



Analiza wpływu ekonomicznego

Portu Lotniczego
Poznań-Ławica



Autorzy

Raport przygotowany przez
Spółkę Celową Uniwersytetu
Ekonomicznego w Poznaniu
na zlecenie Portu Lotniczego
Poznań-Ławica

Autorzy:

dr Sonia Huderek-Glowska
dr hab. Arkadiusz Kawa, prof. UEP

Poznań, 2026



Streszczenie

Port lotniczy Poznań-Ławica to jedno z największych regionalnych lotnisk w Polsce. W pierwszym kwartale 2025 roku zostało uznane przez ACI EUROPE za jeden z pięciu najszybciej rozwijających się portów lotniczych w Europie w kategorii do 10 milionów pasażerów. Lotnisko położone jest w mieście i regionie o dużym potencjalne rozwojowym.

Działalność Portu Lotniczego Poznań-Ławica wykracza poza funkcje operacyjne, generując istotne efekty dochodowe i zatrudnienia w mieście i regionie. Przeprowadzona analiza wpływu ekonomicznego dla lat 2015 i 2024 oraz prognoz na 2025, 2032 i 2035 obejmuje efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane, mierzone wartością dodaną brutto i zatrudnieniem, a w 2024 roku dodatkowo uwzględnia wpływ katalityczny i efekt fiskalny.

Wyniki analizy wskazują na bardzo dynamiczny wzrost znaczenia portu dla gospodarki regionu. **Całkowity efekt dochodowy (liczony jako suma wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego) wzrósł z ok. 160 mln PLN w 2015 roku do 1,09 mld PLN w 2025 roku, a według prognoz wyniesie 1,84-2,51 mld PLN w 2032 roku i osiągnie 2,38-3,65 mld PLN w 2035 roku. Towarzyszy temu silny wzrost ruchu pasażerskiego, który do 2035 roku**

może przekroczyć 7 mln pasażerów rocznie, oraz wzrost zatrudnienia – z 1 362 (Full-Time Equivalent) w 2015 roku do ponad 4 383 FTE w 2025 roku i nawet 7 614 FTE w 2035 roku. Działalność portu lotniczego portu lotniczego ma szerszy wpływ na gospodarkę poprzez stymulowanie ruchu turystycznego (436 mln wartości dodanej i wsparcie 3 355 miejsc pracy w całej gospodarce) oraz efekty fiskalne na poziomie 23 mln PLN dochodów państwa. Wpływ katalizowany (łącznie z turystyką) wygenerował 1,31 mld PLN i 5 925 miejsc pracy w 2024 r. i odpowiednio 1,81 mld PLN i ok. 7 620 etatów.

Struktura wpływu ekonomicznego pozostaje względnie stabilna, z dominującym udziałem efektu bezpośredniego, ale rosnącym znaczeniem efektów pośrednich i indukowanych, co potwierdza silne powiązania portu z otoczeniem gospodarczym. Jednocześnie analiza wskazuje na istotne potencjalne utracone korzyści w przypadku ograniczenia rozwoju portu z po-

wodów środowiskowych lub infrastrukturalnych.

Wyniki analizy należy interpretować z uwzględnieniem ograniczeń metody analizy nakładów i wyników oraz zmian cen w czasie, a pełna ocena roli portu lotniczego wymaga także uwzględnienia długookresowych efektów strukturalnych i kosztów zewnętrznych.



- **Port Lotniczy Poznań-Ławica pełni rolę strategicznej infrastruktury gospodarczej**, której dalszy rozwój ma kluczowe znaczenie dla konkurencyjności Poznania i Wielkopolski w skali krajowej i europejskiej.
- **Port pełni funkcję katalizatora rozwoju gospodarczego**, w szczególności poprzez stymulowanie ruchu turystycznego, zwiększanie dostępności transportowej regionu, wzmacnianie atrakcyjności inwestycyjnej Poznania i Wielkopolski.
- **Struktura wpływu ekonomicznego portu jest stabilna i przewidywalna**, co zwiększa jego znaczenie jako długoterminowego filaru rozwoju regionalnego.
- **Wartość całkowitego (bezpośredniego, pośredniego i indukowanego) wpływu ekonomicznego portu dynamicznie rośnie** – efekt dochodowy zwiększył się z ok. 160 mln PLN w 2015 r. do 856 mln PLN w 2024 r. i 1,09 mld PLN w 2025 r., a według prognoz osiągnie 2,37-3,65 mld PLN w 2035 r.
- **Wartość wpływu bezpośredniego systematycznie rośnie i pozostaje największym komponentem wpływu ekonomicznego** – bezpośrednia wartość dodana zwiększyła się z ok. 88 mln PLN w 2015 r. do 396 mln PLN w 2024 r. i 505 mln PLN w 2025 r., a według prognoz osiągnie 1,12-1,72 mld PLN w 2035 r.
- **Wpływ pośredni również rośnie i wyniósł odpowiednio 60 mln PLN w 2015 r., 275 mln PLN w 2024 r. i 338 mln PLN w 2025 r. oraz ma osiągnąć 715-1098 mln PLN w 2035 r.**
- **Wpływ indukowany rośnie najszybciej**, bo od poziomu 12 mln do 185 mln PLN w 2024 r. i 249 mln PLN w 2025 r., a w 2035 r. ma wynieść 543-833 mln PLN.
- **Port Lotniczy Poznań-Ławica w istotnym stopniu przyczynia się do PKB regionu**, a wytwarzana przez niego wartość dodana stanowi coraz większy wkład w gospodarkę miasta Poznania i regionu.
- **Działalność portu generuje znaczące zatrudnienie w gospodarce** – liczba miejsc pracy wzrosła z 1 362 etatów (FTE) w 2015 r. do 3 759 w 2024 r. i 4 383 w 2025 r., a w 2035 r. może osiągnąć ok. 7 614 miejsc pracy.
- **Wpływ katalityczny jest istotny ekonomicznie** – w 2024 r. port lotniczy wpłynął na wzrost aktywności podmiotów gospodarczych przez inwestycje oraz ruch turystyczny i wygenerował przez to ok. 1,31 mld PLN wartości dodanej i ok. 5 925 miejsc pracy w gospodarce. W 2025 r. było to odpowiednio ok. 1,81 mld PLN i ok. 7 620 etatów.
- **Port Lotniczy Poznań-Ławica generuje wymierne dochody fiskalne** – w 2024 r. działalność portu przetożyła się na ok. 23 mln PLN wpływów do finansów publicznych (CIT, PIT, składki, podatki lokalne).
- **Dynamiczny wzrost ruchu pasażerskiego wzmacnia efekty ekonomiczne** – liczba pasażerów wzrosła do ponad 3,6 mln w 2024 r., ponad 4 mln w 2025 r., a prognozy wskazują możliwość obsługi ponad 7 mln pasażerów rocznie do 2035 r.
- **Ograniczenia rozwojowe portu (środowiskowe lub infrastrukturalne) oznaczająby istotne utracone korzyści ekonomiczne dla regionu**, zarówno w zakresie PKB, jak i zatrudnienia oraz wpływów fiskalnych.





Spis Treści

- 05** Wprowadzenie
- 06** Charakterystyka Portu Lotniczego Poznań-Ławica
- 21** Charakterystyka miasta Poznania i regionu Wielkopolski
- 38** Metodyka analizy wpływu ekonomicznego portu lotniczego na otoczenie
- 47** Wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku
- 61** Historyczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku i prognozy wpływu w latach 2025, 2032 i 2035
- 80** Podsumowanie
- 84** Literatura



Transport odgrywa kluczową rolę w gospodarce, umożliwiając przepływ ludzi, towarów i usług oraz sprzyjając integracji rynków i wzrostowi produktywności. Sprawnie funkcjonująca infrastruktura transportowa stanowi jeden z podstawowych warunków rozwoju regionalnego, konkurencyjności gospodarki i atrakcyjności inwestycyjnej.

Port lotniczy stanowi kluczowy element infrastruktury transportowej miasta i regionu, umożliwiając efektywne włączenie lokalnej gospodarki do krajowego i międzynarodowego systemu wymiany handlowej, turystycznej i biznesowej. Jako ważny węzeł komunikacyjny i znaczący podmiot gospodarczy generuje liczne powiązania ekonomiczne, które wykraczają poza bezpośrednią działalność lotniczą. Oddziaływanie to obejmuje zarówno miejsca pracy i wartość dodaną powstającą w podmiotach działających na lotnisku, jak i produkcję wzbudzoną u dostawców oraz konsumpcję generowaną przez zatrudnionych pracowników.

Celem niniejszego raportu jest kompleksowa analiza ekonomicznego znaczenia Portu Lotniczego Poznań-Ławica dla miasta i regionu, obejmująca zarówno bieżące oddziaływanie lotniska na gospodarkę, historyczne, jak i jego ewolucję w czasie oraz przewidywane kierunki zmian w przyszłości. Analiza pozwala określić rolę portu jako pracodawcy, odbiorcy usług, generatora wartości dodanej i katalizatora rozwoju działalności gospodarczej.

Zakres geograficzny badania obejmuje wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica na gospodarkę miasta Poznania i regionu Wielkopolski. W analizie uwzględniono nie tylko działalność spółki zarządzającej portem lotniczym, ale także podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu oraz przedsiębiorstwa współpracujące w łańcuchu dostaw produktów i usług do podmiotów bezpośrednio związanych z rynkiem transportu lotniczego. Zakres czasowy badania obejmuje rok 2024 jako okres referencyjny, a ponadto analizę wpływu historycznego z roku 2015 oraz prognozy oddziaływania portu lotniczego na otoczenie dla lat 2025, 2032 oraz 2035, oparte na scenariuszach rozwoju ruchu pasażerskiego, inwestycjach infrastrukturalnych oraz zmianach społeczno-ekonomicznych. Dodatkowo w 2024 i 2025 roku oszacowano wpływ katalityczny ruchu turystycznego

i efekt fiskalny. Również dla 2024 roku zidentyfikowano kluczowe branże związane z lotnictwem, czyli sektory gospodarki, będące najbardziej zależne od działalności portu lotniczego, takie jak transport, logistyka, handel czy turystyka. Analiza ta pozwala określić strategiczne branże wspierające rozwój portu.

Zastosowana metodyka opiera się na powszechnie stosowanym podejściu do analizy ekonomicznych efektów lotnisk: wpływu bezpośredniego, pośredniego oraz indukowanego. Wpływ bezpośredni określono na podstawie danych finansowych i zatrudnienia portu oraz firm działających na jego terenie. Wpływ pośredni oszacowano poprzez wartość produkcji wzbudzonej u dostawców, uwzględniając strukturę zakupów oraz proporcje działalności przypisane lokalnie. Wpływ indukowany obliczono na podstawie wydatków konsumpcyjnych pracowników, po skorygowaniu o podatki, składki i oszczędności.

Wyniki badań wskazują na istotne znaczenie portu lotniczego jako motoru napędowego gospodarki oraz generatora efektów dochodowych i zatrudnienia.





Charakterystyka Portu Lotniczego Poznań-Ławica



Ogólna charakterystyka portu

Port Lotniczy Poznań-Ławica (kod IATA: POZ, kod ICAO: EPPO) to międzynarodowe lotnisko położone ok. 7 km na zachód od centrum Poznania. **Zostało otwarte w 1913 roku i jest jednym z najstarszych portów lotniczych w Polsce.** Od 2006 roku lotnisko nosi imię wybitnego skrzypka – Henryka Wieniawskiego.

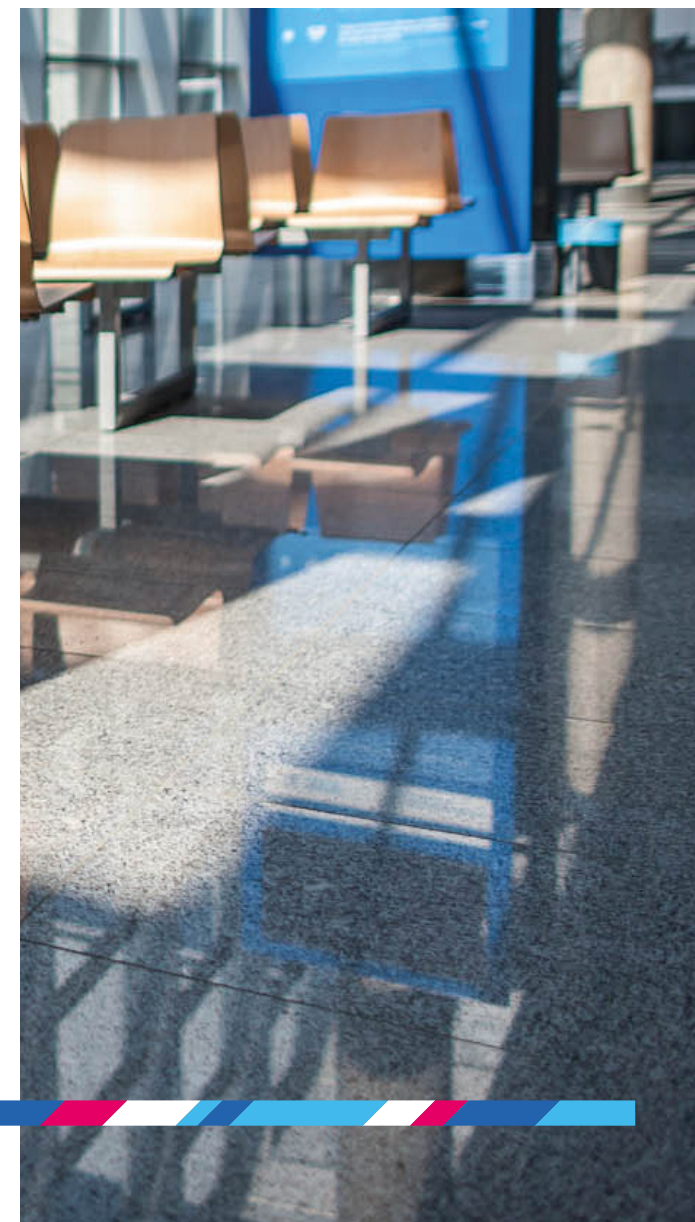
Port Lotniczy Poznań-Ławica Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością została zawiązana jako spółka prawa handlowego w 1997 roku. Jej głównym przedmiotem działalności jest zarządzanie lotniskiem użytku publicznego Poznań-Ławica, obejmujące świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych w ruchu krajowym i międzynarodowym, na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników eksploatujących statki powietrzne, z wyłączeniem zadań należących do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (PAŻP).

Obecnie Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. należy do trzech podmiotów: Skarbu Państwa (przez Polskie Porty Lotnicze S.A.) (39% udziałów), Miasto Poznań (37%) i Województwo Wielkopolskie (24%). Kapitał zakładowy na koniec 2024 r. wynosił 337,4 mln PLN (Rejestr, 2025).

Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o. należy do Grupy Kapitałowej PPL (GK PPL), w której podmiotem dominującym jest spółka Polskie Porty Lotnicze S.A.

Port Lotniczy Poznań-Ławica stanowi kluczowy ośrodek transportu lotniczego w północno-zachodniej części Polski. Działa jako regionalny węzeł komunikacyjny obsługujący Poznań i Wielkopolskę.

Misją Portu Lotniczego Poznań-Ławica jest zapewnienie możliwie najlepszej dostępności komunikacyjnej drogą lotniczą dla Poznania oraz całego województwa wielkopolskiego. Lotnisko odgrywa kluczową rolę w rozwoju gospodarczym regionu, stanowiąc ważny czynnik jego dynamiki i atrakcyjności inwestycyjnej. Jednocześnie rozwój Portu odbywa się w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju, z poszanowaniem środowiska naturalnego i dbałością o wysoką konkurencyjność świadczonych usług.



