie wpływu organizacji EURO 2012 na zatrudnienie w przedsiębiorstwach o różnej wielkości	159
Tabela 55. Aktualna powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego.	171
Tabela 56. Przyszła powszechność wykorzystania usług transportu lotniczego przez lubelskie firmy za pośrednictwem Portu Lotniczego Lublin	176
Tabela 57. Alternatywnie wobec budowy Portu Lotniczego Lublin działania inwestycyjne	178
Tabela 58. Projekty inwestycyjne towarzyszące budowie Portu Lotniczego Lublin	181
Tabela 59. Wsparcie instytucjonalne przyczyniające się do poprawy efektywności funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin	183
Tabela 60. Prowadzenie działalności przez lubelskie przedsiębiorstwa na terenie Portu Lotniczego Lublin	185

Bibliografia

- Aftyka W., Chmielewski A., *Małe i średnie przedsiębiorstwa w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo M.M., Warszawa 2005.
- Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2009*, red. M. Nowicki, IBnGR, Gdańsk 2009.
- Bachnik K., Skowronek-Mielczarek A., *Syntetyczne porównanie sektora przedsiębiorstw w Polsce i Hiszpanii*, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 68, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2006.
- Badanie przyjazdowego ruchu turystycznego w wybranych miejscach recepcji turystycznej województwa podkarpackiego w okresie V–IX 2009 roku*, Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie, Rzeszów 2009.
- Borowski J., *Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 na gospodarkę Polski*, przygotowany na zlecenie spółki celowej Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o., Warszawa, czerwiec 2010.
- Creating Employment and Prosperity in Europe – a study by ACI Europe of the Social and Economic Impact of Airports*, Airports Council International ACI Europe, 1998.
- Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica na rozwój miasta i regionu*, Poznań 2005.
- Frankfort-Nachmias A., Nachmias D., *Metody badawcze w naukach społecznych*, Wydawnictwo Zys i S-ka, Poznań 2001.
- Gospodarcze efekty organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku dla Gdańska, jako jednego z miast-gospodarzy oraz regionu pomorskiego. Opracowanie przygotowane na zlecenie Gminy Miasta Gdańsk*, IBnGR, Warszawa, lipiec 2007.
- Helmenstein Ch., Kleissner A., *Makroekonomiczne skutki UEFA EURO 2008 w Austrii*, Instytut Ekonomii Sportu, Wiedeń 2008.
- Huderek S., *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*, Materiały Krakowskiej Konferencji Młodych Uczonych 2008, Sympozja i Konferencje KKMU nr 3, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie, Kraków 2008.

- Klembowska D., Nowaczyk J., *Wpływ rozwoju transportu lotniczego na wzrost konkurencyjności regionów na przykładzie województwa podkarpackiego*, „Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu”, Tom X, Zeszyt 2.
- Koźlak A., *Wpływ wizerunku marki regionu na jego konkurencyjność*, w: *Marketing przyszłości. Trendy. Strategie. Instrumenty*, red. G. Rosa, W. Smalec, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług nr 26, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008.
- Kramer J., *Badania rynkowe i marketingowe* PWE, Warszawa 1994.
- L'Envol special – Impact Economique*, „Le journal d'Information”, Port lotniczy, Bordeaux 2003.
- Marciszewska B., Kaliński D., *Transport lotniczy*, w: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki, L. Mintura, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, s. 330–350.
- Marciszewska B., Kaliński D., *Wpływ transportu lotniczego na rozwój regionalny*, Raport Regiony – jako główny beneficjent systemu transportu małymi samolotami, Biała Podlaska, 22 X 2009.
- Mendenhall W., Beaver R.J., Beaver B.M., *Introduction to Probability and Statistics*, Duxbury Press, Belmont 2005.
- Oddziaływanie Regionalnego Portu Lotniczego Kielce na gospodarkę miasta Kielce i regionu świętokrzyskiego*, WYG International, Warszawa 2007.
- Port Lotniczy Lublin S.A. Wstępne studium wykonalności oszacowania rynku*, Dokument opracowany przez Airport Strategy and Marketing Ltd., marzec 2008
- Ranking szkół wyższych według poziomu bezrobocia absolwentów (rok akademicki 2006/2007)*, Wojewódzki Urząd Pracy w Lublinie, Wydział Badań i Analiz, Lublin 2008.
- Raport: Oddziaływanie Regionalnego Portu Lotniczego Kielce na gospodarkę miasta Kielce i regionu świętokrzyskiego*, http://www.um.kielce.pl/pl/regionalny_port_lotniczy_kielce.
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego na lata 2007–2013*, Zarząd Województwa Lubelskiego, Lublin 2007 r.
- Roźnowski, K. Markowski, J. Łobocki, K. Konefał., *Postawy i zachowania uczestników lokalnego rynku pracy*, Instytut Rynku Pracy-Fundacja Nowy Staw, Lublin 2007.
- Rydzikowski W., K. Wojewódzka-Król, *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Skowronek-Mielczarek A., *Małe i średnie przedsiębiorstwa. Źródła finansowania*, Wyd. II, C.H.Beck, Warszawa 2005.

- Skowronek-Mielczarek A., *Małe i średnie przedsiębiorstwa – fundament polskiej gospodarki*. Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 76, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2007.
- Sobczyk M., *Statystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
- Stawasz D. *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania rozwoju regionu – teoria i praktyka*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2004.
- Stefania P., *Lotniska idą w górę*, „Nowy Przemysł”, www.wnp.pl dostęp dn. 10.05.2010.
- Szreder M., *Metody i techniki sondażowych badań opinii*, PWE, Warszawa 2004,
- The Economic Benefits of Air Transport. ATAG Study*, Geneva 2000.
- The Social and Economic Impact of Airports in Europe*, ACI Europe/York Aviation, styczeń 2004.
- Ustawa z dn. 27.07.2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173 poz. 1807).
- White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, European Communities, Brussels 2001.
- Wielowymiarowa analiza przestrzennego zróżnicowania struktury gospodarki Polski według województw*, Wydawnictwo AE w Krakowie, Kraków 2004.

Strony internetowe

- http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/sme_definition/sme_user_guide_pl.pdf dostęp dn. 26.02.2010 r
- <http://www.lubelskie.pl>
- <http://www.paiz.gov.pl>
- http://www.portlotniczy.lublin.pl/index.php?id_kategorii=15 dostęp dn. 7.07.2010.
- http://www.rzeszowairport.pl/statystyki/ruch_pasazerski/2010/89/0/ruch_pasazerski.html dostęp dn. 7.07.2010.
- <http://www.stat.gov.pl>
- <http://www.ulc.gov.pl> (Urząd Lotnictwa Cywilnego) dostęp dn. 7.07.2010.

FUNDACJA POLSKIEJ AKADEMII NAUK ODDZIAŁ W LUBLINIE
"NAUKA I ROZWÓJ LUBELSZCZYZNY"

Pałac Czartoryskich
20-080 Lublin, Plac Litewski 2
tel./fax. +48 81 441 30 00
e-mail: fundacja@fundacja-pan.lublin.pl
www.fundacja-pan.lublin.pl