Infrastruktura i inwestycje

Port Lotniczy Poznań-Ławica dysponuje terminalem pasażerskim (rozbudowanym w 2012 r.), terminalem General Aviation (GA) i terminalem cargo. Mają one odpowiednio powierzchnię 31 000 m², 1 455 m² i 1 730 m². **Przepustowość terminala pasażerskiego wynosi 3 mln pasażerów rocznie.** Jedynym pasem startowym jest droga 10/28 o wymiarach 2 504×50 m. Pas wyposażono w precyzyjny system ILS II kat. i oświetlenie podejścia. Port ma rozbudowaną sieć dróg kołowania (ok. 3 km o szerokości 44 m) oraz płytę postojową o powierzchni ok. 4 ha, dostosowaną głównie do obsługi samolotów kodu C i B (np. Boeing 737, Airbus A320), z możliwością również sporadycznej obsługi kodu E i D (np. Boeing 767-300, 747-400, Airbus A330-300). **Przepustowość (środkowiskowa) drogi startowej wynosi 132 operacje na dobę.** Lotnisko wyposażone jest obecnie w **34 stanowiska odprawy** (check-in) i 11 bramek (gates). **Przepustowość sortowni bagażu to 2000 sztuk na godzinę.** Na terenie lotniska funkcjonują **parkingi z 8200 miejscami.** Przy lotnisku działają też wypożyczalnie samochodów.

W ciągu ostatnich piętnastu lat Port Lotniczy Poznań-Ławica zrealizował szeroko zakrojony **program inwestycyjny** o łącznej wartości ok. **300 milionów PLN.** W jego ramach znacząco rozbudowano terminal

pasażerski, m.in. powstała nowa strefa odpraw check-in, zainstalowano automatyczną sortownię bagażu oraz uruchomiono nową część przylotową. Rozbudowano także infrastrukturę airside, tj. powstały dodatkowe stanowiska postojowe dla samolotów, równoległa droga kołowania oraz drogi szybkiego zejścia z pasa startowego. Wprowadzono rozwiązania bezdotykowej odprawy i automatyzacji kontroli. **Realizacja tych inwestycji znacząco zwiększyła przepustowość portu i podniosła standard obsługi pasażerów.** W ostatnim czasie prowadzone były również mniejsze przedsięwzięcia modernizacyjne, które wzmocniły infrastrukturę terminala i płaszczyzn lotniskowych. Ich celem było nie tylko dalsze podnoszenie jakości obsługi, lecz także dostosowanie portu do zmieniających się przepisów i procedur operacyjnych. W 2025 roku dokonano gruntownej modernizacji w centralnej strefie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego, polegającej na wymianie urządzeń, które umożliwiły podniesienie standardów obsługi i znaczne jej przyspieszenie (brak konieczności wyjmowania płynów oraz przedmiotów elektronicznych z bagażu). Zwiększono również liczbę stanowisk odpraw, w tym z uwzględnieniem rozwiązań samoobsługowych. **W wyniku zrealizowanych inwestycji Port Lotniczy Poznań-Ławica dysponuje nowoczesną infrastrukturą lotniczą.**



Grzegorz Bykowski, Prezes Zarządu, Port Lotniczy Poznań-Ławica

Konsekwentnie modernizujemy infrastrukturę. Terminal, zaprojektowany w sposób modułowy, został w ostatnich latach dostosowany do obsługi znacznie większego natężenia ruchu dzięki modernizacji strefy kontroli bezpieczeństwa. **Przed nami kolejne etapy rozbudowy, obejmujące większą powierzchnię i być może nowe kondygnacje oraz zmianę układu operacyjnego terminala, aby zapewnić płynność obsługi wyraźnie rosnącej liczby podróżnych.** Zwiększamy także tzw. infrastrukturę airside. Planowane są nowe stanowiska postojowe i przebudowa dróg kołowania, co pozwoli zmniejszyć obecne ograniczenia operacyjne i umożliwi nocowanie większej liczbie samolotów na płycie. Wszystko to wpisuje się w **długofalowy cel osiągnięcia przepustowości na poziomie 6-8 milionów pasażerów rocznie** – poziomowi porównywalnego z największymi regionalnymi portami w kraju. Nawet jeśli tempo wzrostu chwilowo się stabilizuje, perspektywa kolejnych lat jednoznacznie wskazuje na dalsze zwiększanie popytu, a my chcemy być gotowi na ten rozwój odpowiednio wcześniej.

W planach są dalsze prace, tj. modernizacja stanowisk odladzania samolotów, wymiana oznakowania drogi startowej na energooszczędne LED, rozbudowa hali check-in. Inwestycje te mają zwiększyć przepustowość i komfort, a jednocześnie uwzględnić wymogi ekologiczne.

Port przygotowuje się również do rozbudowy terminala pasażerskiego wraz z poszerzeniem płyty postojowej dla samolotów oraz przebudową układu komunikacyjnego, włączając docelową zabudowę parkingów wielopoziomowych. Inwestycje te, realizowane etapowo, pozwolą na sukcesywne zwiększanie infrastruktury z dostosowaniem do rosnącego trendu ruchu lotniczego.

Uzależnione są one jednak od uzyskania stosownych decyzji i pozwoleń.

W najbliższych latach Port Lotniczy Poznań-Ławica planuje dalszy rozwój działalności.

W jej ramach przewiduje się działania ukierunkowane na udostępnianie terenów lotniskowych pod inicjatywy gospodarcze, zgodnie z zapisami Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego czy Planu Ogólnego Miasta Poznania. W dłuższej perspektywie władze portu zamierzają również dążyć do przejęcia terenów położonych między strefą parkingowo-terminalową a torem wyścigowym przy ul. Bukowskiej w Poznaniu, a także obszarów zlokalizowanych na wschód od pasa startowego, w celu ich wykorzystania pod rozwój działalności pozalotniczej. Znaczną część obecnie niezagospodarowanych terenów lotniska planuje się przeznaczyć na przedsięwzięcia związane z poprawą efektywności energetycznej oraz rozwój instalacji wykorzystujących odnawialne źródła energii.



Wojciech Arszewski, Dyrektor ds. Publicznych w Europie Centralnej i Wschodniej, Bliskim Wschodzie i Afryce, UPS Polska

Czynniki infrastrukturalne Portu Lotniczego Poznań-Ławica mają dla naszej efektywności kluczowe znaczenie. Szczególnie doceniamy dużą elastyczność władz lotniska oraz wzorową współpracę przy uruchomieniu tego połączenia. Bardzo ważna dla nas i naszych klientów była możliwość wykonywania operacji w czasie pandemii COVID-19, kiedy ruch pasażerski został w dużej mierze wstrzymany - kontynuacja obsługi cargo pozwoliła utrzymać ciągłość dostaw i stabilność łańcuchów logistycznych.

Oceniamy, że w perspektywie średnioterminowej Ławica może stać się ważnym regionalnym hubem cargo - szczególnie w segmentach specjalistycznych (farmaceutyki, żywność) oraz transportu towarów o wysokiej wartości. Jeśli port będzie konsekwentnie inwestował w infrastrukturę i budował długoterminowe relacje z klientami logistycznymi, jego rola w krajowej sieci cargo lotniczego może znacznie wzrosnąć.

O utrzymaniu i dalszym rozwijaniu obecności UPS w Poznaniu decyduje kilka kluczowych czynników. Przede wszystkim jest to strategiczne położenie miasta - w centrum dynamicznie rozwijającego się regionu, z silnym zapleczem biznesowym i logistycznym. Bardzo istotna jest również wysoka jakość współpracy z władzami lotniska oraz ich elastyczne podejście do naszych potrzeb operacyjnych, w tym możliwość realizacji operacji w godzinach wczesno porannych i wieczornych.

Ruch pasażerski i cargo oraz siatka połączeń

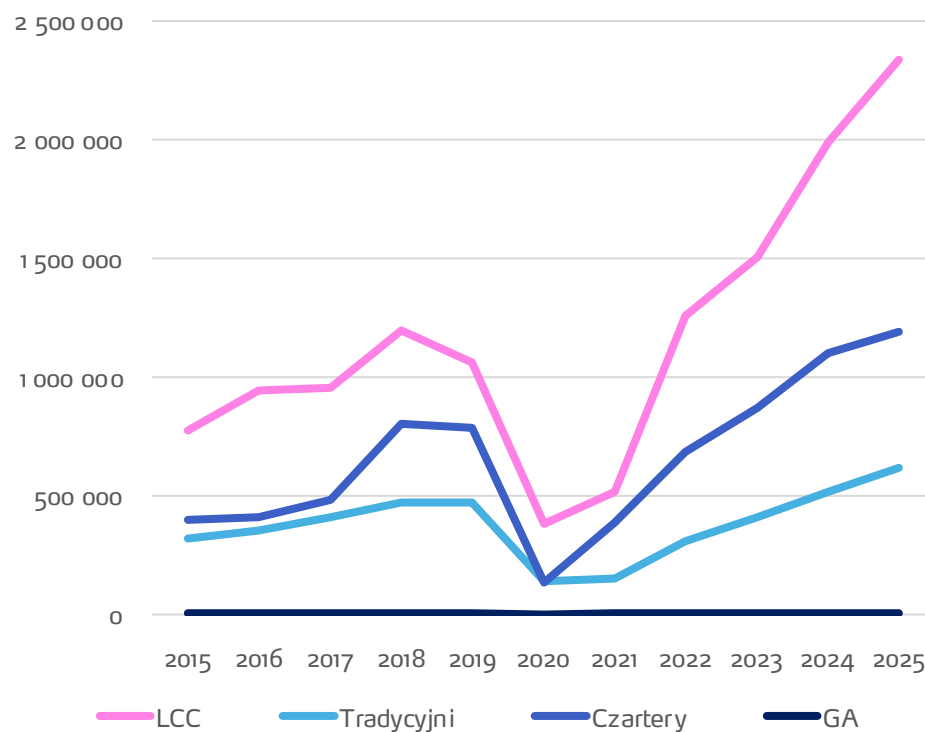
Przed pandemią Ławica była na 7. miejscu w kraju (po Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Katowicach, Modlinie i Wrocławiu) **pod względem liczby odprawionych pasażerów**. W 2024 roku było to już **6 miejsce**. Port odnotował w tym czasie jeden z najwyższych wzrostów w Polsce, tj. +29,3% pasażerów (patrz tab. 1 i rys. 1) przy wzroście liczby operacji o 16,9% (patrz tab. 2 i rys. 2). W 2024 r. odprawiono tu ponad 3,6 mln pasażerów. 2025 rok zakończył się wynikiem 4,14 mln pasażerów (+15% r/r). Nadzwyczajny wzrost liczby obsłużonych pasażerów (w pierwszym kwartale 2025 wyniósł 28,4% w stosunku do pierwszego kwartału w 2024 roku), spowodował, że Port Lotniczy Poznań-Ławica został uznany przez ACI EUROPE za **jeden z pięciu najszybciej rozwijających się portów lotniczych w Europie** w kategorii do 10 milionów pasażerów (patrz tab. 3).

Tabela 1. Liczba pasażerów Portu Lotniczego Poznań-Ławica w latach 2015-2025 i dynamika zmian

Rok	LCC	Dynamika r/r	Tradycyjni	Dynamika r/r	Czartery	Dynamika r/r	General Aviation	Dynamika r/r	Razem	Dynamika r/r
2015	775 095		321 783		397 614		6 426		1 500 918	
2016	940 453	21,30%	355 103	10,40%	408 900	2,80%	5 760	-10,40%	1 710 216	13,90%
2017	954 923	1,50%	408 560	15,10%	484 495	18,50%	4 677	-18,80%	1 852 655	8,30%
2018	1 194 727	25,10%	473 330	15,90%	803 558	65,90%	4 689	0,30%	2 476 304	33,70%
2019	1 061 260	-11,20%	469 155	-0,90%	784 126	-2,40%	4 633	-1,20%	2 319 174	-6,40%
2020	379 744	-64,20%	141 547	-69,80%	134 343	-82,90%	2 075	-55,20%	657 709	-71,60%
2021	513 926	35,30%	152 337	7,60%	385 479	186,90%	3 420	64,80%	1 055 162	60,40%
2022	1 257 569	144,70%	305 441	100,50%	685 610	77,90%	3 808	11,30%	2 252 428	113,50%
2023	1 505 927	19,70%	409 371	34,00%	870 222	26,90%	4 442	16,60%	2 789 962	23,90%
2024	1 986 936	31,90%	516 744	26,20%	1 100 396	26,50%	3 743	-15,70%	3 607 819	29,30%
2025	2 335 300	17,53%	615 230	19,06%	1 190 166	8,16%	4 133	10,42%	4 144 829	14,88%



Rysunek 1. Liczba pasażerów Portu Lotniczego Poznań-Ławica w poszczególnych segmentach lotów w latach 2015-2025



Rysunek 2. Liczba operacji Portu Lotniczego Poznań-Ławica w poszczególnych segmentach lotów w latach 2015-2025

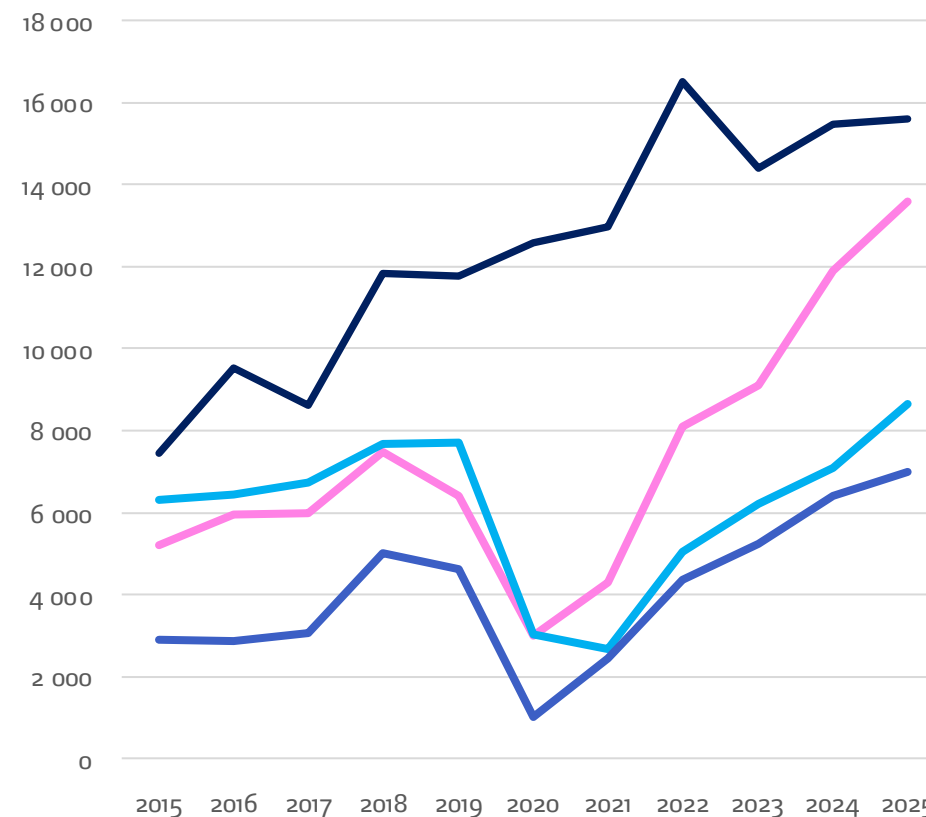


Tabela 2. Liczba operacji Portu Lotniczego Poznań-Ławica w poszczególnych segmentach lotów w latach 2015-2025

Rok	LCC	Dynamika r/r	Tradycyjni	Dynamika r/r	Czartery	Dynamika r/r	General Aviation	Dynamika r/r	Razem	Dynamika r/r
2015	5 203		6 322		2 907		7 444		21 819	
2016	5 961	14,60%	6 436	1,80%	2 850	-2,00%	9 529	28,00%	24 776	13,60%
2017	5 987	0,40%	6 731	4,60%	3 055	7,20%	8 618	-9,60%	24 391	-1,60%
2018	7 468	24,70%	7 688	14,20%	5 003	63,80%	11 841	37,40%	32 000	31,20%
2019	6 409	-14,20%	7 703	0,20%	4 614	-7,80%	11 762	-0,70%	30 488	-4,70%
2020	2 998	-53,20%	3 031	-60,70%	1 002	-78,30%	12 585	7,00%	19 616	-35,70%
2021	4 285	42,90%	2 665	-12,10%	2 458	145,30%	12 974	3,10%	22 382	14,10%
2022	8 097	88,90%	5 040	89,10%	4 354	77,10%	16 507	27,20%	33 998	51,90%
2023	9 103	12,40%	6 219	23,40%	5 235	20,20%	14 409	-12,70%	34 966	2,80%
2024	11 888	30,60%	7 100	14,20%	6 416	22,60%	15 477	7,40%	40 881	16,90%
2025	13 573	14,17%	8 645	21,76%	6 994	9,01%	15 611	0,87%	44 823	9,64%

Tabela 3. Top 5 lotnisk według ACI Europe w pierwszym kwartale 2025 (wzrost liczby pasażerów w stosunku do pierwszego kwartału 2024)

Główne		Mega porty		Duże lotniska		Średnie lotniska		Małe lotniska	
FCO	9.4%	MXP	12.4%	TLV	60.4%	RMO	56.0%	BBU	1 348.6%
SAW	9.0%	ATH	11.4%	KRK	21.9%	SJJ	41.7%	HTY	272.8%
CDG	5.6%	CPH	6.5%	BUD	15.5%	TRS	41.7%	OST	221.6%
MAD	4.5%	MAN	6.2%	ALC	14.6%	KUN	34.6%	RDZ	190.8%
BCN	3.2%	AGP	6.0%	VLC	14.3%	POZ	28,4	SLM	175,6%

Źródło: ACI Europe (2025)

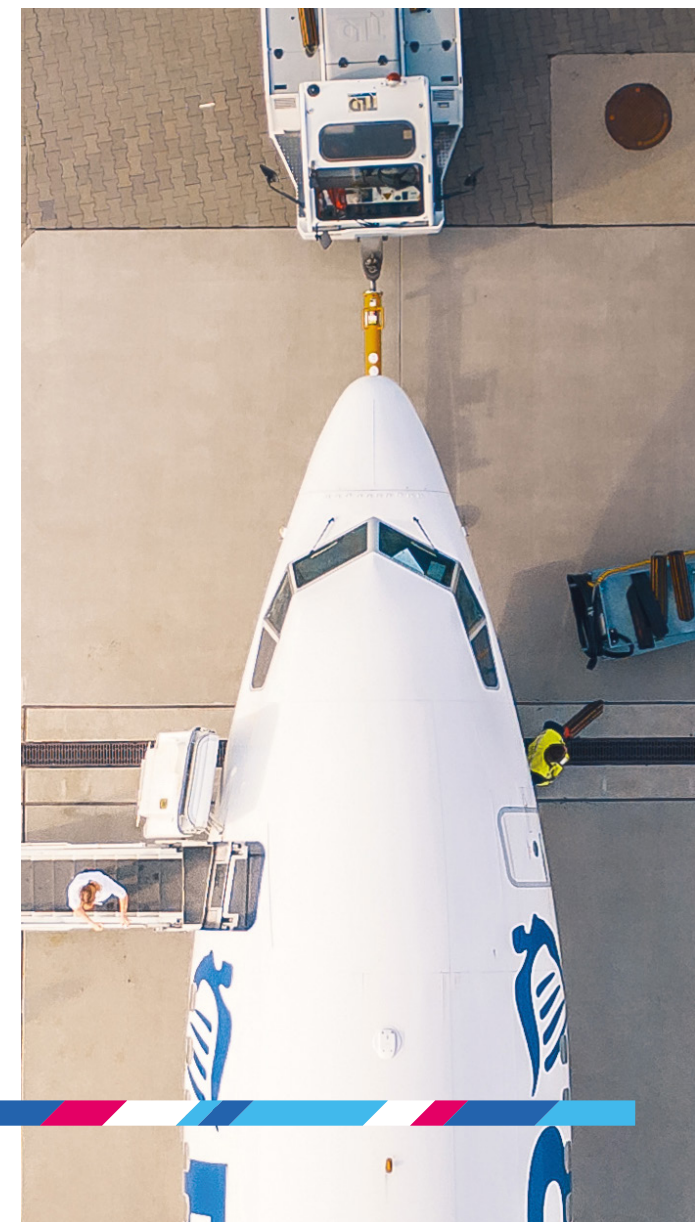


W strukturze ruchu lotniczego przeważają przewozy niskokosztowe (LCC) – w 2025 tańsze linie lotnicze (Ryanair, Wizz Air) obsłużyły ponad 2,3 mln osób (56% ogółu).

Kolejną grupę stanowią czartery – w 2025 r. z portu zostało odprawionych prawie 1,2 mln pasażerów czarterowych (29% udziału). Tradycyjne linie (LOT, Lufthansa, KLM, SAS, flydubai) przewiozły ok. 615 tys. pasażerów (15%) z lotniska Poznań-Ławica.

Przewozy cargo były dość małe, ale mają tendencję wzrostową, bowiem w 2015 roku przewieziono 118 ton, a w 2024 roku – 411, a prognoza na rok 2025 zakładała 517 ton. Cargo przewożone są na pokładzie samolotów pasażerskich. Dalszy rozwój jest uzależniony od uwarunkowań środowiskowych (decyzji administracyjnych).

Port Lotniczy Poznań-Ławica działa w silnym otoczeniu konkurencyjnym. Największym wyzwaniem jest bliskość Berlina. Statystyki pokazują, że aż 15-18% pasażerów lotów berlińskich pochodzi z Polski, co przekłada się na ok. 6 mln podróżnych rocznie wybierających Berlin zamiast polskich portów w zachodniej części kraju (Loga Sowiński, 2025). Lotnisko w Poznaniu stara się tę lukę ograniczać przez rozwój siatki połączeń, zwłaszcza rejsów tanich i czarterowych, by zatrzymać podróżnych w regionie.





Alicja Wójcik-Gotębiowska, Head of Comms,
CEE & Baltics, Ryanair

Poznań to ważne lotnisko w Polsce i w regionie. Jako Ryanair zawsze celowaliśmy w rozwój w regionalnych lotniskach, zamiast w hubach, ze względu na ich rozmiar, który wpisuje się w nasz model operacyjny (czas obsługi samolotu w ciągu 25 minut, szybki boarding i offboarding, terminal umożliwiający szybkie transfery). W tym kontekście lotnisko Poznań bardzo dobrze wpisuje się w nasz model biznesowy, a samo miasto i region jest atrakcyjnym celem podróży biznesowych i weekendowych.

O wyborze Ławicy, jako jednej z baz operacyjnych, zdecydowały rosnąca siatka połączeń i zainteresowanie pasażerów lotami z Poznania – to było kluczowe. Zbazowanie samolotu oznacza możliwość oferowania bardzo wczesnych i późnych lotów, co zwiększa elastyczność oferty z danego lotniska. Bardzo dobra współpraca z lotniskiem oraz odpowiednie uwarunkowania logistyczne to kolejne aspekty, które wpłynęły na naszą decyzję. Polska to obecnie jednej z najbardziej dynamicznie rosnących rynków Ryanair, a Poznań jest ważną częścią tego wzrostu.

Ryanair otworzył pierwsze połączenie z lotniska Poznań-Ławica w 2005. Od tamtego czasu konsekwentnie rozwijamy się w Poznaniu. W 2017 roku otworzyliśmy naszą bazę operacyjną. **W 2025 roku na poznańskim lotnisku mamy zbazowanych 5 samolotów oraz oferujemy ponad 35 tras. Liczymy na dalszy rozwój naszej oferty z Poznania.**

Nasz wzrost jest bardzo dynamiczny – między 2019 (rok przed Covidem), a 2025 urośliśmy z niecałego miliona pasażerów przewożonych rocznie z/do Poznania (dokładnie 0,9 mln) do 1,9 miliona pasażerów w 2025 – czyli mówimy o 138% wzroście.



Wojciech Arszewski, Dyrektor ds. Publicznych
w Europie Centralnej i Wschodniej, Bliskim Wschodzie
i Afryce, UPS Polska

Pierwsza operacja lotnicza UPS odbyła się w Poznaniu w lutym 2017 roku. Jesteśmy jedynym przewoźnikiem cargo operującym regularnie z tego lotniska. Od poniedziałku do piątku wylatuje samolot ATR 72, którego destynacją jest port lotniczy w Kolonii (główny hub lotniczy UPS w Europie).

Dominują przede wszystkim przesyłki paczkowe o zróżnicowanych rozmiarach i wadze. **Wśród branż, które najczęściej korzystają z naszych usług, wyróżniają się sektor medyczny oraz high-tech. Dla firm działających w tych obszarach szybka i niezawodna logistyka lotnicza ma szczególne znaczenie** - umożliwia sprawne dostawy komponentów, materiałów czy wyrobów gotowych, a w przypadku sektora medycznego także terminowe dostarczanie krytycznych przesyłek o wysokiej wartości i wrażliwości. Jednocześnie obsługujemy ładunki z wielu różnych gałęzi gospodarki - nasza oferta jest skierowana do firm z rozmaitych sektorów, którym zapewniamy elastyczne i niezawodne rozwiązania w zakresie transportu lotniczego.

Wolumen obsługiwanych przesyłek na naszym lotnisku systematycznie rośnie z roku na rok. Dynamiczny wzrost zapotrzebowania sprawia, że w okresach wzmożonego ruchu operacje cargo realizowane są nawet dwoma samolotami typu ATR jednocześnie, co pozwala nam sprawnie obsłużyć rosnący wolumen i utrzymać wysoką jakość usług.

Rysunek 3. Obszar ciążenia Portu Lotniczego Poznań-Ławica

Map of Poland showing travel time from Poznań-Ławica airport to other airports. The map is color-coded by travel time: blue (0-30 min), green (31-60 min), yellow (61-90 min), orange (91-120 min), and red (121-150 min). Major airports are marked with airplane icons and codes: GDN, SZZ, BZG, WMI, WAW, LCJ, WRO, KTW, KRK, RZE, LUZ, POZ, IEG, BER, and SZZ. The map also shows regional boundaries and neighboring countries like Germany and Lithuania.

Obszar strefy	Populacja strefy
Polska	10 043 861
do 30 min	918 126
od 31 do 60 min	902 258
od 61 do 90 min	1 536 266
od 91 do 120 min	3 081 951
od 121 do 150 min	3 605 260
Niemcy	2 605 602
od 91 do 120 min	182 914
od 121 do 150 min	2 422 688
Łącznie	12 649 463

Źródło: WB Data dla Port Lotniczy Poznań- Ławica

Dane finansowe

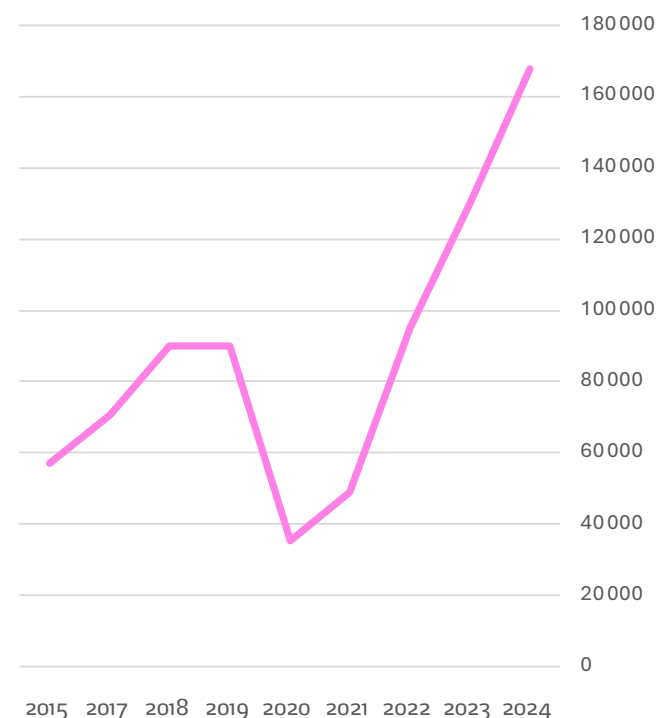
Wyniki finansowe Portu Lotniczego Poznań-Ławica wykazały w **2024 r.** znaczne wzrosty. **Przychody ze sprzedaży** sięgnęły ok. **167,9 mln PLN** (o 28,8 % więcej niż w 2023), przy kosztach ok. 136,5 mln PLN. Zysk z działalności operacyjnej wyniósł 33,9 mln PLN, a **zysk netto 35,9 mln PLN**. Sumaryczna wartość aktywów lotniska na koniec 2024 r. to ok. 551,3 mln PLN (spadek o 14 mln względem 2023), kapitał własny wzrósł o 13,1% dzięki wypracowanemu zyskowi. Rentowność majątku (ROA) wzrosła do 6,4 %, a kapitałów własnych (ROE) – do 12,3 %. Wskaźnik zadłużenia obniżył się z 51,5 % do 43,7 %, co wynikało ze spłaty zobowiązań finansowych. Wskaźnik płynności bieżącej poprawił się z 1,13 do 1,58, a szybkiej – z 1,12 do 1,56, co świadczy o stabilnej kondycji finansowej. Poprawa wyników była efektem zwiększonego ruchu pasażerskiego i lepszej kontroli kosztów.

W latach 2015-2019 wyniki finansowe spółki rosły systematycznie, wraz ze stabilnym wzrostem liczby pasażerów i operacji lotniczych. Okres ten charakteryzował się poprawą wykorzystania infrastruktury oraz rosnącymi wpływami z działalności lotniczej i pozalotniczej (handel, parkingi, usługi dodatkowe). Rok 2019 był pierwszym lokalnym maksimum przychodowym przed załamaniem rynku lotniczego. W latach 2020-2021 nastąpiło gwałtowne załamanie przychodów,

będące bezpośrednim skutkiem pandemii COVID-19 i ograniczeń w ruchu lotniczym. Spadek był głęboki i strukturalny, a port funkcjonował w warunkach znacznie obniżonej skali działalności. Od 2022 r. rozpoczęła się faza odbudowy, przy czym 2023 i szczególnie 2024 r. przyniosły dynamiczny wzrost przychodów, zakończony rekordowym poziomem sprzedaży w 2024 r., wyraźnie przewyższającym poziom sprzed pandemii (patrz rys. 4).

W latach 2015-2019 port generował dodatnie, umiarkowane zyski netto, pozostające w relacji do rosnących przychodów, ale obciążone relatywnie wysokimi kosztami stałymi charakterystycznymi dla infrastruktury lotniskowej. Rentowność była stabilna, lecz bez wyraźnych skoków. Lata 2020-2021 przyniosły straty netto, wynikające z załamania przychodów przy jednoczesnej konieczności utrzymania gotowości operacyjnej portu. Od 2022 r. nastąpiło stopniowe odbudowywanie wyniku, przy czym **2024 r. był przełomowy – Spółka osiągnęła najwyższy w historii zysk netto, niemal dwukrotnie wyższy niż w 2023 r.**, co świadczy nie tylko o odbiciu popytu, ale również o istotnej poprawie efektywności kosztowej i skali operacyjnej (patrz rys. 5).

Rysunek 4. Przychody netto ze sprzedaży osiągnięte przez Port Lotniczy Poznań-Ławica w latach 2015-2024 (w tys. PLN)

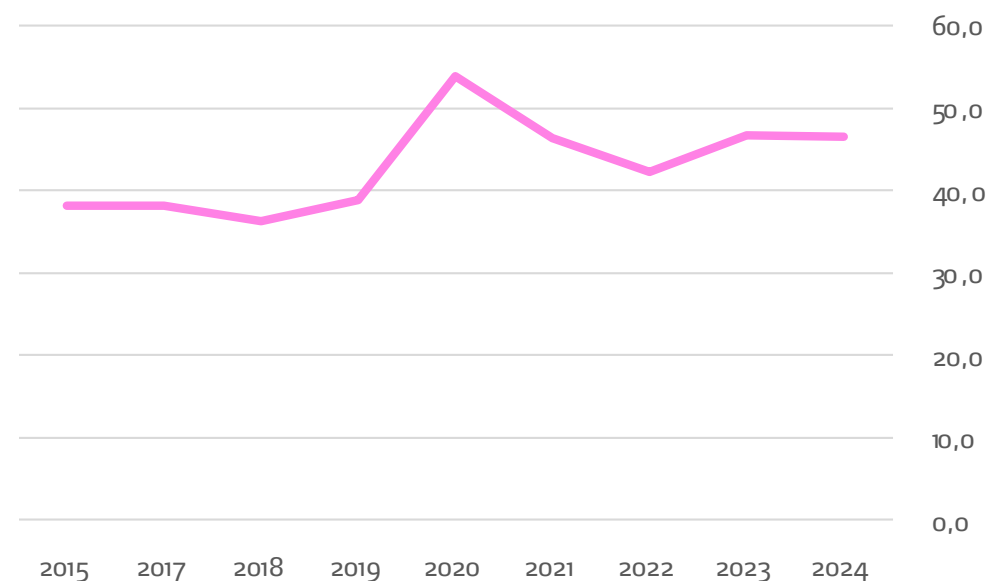


Rysunek 5. Zysk netto Portu Lotniczego Poznań-Ławica w latach 2015-2024 (w tys. PLN)



W latach 2015-2019 przychód na pasażera był relatywnie stabilny i niski, w przedziale ok. 36-39 PLN. W 2020 r. wskaźnik zwiększył się do 53,8 PLN, co było efektem pandemii – drastycznie mniejsza liczba pasażerów przy relatywnie mniej elastycznych przychodach zwiększyła chwilowo wskaźnik jednostkowy. W 2021 r. nadal utrzymywał się wysoki poziom (46,3 PLN), a w 2022 r. nastąpił spadek do 42,2 PLN. W latach 2023-2024 wskaźnik stabilizuje się na wysokim, „nowym” poziomie ok. 46,5-46,7 PLN. To sugeruje ustabilizowanie struktury przychodów i oferty po pandemii, ponieważ port utrzymał wyższy poziom przychodu na pasażera niż przed 2020 r., ale bez dalszej poprawy w 2024 roku.

Rysunek 6. Przychód ze sprzedaży w przeliczeniu na 1 pasażera w latach 2015-2024





Wyzwania

Główne bariery rozwoju lotniska mają charakter środowiskowy i społeczny.

Lotnisko nie ma formalnego zakazu lotów nocnych, lecz jedynie ograniczenia środowiskowe dotyczące hałasu możliwego do emisji w godzinach nocnych - maksymalnie obsługując operacje o łącznym **równoważnym poziomie dźwięku** jak dla 12 operacji w zakresie rejsów komunikacyjnych oraz 4 operacji dla lotnictwa ogólnego (General Aviation).

Wysoka aktywność lotów w szczycie sezonu wymusza maksymalne wykorzystanie tych slotów, co bywa źródłem skarg mieszkańców okolicznych osiedli. Dodatkowo obowiązuje Obszar Ograniczonego Użytkowania (OOU) – specjalna strefa hałasu lotniczego, z której mieszkańcy mogą dochodzić odszkodowań za ograniczenia. Ławica od wielu lat rezerwuje środki na ewentualne wypłaty tych roszczeń (więcej w sekcji „Zrównoważony rozwój Portu Lotniczego Poznań-Ławica”). Inne wyzwania to m.in. ograniczenia przestrzenne (lotnisko jest blisko zabudowań), a także rosnące koszty operacyjne, np. paliwa czy obsługi. Wreszcie zmienne otoczenie geopolityczne i makroekonomiczne (niestabilność światowa, inflacja itp.) stanowią wyzwania, które planuje się łagodzić m.in. poprzez dywersyfikację przychodów i ścisłą kontrolę kosztów.

Zrównoważony rozwój Portu Lotniczego Poznań-Ławica

Rozwój Portu Lotniczego Poznań-Ławica ma znaczenie wykraczające daleko poza samą branżę lotniczą. **Dziś lotnisko to nie tylko kluczowy element infrastruktury regionu, łączący Wielkopolskę z głównymi ośrodkami gospodarczymi Europy, przyciągający inwestorów, wspierający turystykę i generujący miejsca pracy, ale również odpowiedzialny uczestnik życia miejskiego, który musi godzić cele ekonomiczne z troską o środowisko, przestrzeń i społeczność lokalną.** Zrównoważony rozwój Ławicy jest nie tylko wymogiem krajowych i międzynarodowych regulacji, ale też koniecznością wynikającą z lokalnego kontekstu – gęstej zabudowy miejskiej, bliskości osiedli mieszkaniowych i rosnących oczekiwań społecznych wobec dużych podmiotów infrastrukturalnych.

Port Lotniczy Poznań-Ławica od kilku lat konsekwentnie buduje swój wizerunek jako podmiotu, który łączy rozwój gospodarczy z odpowiedzialnością wobec środowiska i społeczności lokalnej. Strategia rozwoju portu jest kierunkiem działań, wpisującym się w unijne i krajowe cele klimatyczne oraz standardy zrównoważonego rozwoju.

Jednym z najbardziej widocznych przykładów tej transformacji jest inwestycja w odnawialne źródła energii. **Poznańska Ławica jest pierwszym w Polsce lotniskiem, które w dużej części zaspokaja swoje zapotrzebowanie na energię elektryczną z własnej farmy fotowoltaicznej.** Instalacja o mocy niemal 4 MW pozwoliła w 2024 roku znacząco obniżyć zużycie energii i osiągnąć oszczędności 4 mln PLN w budżecie spółki. W planach jest rozbudowa farmy, która w perspektywie dwóch lat ma pozwolić na osiągnięcie nawet 90% samowystarczalności energetycznej. W dłuższej perspektywie port chce również zasilać energią odnawialną okolice podmioty.

Równolegle prowadzone są prace nad rozwiązaniami zwiększającymi efektywność środowiskową w innych obszarach. Spółka, w ramach grupy kapitałowej, przygotowuje się do raportowania śladu węglowego, mapowania działalności w odniesieniu do taksonomii Unii Europejskiej (UE) oraz analizuje możliwości wdrożenia rozwiązań pozwalających ograniczyć zużycie wody, poprawić gospodarkę odpadami i zredukować emisje z transportu naziemnego. Największym wyzwaniem pozostaje kwestia hałasu. Z tego względu trwają prace nad nową analizą Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU), której celem jest

zaktualizowanie granic tego obszaru i dostosowanie parametrów operacyjnych tak, by z jednej strony umożliwić rozwój lotniska, a z drugiej ograniczyć uciążliwość dla mieszkańców.

To właśnie **ograniczenia środowiskowe, zwłaszcza te dotyczące operacji nocnych, w praktyce decydują dziś o przepustowości Ławicy.** Chodzi o stworzenie warunków, które pozwolą bazującym w Poznaniu liniom lotniczym na elastyczniejsze planowanie rejsów przy jednoczesnym ograniczeniu zbędnego hałasu. Dalszy rozwój możliwy jest tylko przy zachowaniu odpowiedniej równowagi między komfortem mieszkańców a potrzebami gospodarki regionu. Zarządzający lotniskiem prowadzi ciągły dialog z jednostką odpowiedzialną za koordynację lotów (przyznawanie zezwoleń na operację startu i lądowania) oraz przewoźnikami w zakresie ścisłej kontroli wykonywania rejsów w ramach przydzielonych slotów oraz zwiększenia udziału floty operującej w Porcie charakteryzującej się mniejszą emisją hałasu. Jednym z dodatkowych działań wspierających ma być planowana do wprowadzenia w przyszłości cisza nocna (polegająca na ograniczeniu wykonywania lotów w nocy w godzinach od 1:00 do 5:30).



Równowagę widać również w podejściu do relacji społecznych. Port Ławica od lat ponosi znaczne **koszty związane z wypłatą odszkodowań dla mieszkańców** żyjących w strefie OOU. Do tej pory było to **ponad 150 mln PLN**, co stanowi najwyższy poziom spośród wszystkich lotnisk w kraju. Sam mechanizm rekompensat jest uzasadniony, ale jego obecna skala stanowi istotne obciążenie inwestycyjne. Pomimo tego port nie uchyla się od odpowiedzialności, a równolegle podejmuje działania, które mają budować lepsze relacje z otoczeniem i poprawiać jakość życia w rejonie lotniska.

W 2024 roku Ławica przystąpiła do globalnej inicjatywy „Hidden Disabilities Sunflower”, której celem jest wspieranie osób z niewidocznymi niepełnosprawnościami, takimi jak zaburzenia lękowe, spektrum autyzmu czy choroby przewlekłe. Dzięki temu port stał się jednym z nielicznych w Polsce miejsc publicznych dostosowanych do potrzeb tej grupy pasażerów, co podkreśla jego zaangażowanie w kwestie inkluzywności i dostępności usług.

Zrównoważony rozwój poznańskiego lotniska ma także wymiar ekonomiczny. Dbłość o efektywność energetyczną, oszczędność surowców i optymalizację kosztów pozwala utrzymać

stabilne wyniki finansowe przy rosnącym natężeniu ruchu pasażerskiego. Strategia zrównoważonego rozwoju została wpisana w plany inwestycyjne spółki. Nowe inwestycje mają być realizowane z uwzględnieniem wymogów środowiskowych i zasad gospodarki niskoemisyjnej. Taki model zarządzania ma również ułatwić dostęp do zielonego finansowania i funduszy unijnych, które wspierają modernizację infrastruktury transportowej w zgodzie z celami klimatycznymi UE.

W najbliższych latach Port Ławica planuje dalsze rozszerzanie zastosowania odnawialnych źródeł energii, wdrożenie systemów magazynowania energii, kontynuację redukcji hałasu oraz rozwój transportu niskoemisyjnego dla pasażerów. Trwają także przygotowania do pełnego raportowania niefinansowego, co ma wzmocnić transparentność działań i pokazać realny wpływ portu na gospodarkę regionu.



Grzegorz Bykowski, Prezes Zarządu, Port Lotniczy Poznań-Ławica

Kluczowym wyzwaniem, z którym mierzymy się jako port położony w granicach miasta, jest kwestia hałasu. Ograniczenia akustyczne determinują sposób planowania siatki połączeń oraz rozwój operacyjny. **Naszą odpowiedzią są działania systemowe, jakimi są: wdrażanie procedur podejścia minimalizujących uciążliwość, promowanie flot spełniających najwyższe standardy akustyczne i planowanie harmonogramów operacji w sposób pozwalający na stopniowe zwiększanie liczby lotów bez przekraczania obowiązujących norm.** Naszą ambicją jest pogodzenie efektywności operacyjnej z pełnym poszanowaniem potrzeb mieszkańców miasta. Jednocześnie inwestujemy w rozwiązania proekologiczne o długofalowym znaczeniu. Nasza farma fotowoltaiczna o mocy około 4 MW pokrywa dziś ponad 40% zapotrzebowania energetycznego portu, a kolejne etapy jej rozwoju mają docelowo uniezależnić nas od zewnętrznych źródeł energii. Równolegle angażujemy się w projekty związane z zielonym wodorem – zarówno jako potencjalnym magazynem energii, jak i źródłem zasilania przyszłej floty pojazdów lotniskowych. To kierunki, które wpisują się w europejską transformację energetyczną i w coraz wyraźniej zarysowaną przyszłość niskoemisyjnego lotnictwa.

Charakterystyka miasta Poznania i regionu Wielkopolski



Ogólne informacje o regionie

Wielkopolska jest jednym z największych regionów Polski pod względem powierzchni i ludności. Zajmuje obszar ok. 29,83 tys. km², co stanowi 9,5% powierzchni kraju i pod tym względem jest drugim co do wielkości województwem (po mazowieckim) (GUS, 2025a). Region położony jest w zachodniej części Polski, w dorzeczu Warty, granicząc m.in. z województwami zachodniopomorskim, lubuskim, dolnośląskim, łódzkim i kujawsko-pomorskim. Stolicą i głównym ośrodkiem miejskim jest Poznań. **W Wielkopolsce mieszka ok. 3,48 mln osób** (dane na 30.06.2024), co stanowi 9,3% ludności Polski. Pod względem liczby ludności region plasuje się na trzecim miejscu w kraju (po województwie mazowieckim i śląskim) (GUS, 2025b).

Wielkopolska odgrywa istotną rolę gospodarczą, należąc do najdynamiczniejszych regionów Polski. Historycznie jest to kolebka państwowości polskiej, a współcześnie region o rolniczo-przemysłowym charakterze.

Użytki rolne zajmują ok. 58% powierzchni (WIOS, 2025), co sprzyja rozwojowi wysoko wydajnego rolnictwa (produkcja zbóż, trzody chlewnej, nabiału). Jednocześnie w regionie ulokowane są liczne zakłady przemysłowe, m.in. branży motoryzacyjnej (fabryki pojazdów i podzespołów), spożywczej, meblarskiej, chemicznej i energetycznej. Stolicę regionu, Poznań, cechuje zdywersyfikowana gospodarka z dominującym sektorem usług, ale także znaczącym zapleczem przemysłowym i naukowo-technologicznym. Położenie geograficzne w centrum Europy (na szlaku Berlin-Warszawa) oraz rozwinięta infrastruktura transportowa (autostrada A2, magistrale kolejowe, międzynarodowy port lotniczy Poznań-Ławica) zapewniają Wielkopolsce dobrą dostępność komunikacyjną, co przekłada się na atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Warto zwrócić też uwagę na szczególny obszar w Wielkopolsce, jakim jest aglomeracja poznańska. Obejmuje miasto Poznań oraz okoliczne powiaty i gminy silnie z nim powiązane funkcjonalnie. Trzonem jest Poznań, otoczony przez powiat poznański (tzw. obwarzanek - 17 gmin wokół miasta). Do aglomeracji często wlicza się także sąsiednie powiaty, których znaczna część mieszkańców pracuje lub uczy się w Poznaniu, np. szamotulski, gnieźnieński, średzki, czarnkowsko-trzcianecki, obornic-

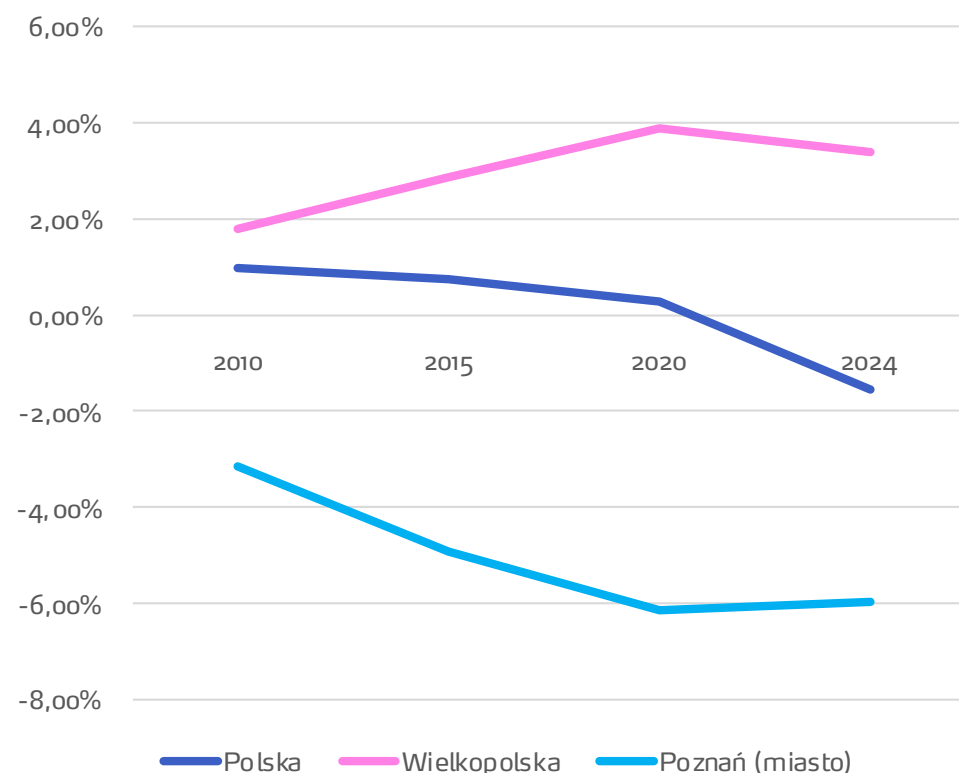
ki. Formalnie utworzone zostało Stowarzyszenie Metropolia Poznań, obejmujące Poznań i 22 okoliczne samorządy (m.in. powiat poznański i gminy ościenne). Łączna populacja aglomeracji poznańskiej szacowana jest na ok. 1,0-1,1 mln osób, a powierzchnia to ok. 5-6 tys. km² (w zależności od przyjętych granic).



Populacja Polski przeszła w okresie ostatnich 20 lat zmiany. Po wzroście w pierwszej dekadzie XXI w. obecnie obserwuje się stopniowy spadek. W 2005 r. Polska liczyła ok. 38,16 mln mieszkańców, natomiast pod koniec 2024 r. – 37,56 mln (spadek o ok. 1,6%). Na tym tle województwo wielkopolskie wyróżnia się wzrostem liczby ludności.

W latach 2005-2024 populacja regionu zwiększyła się o 3,4% (PwL, 2025). Szacuje się, że ludność Wielkopolski wzrosła z ok. 3,35 mln w połowie lat 2000. do 3,48 mln w 2024 r. (GUS, 2025b). W tym samym okresie **Poznań (miasto na prawach powiatu) zanotował spadek liczby mieszkańców. Populacja miasta zmniejszyła się z ok. 570 tys. (po 2005 r.) do 536,2 tys. w 2024 r. (Badam, 2024a).** Ubytek ten wynika głównie z ujemnego przyrostu naturalnego, o czym będzie mowa dalej. Wielu bowiem poznanianów przeniosło się do podmiejskich gmin, co obniżyło oficjalną liczbę ludności miasta mimo rozwoju aglomeracji.

Rysunek 7. Zmiana liczba ludności Polski, Wielkopolski i Poznania względem 2005 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS (2025b), PwL (2025), Badam (2024a)

Mimo spadku ludności Polski, poziom urbanizacji kraju pozostaje stabilny – ok. 59% populacji mieszka w miastach (2024). W Wielkopolsce udział ten jest nieco niższy (ok. 55%), co wynika z dużej liczby ludności wiejskiej w regionie o tradycjach rolniczych. Niemniej największe miasta regionu, tj. Poznań, Kalisz (ok. 98 tys. mieszkańców), Konin (ok. 71 tys.), Piła (ok. 72 tys.), Ostrów Wielkopolski (ok. 70 tys.) stanowią ważne centra rozwoju. Jednocześnie codzienne funkcjonowanie miasta obejmuje znacznie większą populację. Szacuje się, że w ciągu dnia Poznań obsługuje niemal 1 milion osób (pracujących, uczących się, dojeżdżających), czyli prawie drugie tyle co liczba stałych mieszkańców (Poznań, 2025a).

Zarówno w Polsce, jak i w Wielkopolsce od lat obserwuje się ujemny przyrost naturalny. W 2024 r. wyniósł on w skali kraju $-4,17\%$. W Wielkopolsce był niższy, bo wynosił $-2,80\%$ (PwL, 2025). Liczba urodzeń spada, podczas gdy zgonów przybywa, co związane jest ze starzeniem się społeczeństwa. Średni wiek mieszkańca Polski to ok. 42,7 lat, ale Wielkopolski jest nieznacznie niższy, bo wynosi 41,6 lat (PwL, 2025). Struktura wieku wskazuje na coraz większy udział osób w wieku poprodukcyjnym, zwłaszcza w miastach takich jak Poznań. W stolicy Wielkopolski na koniec 2024 r. osoby w wieku 60+ stanowiły ok. 22% populacji, a udział dzieci i młodzieży spada. Nadal jednak dominującą grupą są osoby w wieku produkcyjnym (ok. 60% mieszkańców Poznania) (Badam, 2024a). Konsekwencją tych trendów są wyzwania demograficzne, tj. kurczenie się zasobów siły roboczej, konieczność adaptacji usług (np. opieki zdrowotnej) do potrzeb seniorów oraz potrzeba zachęcania młodych ludzi do pozostania w regionie (m.in. poprzez rozwój rynku pracy i infrastruktury).



Wzrost gospodarczy

W latach 2005-2024 Polska odnotowała znaczący wzrost produktu krajowego brutto, z osłabieniem w 2020 r. spowodowanym pandemią COVID-19. Nominalny PKB Polski zwiększył się z ok. 983 mld PLN w 2005 r. do 3 078 mld PLN w 2022 r. (GUS, 2007; GUS 2024a). Oznacza to ponad trzykrotny wzrost wartości PKB w ciągu dwóch dekad (częściowo wskutek inflacji, ale także realnego wzrostu gospodarczego). Dla porównania, realny PKB Polski wzrósł w tym okresie o ok. +65% (średnio ok. 2,5% rocznie), co świadczy o trwałym rozwoju ekonomicznym kraju. Województwo wielkopolskie rozwijało się co najmniej równie dynamicznie. W 2005 r. PKB regionu wynosił 92,8 mld PLN, a w 2022 r. sięgnął 303,2 mld PLN (GUS, 2007; GUS 2024a), czyli ponad trzykrotnie więcej. **Udział Wielkopolski w tworzeniu PKB Polski wzrósł z ok. 9,4% w 2005 r. do 9,8% w 2022 r.** (GUS, 2007; GUS, 2024a), co oznacza umocnienie pozycji regionu jako jednego z motorów krajowej gospodarki (**Wielkopolska pozostaje na 3. miejscu po Mazowszu i Śląsku**). Poznań jako główne miasto regionu wytwarza prawie 1/3 PKB województwa. Szacuje się, że **wartość PKB Poznania wzrosła z ok. 30 mld PLN w 2005 r. do 87,8 mld PLN w 2022 r.** Poznańska gospodarka nie tylko odzyskała poziom sprzed

pandemii, ale osiągnęła rekordową wielkość w 2022 r. (wzrost o +15,4% r/r nominalnie) (Badam, 2024b).

PKB per capita

Wielkopolska należy do jednego z najzamożniejszych regionów w Polsce. PKB na 1 mieszkańca województwa w 2022 r. wyniósł ok. 87,1 tys. PLN, co stanowiło ok. 105% średniej krajowej (region zajmuje 4. miejsce w kraju pod tym względem) (UMWW, 2025). Dla porównania, w 2005 r. **PKB per capita w Wielkopolsce wynosił 27 553 PLN**, tj. o 6,9% powyżej średniej krajowej (GUS, 2007). Wzrost zamożności mieszkańców jest więc wyraźny – ponad trzykrotny nominalnie i ok. dwukrotny realnie w ciągu dwóch dekad. **Poznań zdecydowanie przewyższa średnią, gdzie PKB per capita w mieście osiągnął 155,3 tys. PLN w 2022 r., co jest prawie dwa razy więcej niż przeciętnie w Polsce** (Badam, 2024b). Poznań jest pod tym względem **2 miastem w kraju** (po Warszawie). Już w 2005 r. poziom PKB per capita w Poznaniu (53,3 tys. PLN) był ponad dwukrotnie wyższy od średniej krajowej (GUS, 2007). To efekt koncentracji kapitału i wysokiej produktywności w mieście. Poznań generuje bowiem wielką wartość dodaną w przeliczeniu na mieszkańca

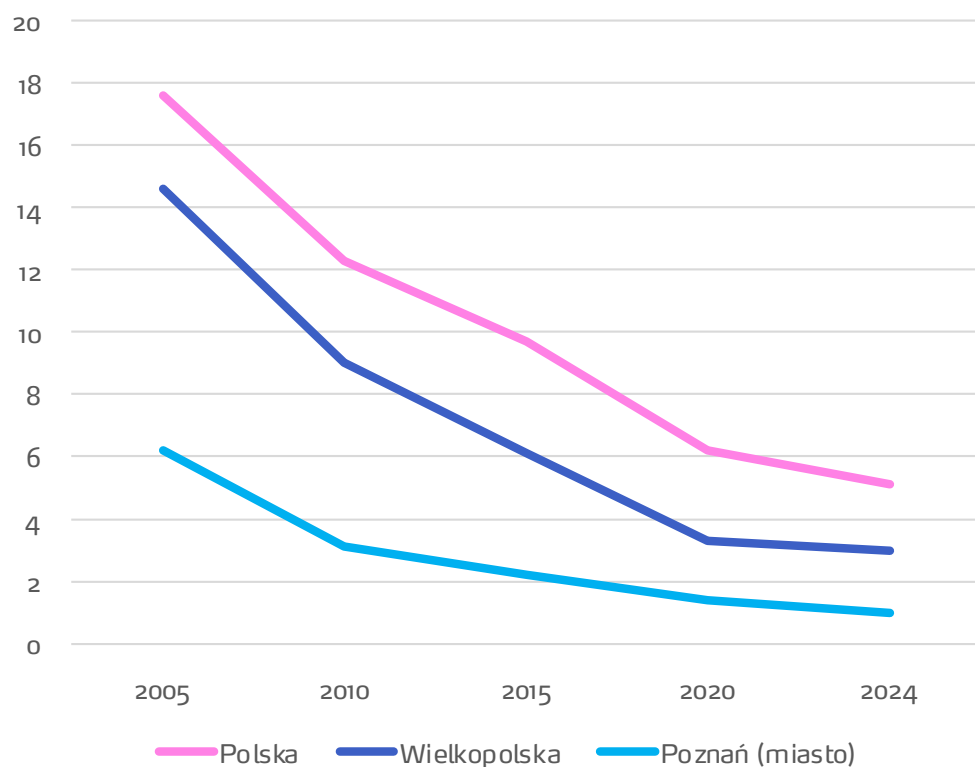
dzięki rozwiniętemu przemysłowi high-tech, sektorowi usług biznesowych oraz relatywnie niewielkiej liczbie ludności (w porównaniu np. z aglomeracją śląską).

Bezrobocie i zatrudnienie

Rynek pracy Wielkopolski należy do najsilniejszych w kraju, o czym świadczą rekordowo niskie wskaźniki bezrobocia i wysoka aktywność zawodowa mieszkańców. **Stopa bezrobocia rejestrowanego zmniejszyła się w regionie z 14,6% w 2005 r. do 3,0% w 2024 r.** (GUS, 2025c). Wielkopolska od lat notuje najniższą stopę bezrobocia w Polsce. Dla porównania w 2024 r. bezrobocie w kraju wynosiło 5,1%, a w województwie wielkopolskim 3,0% (GUS, 2025d). Co więcej, w samym Poznaniu bezrobocie praktycznie nie występuje. **Na koniec 2024 r. stopa bezrobocia w mieście wynosiła zaledwie 1% (ok. 3,6 tys. zarejestrowanych bezrobotnych)** (Badam, 2024c). Poznań i okoliczne powiaty od dawna są na dole tabeli bezrobocia w Polsce (MRPiPS, 2023).



Rysunek 8. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce, Wielkopolsce i Poznaniu



Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS (2025c, 2025d), Poznań (2024)

Aktywność zawodowa i wynagrodzenia

Mieszkańcy Wielkopolski charakteryzują się stosunkowo wysoką aktywnością na rynku pracy. **Współczynnik aktywności zawodowej** (odsetek osób pracujących lub poszukujących pracy w populacji 15-64 lat) **wynosi w regionie ok. 58-59%**, co plasuje Wielkopolskę w ścisłej czołówce województw (4. miejsce w kraju) (UMWW, 2025). Dla porównania, średni poziom aktywności ekonomicznej w Polsce to ok. 57% (IV kw. 2024). Wskaźnik zatrudnienia również jest wysoki – według BAEL w 2024 r. w Wielkopolsce około 56% ogółu ludności w wieku co najmniej 15 lat miało pracę (najwyższy odsetek w kraju) (GUS, 2024b). Struktura zatrudnienia przesuwana jest stopniowo w kierunku sektora usług – w 2022 r. około 60% pracujących w regionie pracowało w usługach, ok. 32% w przemyśle i budownictwie, a 8% w rolnictwie. W samym Poznaniu dominacja usług jest jeszcze wyraźniejsza – sektor usług daje ok. 80% miejsc pracy w mieście, co wynika z roli Poznania jako centrum administracyjno-biznesowego i akademickiego. Mimo to przemysł w aglomeracji nadal zapewnia znaczącą liczbę etatów.

Średnie wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w Poznaniu wyniosło 9,1 tys. PLN (2024), co daje 3 pozycję w Polsce (po Warszawie i Krakowie) (Badam (2024c). W całej Wielkopolsce przeciętna płaca to ok. 6,9 tys. PLN brutto (III kw. 2024), nieco poniżej średniej krajowej, co wynika z niższych płac w mniejszych ośrodkach i sektorze rolnym. Mimo to realne dochody mieszkańców systematycznie rosną, odzwierciedlając wzrost produktywności regionu.

Struktura sektorowa gospodarki

Gospodarka Wielkopolski ma zróżnicowaną strukturę branżową, co czyni ją odporniejszą na wahania koniunktury w poszczególnych sektorach. W ujęciu wartości dodanej brutto około 2% regionalnego PKB wytwarza rolnictwo (wliczając leśnictwo i rybołówstwo), ok. 35% przemysł i budownictwo, a ponad 60% sektor usług (publicznych i rynkowych). Taka struktura jest zbliżona do średniej krajowej, choć Wielkopolska nieco wyróżnia się silniejszym sektorem rolnym i przemysłowym (PwL, 2025).

Najważniejsze branże przemysłowe Wielkopolski to: **motoryzacja** (fabryki samochodów i komponentów), **przemysł spożywczy** (zakłady mięsne, mleczarnie bazujące na lokalnym rolnictwie), **przemysł meblarski i drzewny** (skupiony m.in. wokół Swarzędza i południowej Wielkopolski), chemiczny i farmaceutyczny oraz energetyka. **W usługach najsilniejsze są: handel i logistyka** (Wielkopolska położona jest na przecięciu szlaków i posiada duże centra logistyczne), **transport** (rozwinięty sektor spedycji i usług przewozowych), **usługi finansowe i biznesowe** (Poznań jest 5. co do wielkości ośrodkiem BPO/SSC w Polsce – działa tu **161 centrów usług zatrudniających ponad 30 tys. osób**) (Badam, 2024d).

Poznań jako centrum regionu ma gospodarkę zdominowaną przez usługi. Szacuje się, że ok. **72% wartości dodanej brutto miasta generuje sektor usług, który zapewnia zatrudnienie dla ok. 80% ogółu pracujących poznanianów**. W szczególności, handel, transport, komunikacja, gastronomia i informacja odpowiadają łącznie za około 1/3 wartości dodanej Poznania (Poznań, 2025b). Mimo przewagi usług, przemysł w granicach miasta i aglomeracji pozostaje znaczący. Działają tu bowiem duże zakłady produkcyjne, a także intensywne jest budownictwo (związane z rozbudową infrastruktury i osiedli mieszkaniowych). Region jako całość korzysta z efektu synergii – silne rolnictwo i przemysł wokół Poznania dostarczają surowców i komponentów dla zakładów w mieście, a rozbudowana sieć kooperantów (np. w branży motoryzacyjnej czy meblarskiej) łączy Poznań z sąsiednimi powiatami.

Liczba przedsiębiorstw i sektor MŚP

Wielkopolska słynie z przedsiębiorczości mieszkańców. Region od lat znajduje się w czołówce pod względem liczby zarejestrowanych firm i aktywności sektora małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Według rejestru REGON, na koniec **2024 r. w województwie wielkopolskim było ok. 519 tys. podmiotów** gospodarki

narodowej (wszystkie zarejestrowane jednostki, w tym aż 378 tys. to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (jednoosobowe firmy), co pokazuje, że drobna przedsiębiorczość jest podstawą gospodarki regionu. Na przestrzeni lat liczba firm systematycznie rosła – w 2005 r. w Wielkopolsce działało ok. 400 tys. podmiotów, w 2010 r. ok. 450 tys., a w 2020 r. przekroczone 500 tys. (z przejściowym spadkiem dynamiki w latach 2020-2021 z powodu pandemii). W samym 2024 r. w regionie zarejestrowano 36,6 tys. nowych podmiotów, a wyrejestrowano 21,7 tys., co oznacza przyrost netto ok. 15 tys. firm. (PwL, 2025). Co istotne, Wielkopolska ma jedną z najwyższych w kraju gęstości firm – ok. 149 podmiotów na 1000 mieszkańców (średnia w Polsce to 138).

Struktura wielkościowa firm w regionie jest typowa dla Polski – dominują mikroprzedsiębiorstwa. Spośród ok. 519 tys. wielkopolskich podmiotów, aż 502 tys. (ok. 97%) to mikro firmy zatrudniające do 9 osób (PwL, 2025). Małe firmy (10-49 pracujących) stanowią ok. 2,5%, średnie (50-249 pracujących) około 0,4%, a duże przedsiębiorstwa (250+ pracowników) to zaledwie ułamek procenta (kilkaset podmiotów w całym województwie). Taka struktura MŚP oznacza, że gospodarka regionu opiera się na rozproszo-

nej przedsiębiorczości – tysiącach drobnych biznesów w handlu, usługach, rzemiośle i małej produkcji. Poznań jako największe miasto skupia istotną część tych firm. Na koniec 2024 r. w mieście zarejestrowanych było około 134,4 tys. podmiotów (Badam, 2024b) (co stanowi ok. 26% wszystkich w województwie). Zdecydowaną większość (97,1%) stanowią mikroprzedsiębiorstwa, w tym wiele to jednoosobowe działalności (ok. 61,6% wszystkich podmiotów w Poznaniu to firmy osób fizycznych).

Poznań wyróżnia się koncentracją dużych podmiotów – to siedziba szeregu spółek giełdowych i korporacji (np. Enea, Jerónimo Martins Polska – właściciel Biedronki, Grupa Veolia, Volkswagen Poznań, Allegro itd.), co sprawia, że w mieście znajduje się kilkadziesiąt przedsiębiorstw o zatrudnieniu powyżej 1000 osób.

Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ)

Inwestycje zagraniczne odgrywają ważną rolę w gospodarce Wielkopolski i Poznania, przyczyniając się do transferu kapitału, technologii i tworzenia nowych miejsc pracy. Województwo wielkopolskie jest jednym z bardziej atrakcyjnych regionów dla inwestorów zagranicznych (obok Mazowsza, Dolnego Śląska i Śląska) ze względu na położenie, infrastrukturę i prężny rynek lokalny. Według szacunków, **skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych** ulokowanych w Poznaniu na koniec 2024 r. wyniosła ok. 8,8 mld EUR (ok. **40 mld PLN**) (Badam, 2024d). Daje to średnio 16,4 tys. EUR inwestycji na mieszkańca miasta, co świadczy o dużym nasyceniu kapitałem zewnętrznym. W całej Wielkopolsce wartość skumulowanych BIZ jest oczywiście wyższa (obejmuje np. inwestycje motoryzacyjne pod Wrześnią i Poznaniem, inwestycje w energetykę, handel wielkopowierzchniowy itd.), jednak Poznań jako centrum biznesowe skupia znaczącą ich część.





Katja Lozina, dyrektor Biura Obsługi Inwestorów, Urząd Miasta Poznania

Port Lotniczy Poznań-Ławica, dzięki swojemu strategicznemu położeniu oraz szerokiej ofercie połączeń z kluczowymi ośrodkami gospodarczymi, stanowi jeden z istotniejszych czynników wpływających na wybór Poznania jako lokalizacji inwestycji. Dostępność lotniska jest dla inwestorów ważnym elementem analizy - zarówno pod kątem ulokowania siedziby firmy, jak i utrzymania sprawnych połączeń z jej globalnymi oddziałami czy krajami pochodzenia kapitału.

Rozwój Portu Lotniczego, a przede wszystkim rozszerzenie siatki połączeń, ma istotny wpływ na zdolność miasta do przyciągania wysoko wyspecjalizowanych ekspertów. Łatwy dostęp do transportu lotniczego skraca czas podróży, ułatwia relokację i zwiększa atrakcyjność Poznania w oczach specjalistów, którzy często pracują w środowisku międzynarodowym i utrzymują kontakt z oddziałami firmy na innych rynkach. Dobre połączenia lotnicze zwiększają komfort życia, umożliwiając regularne podróże do krajów pochodzenia, co bywa jednym z ważnych elementów rozważań przy wyborze miejsca pracy. Każde nowe połączenie generuje dodatkowe zapotrzebowanie na pracowników, zwiększa ruch turystyczny i biznesowy, a tym samym pobudza lokalną gospodarkę. Funkcjonowanie lotniska sprzyja także rozwojowi sektora usług nowoczesnych (BPO/SSC, IT, R&D), które opierają się na ścisłych kontaktach międzynarodowych. Firmy te często wymagają mobilności pracowników, sprawnych delegacji służbowych oraz możliwości łatwego przenoszenia kadr między oddziałami. Bogata oferta lotnicza jest więc jednym z ważnych czynników dla inwestorów.

Port lotniczy wspomaga więc rozwój gospodarczy - przyciąga talenty, wspiera firmy o międzynarodowym charakterze i zwiększa konkurencyjność miasta na rynku globalnym.

W Poznaniu działa już ponad 290 dużych inwestorów z kapitałem zagranicznym. Dominują inwestycje z krajów Europy Zachodniej, USA i Azji – blisko 2/3 kapitału pochodzi z Francji, Japonii, Niemiec, USA i Wielkiej Brytanii (Badam, 2024d). Wśród największych korporacji obecnych w Poznaniu i okolicach można wymienić m.in.: Volkswagen (Niemcy, fabryki samochodów dostawczych w Poznaniu i we Wrześni), Bridgestone (Japonia, fabryka opon w Poznaniu/Paczkowie), Mars (USA, zakłady w Poznaniu), H&M (Szwecja, dystrybucja odzieży i dodatków), Unilever (Wielka Brytania/Holandia, produkcja artykułów spożywczych), Beiersdorf (Niemcy, kosmetyki), GlaxoSmithKline (GSK) i Delpharm (Wlk. Brytania/Francja, farmacja), Exide Technologies (USA, akumulatory), 3M (USA, materiały przemysłowe w Janikowie), Asahi (Japonia, producent piwa) czy sieci handlowe jak Amazon (USA, centrum logistyczne pod Poznaniem). Ponadto liczną grupę stanowią centra usług biznesowych zagranicznych firm, np. McKinsey & Company (USA, centrum usług w kompleksie Nowy Rynek), Franklin Templeton Investments (USA, finanse), OLX Group/Naspers (RPA, IT), IKEA (Szwecja, usługi wspólne) i wiele innych.

Wielkopolska nadal przyciąga inwestycje, ponieważ w trakcie realizacji są kolejne projekty

przemysłowe, biurowe i magazynowe w regionie. Dla dalszego wzrostu BIZ kluczowe będzie zapewnienie wykwalifikowanych pracowników (inwestycje miasta w szkolnictwo) oraz rozwój infrastruktury (drogi szybkiego ruchu, modernizacja linii kolejowych, rozbudowa lotniska). Dotychczasowe wyróżnienia (np. tytuł „Najbardziej dynamicznie rozwijającego się miasta w Polsce” dla Poznania w 2024 r.) (Badam, 2024d) pokazują, że region jest postrzegany jako przyjazny inwestorom. Władze samorządowe (Urząd Marszałkowski i Miasta Poznań) aktywnie uczestniczą w promocji inwestycyjnej, m.in. poprzez Specjalne Strefy Ekonomiczne (Podstrefy SSE w subregionach).

Szkolnictwo wyższe w Poznaniu

Poznań jest jednym z największych ośrodków akademickich w Polsce. Liczba studentów i uczelni plasuje miasto w ścisłej krajowej czołówce (obok Warszawy, Krakowa i Wrocławia). **W roku akademickim 2023/2024 studiowało tu ponad 94 tys. osób** (Badam, 2024e).

Pod względem liczby studentów przypadających na 1000 mieszkańców Poznań zajmuje 1. miejsce wśród największych miast.

Kształcą się tu wyjątkowo duża część populacji (ponad 175 studentów na 1000 mieszkańców wobec ok. 120/1000 średnio w dużych miastach). Na przestrzeni lat liczba studentów w mieście ulegała jednak zmianom. Po dynamicznym wzroście w latach 2005-2010, gdy przekroczyła 140 tys., nastąpił spadek spowodowany niżem demograficznym. Najmniejszą liczbę odnotowano około 2018 r. (nieco poniżej 90 tys.). Obecnie ponownie obserwuje się lekki wzrost, ponieważ w latach 2020-2024 liczba studentów zwiększyła się o ok. 5 tysięcy, co może świadczyć o stabilizacji szkolnictwa wyższego i zainteresowaniu studiami w Poznaniu (NwP, 2024).

W mieście funkcjonuje **8 uczelni publicznych oraz 17 uczelni niepublicznych** (prywatnych)

– łącznie 26 szkół wyższych. Do największych i najważniejszych należą: Uniwersytet im. Adama Mickiewicza (UAM) – wiodący uniwersytet z ok. 29 tys. studentów (2023) i bogatym z apełczem naukowym; Politechnika Poznańska – uczelnia techniczna (ok. 15 tys. studentów); Uniwersytet Medyczny (ok. 8,5 tys. studentów); Uniwersytet Ekonomiczny (ok. 8 tys. studentów); Uniwersytet Przyrodniczy (ok. 6 tys. studentów); Akademia Wychowania Fizycznego oraz Uniwersytet Artystyczny i Akademia Muzyczna.

Poznań przyciąga coraz więcej obcokrajowców na studia. W roku 2023/2024 w Polsce kształciło się ponad 107 tys. studentów z zagranicy (ok. 8,6% ogółu) (KJ, 2025), a Poznań ma w tym swój udział. Na Uczelni Medycznej studiuje wielu studentów anglojęzycznych (m.in. ze Skandynawii i Azji), również inne uczelnie notują wzrost liczby cudzoziemców (Ukraińcy, Białorusini, Hindusi). Szacuje się, że w Poznaniu uczy się obecnie kilka tysięcy studentów zagranicznych, co stanowi około 5-6% wszystkich studiujących w mieście. To istotna zmiana w porównaniu z 2005 r., gdy udział cudzoziemców wśród studentów był śladowy. Napływ zagranicznych studentów to m.in. efekt programu Erasmus+ i promowania anglojęzycznych kierunków (np. medycyna, biznes).





Prof. dr hab. Barbara Jankowska, Rektor, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Pytanie o rolę Portu Lotniczego Poznań-Ławica dla Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu (UEP) to pytanie nawiązujące do roli umiędzynarodowienia w rozwoju uczelni. Z perspektywy rektor UEP mogę powiedzieć z pełnym przekonaniem, że rozwój naszego uniwersytetu wymaga dostępu do światowych wyników badań i wiedzy, nowoczesnych metod dydaktycznych oraz przede wszystkim do relacji z naukowcami w wymiarze międzynarodowym. To dzięki tym relacjom możemy łączyć nasze pomysły na badania, wiedzę i umiejętności w skali międzynarodowej, a to pozwala na czerpanie z różnorodności perspektyw i sprzyja postępowi. Bez współpracy międzynarodowej trudniej o udział w dużych grantach badawczych, publikacje w renomowanych czasopiśmie czy wymianę doświadczeń podczas konferencji i seminariów międzynarodowych z najlepszymi ośrodkami akademickimi, tak aby kształcenie odbywało się z wykorzystaniem innowacyjnych metod dydaktycznych i prezentowało aktualne i innowacyjne treści dla studentów.

Port Lotniczy Poznań-Ławica stwarzając możliwości podróżowania i nawiązywania wspomnianych relacji ma zatem znaczenie z perspektywy realizacji misji naszej Uczelni, która wiąże się z prowadzeniem nowoczesnej nauki, konkurencyjnej dydaktyki oraz efektywnej współpracy. Uczelnia, która prowadzi działalność w bliskości portu lotniczego staje się bardziej atrakcyjna dla ambitnych studentów. Bliskość lotniska ułatwia mobilność studentów i kadry akademickiej, sprzyja realizacji programów wymiany międzynarodowej oraz przyciąga studentów. W 2025 roku w UEP zrealizowano łącznie 579 wyjazdów zagranicznych. Z Ławicy korzystają także nasi studenci (w tym osoby przejeżdżające na Erasmusa) oraz odwiedzający UEP naukowcy z zagranicy (około 60 osób). Trudno wyobrazić sobie rozwój relacji międzynarodowych bez korzystania z usług portu lotniczego.

Istnienie portu lotniczego w bliskości UEP to czynnik podnoszący atrakcyjność Uczelni i samego Poznania. Jest to ważny komponent otoczenia naszego uniwersytetu, który w odniesieniu do UEP nabiera jeszcze większego znaczenia. Jesteśmy uniwersytetem, który już posiada międzynarodowe akredytacje i certyfikaty oraz wciąż ubiega się o kolejne akredytacje międzynarodowe.



Turystyka

W ostatniej dekadzie Wielkopolska i Poznań odnotowały wyraźny wzrost ruchu turystycznego, przerwany jedynie przez pandemię COVID-19 w 2020 r. Po spadku w latach 2020-2021, w 2022 r. powrócono do trendu wzrostowego, a rok 2024 okazał się rekordowy pod względem liczby odwiedzających.

Poznań w 2024 r. odwiedziło ponad 5,3 mln osób (łącznie turyści i odwiedzający jednodniowi). Spośród nich 1,26 mln turystów skorzystało z noclegów w poznańskich obiektach zakwaterowania (Badam, 2025f).

To najwyższy wynik w historii przekraczający poziom z 2019 r. (ostatniego roku przed pandemią). Dla porównania, w 2015 r. liczba nocujących turystów w Poznaniu wynosiła ok. 0,8 mln, co pokazuje skalę wzrostu w ciągu niespełna dekady. W województwie wielkopolskim ruch turystyczny również się zwiększał. W 2024 r. blisko 2 mln turystów skorzystało z bazy noclegowej regionu, którym udzielono łącznie prawie 3,9 mln noclegów (GUS, 2025f). Dla porównania, w 2015 r. wielkopolskie obiekty noclegowe przyjęły ok. 1,2 mln turystów (2,4 mln noclegów) –

tak więc w ciągu 9 lat nastąpił wzrost o ok. 60% w liczbie turystów i ok. 63% w noclegach.

W Poznaniu około 75% turystów nocujących to Polacy, a 25% cudzoziemcy. Udział obcokrajowców jest więc istotny i powrócił do poziomu sprzed pandemii. Głównymi rynkami zagranicznymi są Niemcy (najwięcej gości), następnie USA i Wielka Brytania. Struktura ta wskazuje, że Poznań staje się rozpoznawalny także poza Europą (goście z USA często łączą zwiedzanie z podróżami biznesowymi lub genealogicznymi). Inne kraje generujące ruch to m.in. Hiszpania, Skandynawia, Francja, a spoza Europy – Izrael (pielgrzymki, turystyka żydowska) i coraz więcej gości z Azji (np. Chiny). W województwie wielkopolskim udział cudzoziemców jest nieco mniejszy niż w Poznaniu. W 2024 r. około 20% nocujących stanowili turyści z zagranicy.



Jan Mazurczak, Prezes Zarządu, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna

Port Lotniczy Poznań-Ławica jest dziś jednym z kluczowych filarów rozwoju turystyki przyjazdowej w naszym regionie. Dla wielu rynków zagranicznych to pierwsza i często jedyna realna „brama wejścia” do Poznania i Wielkopolski. Bez dobrej dostępności lotniczej trudno dziś mówić o skutecznej promocji międzynarodowej, city breakach czy rozwoju turystyki biznesowej i eventowej.

Na podstawie badań ruchu turystycznego, danych Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz analiz partnerskich, szacujemy, że większość turystów zagranicznych – około dwóch trzecich – dociera do Poznania drogą lotniczą, a w segmencie wydarzeń biznesowych ten udział jest jeszcze wyższy. Średnie dzienne wydatki turysty zagranicznego przylatującego do Poznania są wyraźnie wyższe niż turysty krajowego, szczególnie w segmentach city break i biznesowym. Goście lotniczy częściej korzystają z hoteli, restauracji i oferty kulturalnej.

Wraz z rozwojem siatki połączeń obserwujemy nie tylko wzrost liczby turystów, ale też wyraźną zmianę profilu gościa: więcej krótkich pobyków typu city break, więcej gości indywidualnych, ale też rosnącą liczbę uczestników wydarzeń biznesowych, kongresów i festiwali. Coraz częściej są to turyści świadomi, aktywni kulturowo i gastronomicznie, czyli dokładnie tacy, na których nam zależy.

W Poznaniu dominuje turystyka biznesowa i miejska. Szacuje się, że ok. 60% przyjazdów ma charakter służbowy lub biznesowy (targi, konferencje, delegacje), a ok. 40% to turyści typowo wypoczynkowi lub krajoznawczy. W 2024 r. intensywny ruch notowano m.in. podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich (wiele imprez branżowych wróciło do formy stacjonarnej), jak również podczas wydarzeń kulturalnych (festiwale, koncerty). Poznań rozwija koncepcję city-break, przyciągając turystów na krótkie wypadki weekendowe, oferując zwiedzanie zabytków (Stary Rynek, Ostrów Tumski itd.), rozrywkę i gastronomię. Wielu odwiedzających interesuje się też turystyką kulturową, sportową i edukacyjną, np. w 2024 r. do Poznania zjeżdżali kibice (mecze Lecha Poznań w europejskich pucharach), entuzjaści Jarmarku Bożonarodzeniowego, miłośnicy fantastyki (festiwal Pyrkon) czy turyści podążający szlakiem Piastowskim (Ostrów Lednicki, Gniezno i Poznań jako początek historii Polski). Z kolei turystyka biznesowa (MICE – Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions) ma olbrzymie znaczenie. **Poznań dysponuje ok. 120 obiektami konferencyjnymi na łącznie ok. 100 tys. miejsc** (Badam, 2024e) (w tym hale targowe MTP, Poznań Congress Center itp.), co czyni go jednym z liderów przemysłu spotkań w Polsce. Wysoki poziom organizacji wydarzeń przyniósł miastu nagrody,

np. CEE Business Services Award 2024 dla najszybciej rozwijającego się miasta sektora usług biznesowych (Badam, 2024d). Takie wyróżnienia także przekładają się na zainteresowanie wizytami biznesowymi.

Rozwój turystyki ma konkretny wpływ ekonomiczny.

Przyjezdni odpowiadają już za ok. 35% ogółu wydatków konsumpcyjnych dokonywanych w Poznaniu.

To bardzo wysoki odsetek, pokazujący znaczenie gości (biznesowych i turystów) dla lokalnego handlu, gastronomii, transportu. Badania wskazują, że turyści zagraniczni wydają przeciętnie więcej niż krajowi. Przykładowo, turyści z USA zostawiają w Poznaniu średnio 271 euro na osobę podczas wizyty (VisitPoznan, 2024) – to znacznie powyżej średniej (przeciętny turysta krajowy wydaje ok. 500-600 PLN, czyli 100-130 euro). Wysokie wydatki cechują również gości z innych krajów zachodnich (Wielka Brytania, Niemcy, Skandynawia), co wynika z dłuższych pobyków i wyższej zasobności portfela tych turystów. Struktura wydatków obejmuje noclegi, gastronomię, zakupy

(w tym pamiątki, produkty regionalne jak rogalie świętomarcińskie), transport lokalny oraz bilety wstępu do atrakcji. Turyści biznesowi dokładają do tego wydatki na usługi (wynajem sal, catering konferencyjny itp.). Szacuje się, że w 2024 r. łączny wpływ finansowy turystyki na gospodarkę Poznania przekroczył 2 mld PLN, co obejmuje zarówno bezpośrednie wydatki, jak i efekty mnożnikowe (miejsca pracy w hotelarstwie, gastronomii, transporcie).





Alicja Wójcik-Gotębiowska, Head of Comms, CEE & Baltics, Ryanair

Szacuje się, że ok 1/3 turystów przylatujących do Polski, przylatuje z Ryanair – w 2023 roku było to ok. 1,6 miliona turystów. Każdy pasażer przywieziony przez Ryanair to ok. 352 euro zysku dla regionu.



Filip Bittner, wiceprezes zarządu, Grupa MTP

Port Lotniczy Poznań-Ławica odgrywa kluczową rolę w rozwoju działalności targowej i kongresowej Międzynarodowych Targów Poznańskich (MTP). Dostępność bogatej siatki połączeń lotniczych jest jednym z czynników decydujących o naszym sukcesie. Bez odpowiedniego zaplecza lotniczego Poznań nie mógłby skutecznie konkutować o prestiżowe, rotujące po świecie wydarzenia. Organizatorzy dużych kongresów i konferencji zawsze stawiają warunek dobrej komunikacji lotniczej. Bez lotniska z szeroką siatką połączeń nie byłibyśmy w stanie przyciągnąć największych międzynarodowych imprez. Dobitym przykładem znaczenia Ławicy jest Światowy Kongres Astronautyczny 2027 – wydarzenie, które Poznań zdobył po raz pierwszy od 30 lat. Przy ponad 10.000 uczestnikach z całego świata warunkiem wyboru naszego miasta była możliwość zapewnienia dogodnych lotów. Organizatorzy takich kongresów analizują m.in. odległość od lotniska, liczbę połączeń (zwłaszcza bezpośrednich) oraz infrastrukturę hotelową w okolicy. Dzięki atutom, jakie daje port lotniczy, Poznań spełnił te kryteria.

Współpraca MTP z poznańskim portem lotniczym ma charakter strategicznego partnerstwa i odbywa się na wielu płaszczyznach. Lotnisko aktywnie uczestniczy w promocji naszych wydarzeń, a my dostosowujemy ofertę pod kątem dostępnych połączeń. Przykładowo, przy takich imprezach jak targi turystyczne Tour Salon czy międzynarodowe zawody jeździeckie Cavaliada, port lotniczy włącza się w działania marketingowe – promuje wśród uczestników swoje usługi i nowe kierunki lotów. W ramach tej kooperacji lotnisko zaprasza też na nasze targi swoich kluczowych klientów, organizując dla nich wizyty na Cavaliadzie i ułatwiając przylot do Poznania. Równie istotna jest nasza współpraca na poziomie operacyjnym. Utrzymujemy stały kontakt

z lotniskiem przed i w trakcie największych imprez, aby skoordynować obsługę wzmożonego ruchu.

Dostępność bezpośrednich lotów przekłada się wprost na zainteresowanie targami ze strony zagranicznych wystawców i odwiedzających. Im łatwiej dolecieć do Poznania, tym chętniej firmy z danego kraju wybierają nasze targi jako miejsce prezentacji, a goście z tych rynków planują przyjazd. Przykładowo, uruchomienie bezpośredniego połączenia Poznań-Kijów zaowocowało liczną obecnością wystawców z Ukrainy, zaś rozbudowanie siatki lotów do Włoch zdecydowanie wsparło wzrost udziału firm włoskich na naszych imprezach. Natomiast gdy takie dogodne połączenia znikają, pojawia się odczuwalna luka – pewne rynki stają się trudniej dostępne, co przekłada się na spadek udziału wystawców i zwiedzających z tych krajów. Zauważamy też, że tam, gdzie istnieją dobre połączenia, frekwencja międzynarodowa jest wysoka.

Podobną zależność obserwujemy po stronie zwiedzających. Nasze flagowe wydarzenia przyciągają szeroką publiczność zagraniczną. Przykładowo, na poznańskich targach meblowych ponad 80% odwiedzających pochodzi z innych krajów, z czego znaczna część przylatuje samolotami. Dogodne loty sprawiają, że nawet goście branżowi mogą pozwolić sobie na krótką, kilkudniową wizytę na targach; dawniej, przy skromniejszej siatce połączeń, taki przyjazd często nie byłby w ogóle rozważany. Z perspektywy konkurencyjności, posiadanie prężnie działającego lotniska stanowi istotną przewagę Poznania względem innych krajowych ośrodków targowych. Nasze miasto łączy zalety średniej wielkości centrum z dostępnością transportową typową dla większych metropolii. W Polsce niewiele miast targowych może się tym pochwalić. Dla porównania, targi w Kielcach, mimo dynamicznego rozwoju, nie dysponują pobliskim lotniskiem obsługującym ruch międzynarodowy, co ogranicza ich zdolność przyciągania gości z zagranicy.

Komunikacja kolejowa

Wielkopolska jest ważnym węzłem transportowym Polski, a jej stolica stanowi **strategiczny hub komunikacyjny na osi wschód-zachód oraz północ-południe**. Przez Poznań przebiegają magistrale kolejowe o znaczeniu międzynarodowym – linia E20 Berlin-Poznań-Warszawa oraz linia E59 Gdańsk-Poznań-Wrocław. Dzięki temu miasto ma bezpośrednie połączenia kolejami międzynarodowymi: codzienne pociągi EuroCity/IC kursują m.in. do Berlina i dalej do Niemiec, a także do Pragi. Ponadto pociągi nocne łączą Poznań np. z Budapesztem czy sezonowo z wybranymi miastami Europy. Krajowa sieć kolejowa sprawia, że Poznań ma dogodne połączenia z większością dużych miast Polski. Pociągi ekspresowe (EIC, IC, Pendolino) docierają m.in. do Warszawy (ok. 2h50 czas przejazdu), Krakowa (ok. 5h), Wrocławia (ok. 2h), Trójmiasta (ok. 3h50), Szczecina (ok. 3h30) czy Łodzi (ok. 3h). Pociągi regionalne i międzyregionalne łączą Poznań z miastami Wielkopolski (np. Kaliszem, Koninem, Piłą, Leszmem) oraz ościennymi regionami (np. Zieloną Górą).

Głównym węzłem jest Poznań Główny - największa stacja w regionie, obsługująca ok. 20 mln pasażerów rocznie. Trwają inwestycje

w infrastrukturę, np. modernizacja linii Poznań-Szczecin, plan elektryfikacji odcinków, budowa tuneli aglomeracyjnych.



Katja Lozina, dyrektor Biuro Obsługi Inwestorów, Urząd Miasta Poznania

Port Lotniczy Poznań-Ławica stanowi jeden z najważniejszych elementów infrastruktury Poznania i odgrywa kluczową rolę w promowaniu miasta jako atrakcyjnego miejsca dla inwestorów. Poznań jest dobrze skomunikowany zarówno kolejowo, jak i drogowo - jego położenie przy autostradzie A2, pomiędzy Berlinem a Warszawą, dodatkowo wzmacnia dostępność miasta. **Lotnisko jest istotnym atutem: oferuje bogatą siatkę połączeń i wyjątkowo dogodną lokalizację oraz znajduje się w granicach miasta, blisko centrum i dworca kolejowego.**

Komunikacja autobusowa

Uzupełnieniem kolei są **połączenia autobusowe zarówno dalekobieżne, jak regionalne**. Poznań jest węzłem dla przewoźników takich jak FlixBus czy Sindbad, oferujących międzynarodowe połączenia autobusowe z wieloma krajami Europy. Z Poznania można autobusem bezpośrednio dojechać m.in. do Londynu, Paryża, Lwowa, Kijowa, Wiednia, Amsterdamu czy wielu miast Niemiec (Berlin, Hamburg, Monachium). Autobusy te zwykle zatrzymują się na dworcu Poznań Główny. Ruch międzynarodowy autokarowy znacznie nasilił się po wejściu Polski do UE (np. linie do Wielkiej Brytanii dla pracowników emigracyjnych) oraz po otwarciu rynku dla tanich przewoźników.

W ostatnich latach w ramach Poznańskiej Kolei Metropolitalnej wprowadzono integrację biletową kolei i autobusów gminnych, co ułatwia poruszanie się po aglomeracji. Port Lotniczy zawarł porozumienie z Zarządem Transportu Miejskiego na okoliczność możliwości użyczenia przystanku autobusowego przed terminalem pasażerskim na potrzeby umów obejmujących dalekobieżną komunikację autobusową (regionalną i międzynarodową).

Lotnisko jest skomunikowane z centrum Miasta Poznania bezpośrednią linią autobusową dzienną i nocną, a w ostatnim roku, wskutek prowadzonych rozmów, przekierowano jedną dodatkową linię obsługującą okolicznych mieszkańców, by mogła stanowić wsparcie połączeń dla turystów podróżujących z i do lotniska Ławica.

Transport publiczny w aglomeracji

W samym Poznaniu i okolicach działa rozbudowany system komunikacji miejskiej i podmiejskiej, oparty na **tramwajach (22 linie) i autobusach (ok. 80 linii miejskich i podmiejskich)**. Połączenia autobusowe łączą Poznań z sąsiednimi gminami. Aglomerację obsługuje też wspomniana Poznańska Kolej Metropolitalna – system częstych pociągów regionalnych dowożących pasażerów z takich miast jak Swarzędz, Oborniki, Szamotuły, Gniezno, Września, Grodzisk Wlkp. i in. do Poznania w godzinach szczytu co 30-60 minut.



Jan Mazurczak, Prezes Zarządu, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna

Miasto z dobrymi połączeniami jest postrzegane jako nowoczesne, otwarte i warte odwiedzenia. Dostępność lotnicza to dziś element marki miasta, nie tylko logistyka. To fundament, od którego zaczynamy każdą turystyczną opowieść o Poznaniu. Lotnisko jest naturalnym elementem naszej opowieści o Poznaniu i mieście, którego turyści doświadczają najczęściej jako pierwsze. Nie ma prezentacji turystycznej, w której nie pojawiłoby się lotnisko oraz siatka połączeń. To element obowiązkowy w naszej narracji, a rozwój lotniska i siatki połączeń przekłada się wprost na atrakcyjność naszej opowieści.

Rozwój połączeń przetożył się na zainteresowanie medialne i rankingi. Widzimy większą obecność Poznania w międzynarodowych mediach, zestawieniach city breakowych i branżowych raportach. Łatwy dojazd zawsze pomaga w opowiadaniu historii miasta, ale także w przygotowaniu ofert i przyciąganiu dziennikarzy.

Przyciąganie inwestycji i biznesu

Dla inwestorów kluczowy jest szybki transport towarów i kadry. Autostrada A2 i sieć S5/S11 pozwala firmom logistycznym lokować tu magazyny (dostęp do rynku niemieckiego w kilka godzin). Zagraniczni inwestorzy doceniają też bliskość hubów – z Poznania do Berlina podróżuje się mniej niż 3h, co w ich ocenie obniża ryzyko peryferyjności. Port lotniczy umożliwia szybkie podróże biznesowe – menedżer z Londynu czy Monachium może bezpośrednio przylecieć do Poznania, odbyć spotkanie i wrócić tego samego dnia. To argument w rozmowach np. z korporacjami lokującymi tu centra usług. Dobra siatka połączeń ułatwia im rotację kadry i obsługę klientów. Infrastrukturę doceniają też polskie firmy, bo wiele z nich przeniosło się do Poznania z mniejszych miast regionu, bo stąd łatwiej obsłużyć klientów w kraju i Europie.



Marcin Żurowski, Head of Logistics Real Estate and Legal in Europe, H&M Group

H&M prowadzi działalność operacyjną w regionie poznańskim od 2007 roku. Zatrudniamy tu około 5 000 osób, a skala działalności wpływa na rozwój lokalnych kompetencji logistycznych, sprzedażowych i technologicznych, a także na wzmacnianie sektora MŚP.

Wielkopolska pełni dla naszej firmy rolę najważniejszej lokalizacji logistycznej i łańcucha dostaw w Europie, co wynika przede wszystkim z bliskości autostrady A2 oraz dobrych połączeń drogowych i kolejowych z portami w Hamburgu i Gdańsku. Te elementy infrastruktury były kluczowe przy wyborze miejsca dla działalności logistycznej.

Port Lotniczy Poznań-Ławica stanowi ważne zaplecze dla operacji menedżerskich, szkoleniowych i technicznych. Dostępność lotnicza wspiera podróże kadry, usprawnia transfer wiedzy, ułatwia kontakty międzynarodowe i przyczynia się do obniżenia kosztów operacyjnych. Firma korzysta również z transportu lotniczego, zarówno bezpośrednio, jak i poprzez partnerów logistycznych - w zakresie dostaw towarów, próbek, akcesoriów oraz przesyłek ekspresowych.

Dostępność lotniska ma również znaczenie w procesach inwestycyjnych. Możliwość przyjęcia delegacji w Poznaniu i zaprezentowania potencjalnych terenów pod inwestycje w ramach jednodniowej wizyty stanowi przykład rozwiązania, które realnie usprawnia działania strategiczne i pokazuje rolę Portu Ławica w rozwoju regionu.





Metodyka analizy wpływu ekonomicznego portu lotniczego na otoczenie



Metodyka analizy wpływu ekonomicznego portu lotniczego na otoczenie

Port lotniczy jest obiektem infrastrukturalnym i jednocześnie przedsiębiorstwem, którego rola w gospodarce jest wielowymiarowa. Przede wszystkim umożliwia on przemieszczanie się ludzi i towarów na duże odległości, wspierając mobilność i zapewniając dostępność miasta i regionu, w którym jest zlokalizowany.

Jako przedsiębiorstwo port lotniczy generuje miejsca pracy i dochody, a wygenerowana wartość dodana ma swoje odzwierciedlenie w kierunkach jej dystrybucji na pracowników, którzy za swoją pracę otrzymują wynagrodzenie, podmiotów zapewniających finansowanie, dla których korzyścią są odsetki; akcjonariuszy, którym wypłacane są dywidendy, budżet państwa, który uzyskuje podatki oraz przedsiębiorstwo, w którym zostaje zatrzymany zysk. Ponadto port lotniczy pełni funkcję gospodarczą, przyciągając inwestycje i napędzając rozwój sektorów, takich jak: turystyka, handel czy logistyka. Wpływa także pośrednio i indukowanie na gospodarkę poprzez generowanie zatrudnienia i dochodów w łańcuchu dostawców, którzy dostarczają dobra i usługi do portu lotniczego oraz podmiotów

zlokalizowanych na terenie i w obrębie portu lotniczego. Lepsza dostępność miasta i regionu dzięki połączeniom lotniczym wspiera innowacje, wymianę wiedzy, rozwój przedsiębiorczości, napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz konkurencyjność regionu. Działalność portu lotniczego oddziałuje także społecznie, wspierając mobilność społeczną, wymianę kulturową oraz dostęp do usług edukacyjnych i zdrowotnych. Istotną funkcją portu lotniczego jest fakt, iż stanowi element kluczowej infrastruktury transportowej państwa, wspiera bezpieczeństwo i odporność systemu transportowego.

Ekonomiczny wpływ portu lotniczego na gospodarkę najczęściej liczony jest z zastosowaniem metody nakładów i wyników, która wykorzystuje tablice przepływów międzygałęziowych do odzwierciedlenia powiązań (kupna i sprzedaży) pomiędzy poszczególnymi sektorami gospodarki. Gospodarka przedstawiona jest jako system wzajemnie połączonych gałęzi a przepływ dóbr między nimi łączy wszystkie sektory gospodarki. Z jednej strony przepływy międzygałęziowe prezentują następujące po sobie stadia produkcji, a z drugiej wytwarzane wartości. Badania nad wpływem portów lotniczych na gospodarkę zaczęły rozwijać się dynamicznie w latach 80. XX wieku. Wraz z rosnącą rolą transportu lotniczego oraz liberalizacją rynku (szczególnie

w USA i później w Europie), pojawiła się potrzeba **ekonomicznego uzasadnienia inwestycji infrastrukturalnych** oraz **pokazywania roli lotnisk jako katalizatorów rozwoju regionalnego**. Jednym z pierwszych systematycznych opracowań był raport S. Butlera i L. Kiernan pt. *Measuring the Economic Impact of Airports* (1986), przygotowany dla Federal Aviation Administration (FAA). Dokument ten ustandaryzował metody liczenia wpływów **bezpośrednich, pośrednich i indukowanych**. Podkreślał, że lotniska generują nie tylko przychody operacyjne, ale także szeroki impuls dla otoczenia gospodarczego.

W Europie badania znacząco rozwinęły się dzięki Airport Council International (ACI) Europe. Przetłumaczonym opracowaniem był raport *Creating Employment and Prosperity in Europe* (1998), w którym po raz pierwszy kompleksowo opisano rolę portów lotniczych w zatrudnieniu i tworzeniu wartości dodanej. Zidentyfikowano efekty dochodowe i efekty zatrudnienia. Jednolite definicje wpływów: bezpośrednich, pośrednich, indukowanych i katalitycznych wprowadzono w raporcie zatytułowanym *The Social and Economic Impact of Airports in Europe* wykonanym przez York Aviation a zleconym w 2004 roku przez ACI Europe. Kolejne raporty zlecone przez ACI Europe *Economic Impact of European Airports. A Critical Catalyst to Economic Growth* (InterVISTAS, 2015)

oraz The economic and social impact of European airports and air connectivity (SEO Amsterdam, 2023) potwierdziły znaczenie ekonomiczne portów lotniczych.

Pierwsze w Polsce analizy oddziaływania portu lotniczego na gospodarkę miasta i regionu zrealizowane zostały we współpracy z regionalnymi portami lotniczymi w 2005 roku przez zespół naukowy z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, pod kierownictwem prof. Marka Rekowskiego. Ze względu na potrzebę dostosowania metodyki nakładów i wyników do warunków gospodarki polskiej, a także ze względu na dostępność danych metoda została zmodyfikowana i wpływ pośredni został policzony jako suma wydatków pasażerów nierezydentów, natomiast wpływ indukowany stanowił efekt mnożnikowy sumy wpływu bezpośredniego i pośredniego. Kolejne badania wpływu polskich, regionalnych portów lotniczych na gospodarkę regionu przeprowadzono w 2010 roku. Metodyka analizy została wzbogacona o doświadczenia zdobyte podczas realizacji badań w latach 2005-2008. Ze względu na fakt, iż dane finansowe odnosiły się do 2009 roku, w którym miał miejsce kryzys finansowy, który dotknął również rynek transportu lotniczego, wyniki przeprowadzanych badań należy traktować z ostrożnością.

Wyniki badań wpływu portów lotniczych na gospodarkę:

- **uzasadniają potrzebę rozbudowy infrastruktury lotniskowej;** w tym uzasadniają decyzje inwestycyjne ze środków publicznych i prywatnych; dokonują oceny zwrotu z inwestycji w postaci efektów dochodowych i zatrudnienia dla gospodarki; kwantyfikują pozytywne efekty zewnętrzne funkcjonowania portu lotniczego w postaci rozwoju regionu.
- **wspierają planowanie rozwoju portu lotniczego;** w tym rozwoju infrastruktury lotniskowej; zwiększenie liczby połączeń lotniczych; planowanie działań promocyjnych.
- **stanowią wsparcie decyzji regulacyjnych i planistycznych;** w tym decyzji o lokalizacji nowych terminali, płyt postojowych, modernizacji dróg startowych; procedur środowiskowych (np. koniecznych w ramach analiz kosztów i korzyści); planów zagospodarowania przestrzennego wokół lotniska.
- **wzmacniają pozycję portów lotniczych w polityce transportowej;** w tym stanowią wsparcie w konkurowaniu o środki publiczne, a dane o wartości dodanej

i zatrudnieniu są narzędziem argumentacji dla władz centralnych i regionalnych.

- **pomagają oszacować koszty utraczonych korzyści;** w tym stanowią wsparcie w kwantyfikacji skutków ograniczania funkcjonowania podmiotów działających na rynku transportu lotniczego, np. ograniczenia lotów w porze nocnej; ograniczenia lotów w związku z hałasem lotniczym, nakładania podatków na usługi przewozowe w transporcie lotniczym.
- **wspierają monitorowanie zmian w gospodarce w obliczu kryzysów i rosnącej konkurencji,** w tym wyniki badań określają skutki zmian ruchu lotniczego w związku np. z zamykaniem przestrzeni powietrznej, zmianami w umowach bilateralnych; stanowią wsparcie w planowaniu polityki zatrudnienia i inwestycji.
- **wskazują na rolę lotnisk jako katalizatora rozwoju;** w tym działalność portów lotniczych ma wpływ na dostępność transportową, rozwój eksportu i sektorów wysokich technologii, przyciąganie zagranicznych inwestycji, rozwój turystyki i usług biznesowych.

Metoda nakładów i wyników pozwala na zidentyfikowanie i obliczenie szerszego wpływu portu lotniczego na gospodarkę. Zgodnie z metodą nakładów i wyników efekty kreowane w gospodarce przez port lotniczy identyfikowane są jako wpływ bezpośredni, pośredni i indukowany. Dodatkowo analizowany jest wpływ katalityczny (stymulowany).

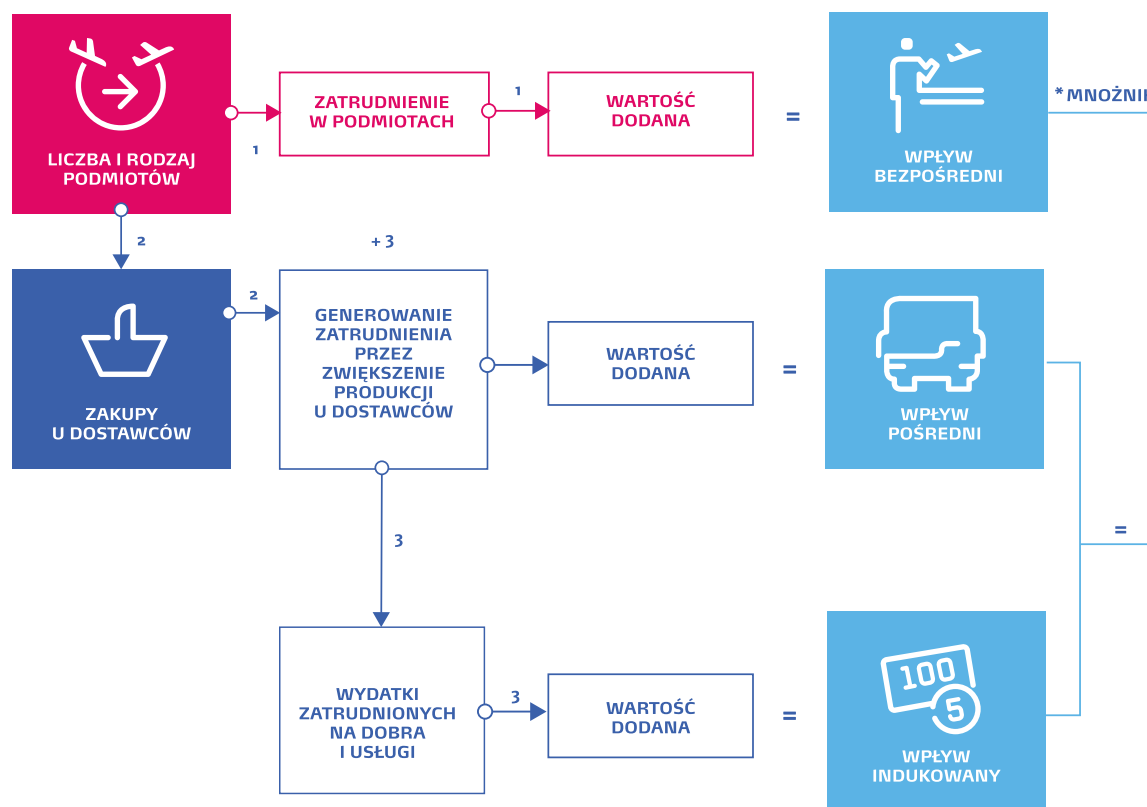
Wpływ bezpośredni obejmuje wartość dodaną i zatrudnienie generowane przez zarządcę portu lotniczego oraz przedsiębiorstwa, które wspomagają działalność portu lotniczego w tym linie lotnicze, firmy handlingowe czy kontrolerzy ruchu lotniczego.

Wpływ pośredni to zatrudnienie i wartość dodana kreowana w łańcuchu dostawców do przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie i w obrębie portu lotniczego.

Wpływ indukowany to popyt na dobra i usługi generowany w wyniku wydatków osób zatrudnionych w podmiotach pośrednio i bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem portu lotniczego. Efekt indukowany jest więc mnożnikowym, dochodowym efektem sumy wpływu bezpośredniego i pośredniego.

Schemat wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego przedstawia rysunek 9.

Rysunek 9. Schemat wpływu bezpośredniego, pośredniego i indukowanego portu lotniczego



Źródło: (Huderek-Glaska, 2011)

Wpływ katalityczny to zatrudnienie i dochody generowane w gospodarce, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności i efektywności podmiotów gospodarczych między innymi przez inwestycje oraz ruch turystyczny.

Ekonomiczny wpływ portu lotniczego na gospodarkę ujawnia się przede wszystkim w **generowaniu wartości dodanej (efekt dochodowy)**, czyli wkładzie podmiotu w tworzenie PKB, oraz w **tworzeniu miejsc pracy (efekt zatrudnienia)**. Należy podkreślić, że wpływ nie jest sumą tych efektów, gdyż są to różne aspekty oddziaływania: wartość dodana mierzy efekt finansowy działalności portu w gospodarce, natomiast liczba osób zatrudnionych pokazuje jego wpływ na rynek pracy.

Wartość dodana jest uważana za najbardziej obiektywną miarę efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa. Aby policzyć efekt dochodowy, czyli wartość dodaną (GVA - Gross Value Added) generowaną przez przedsiębiorstwo, stosuje się standardową metodykę z rachunków narodowych (System of National Accounts, SNA). Zgodnie z definicją podawaną przez Główny Urząd Statystyczny wartość dodana obliczana jest jako różnica między

produkcją globalną i zużyciem pośrednim (strona produkcji) lub jako suma kosztów związanych z zatrudnieniem, amortyzacji środków trwałych, nadwyżki operacyjnej brutto oraz pozostałych podatków pomniejszonych o dotacje związane z produkcją (strona dochodowa). Wartość dodana pokazuje, ile nowej wartości zostało wytworzone w gospodarce dzięki funkcjonowaniu portu lotniczego. Jest to różnica pomiędzy wartością wytworzonych dóbr i usług a wartością zużytych w tym celu dóbr i usług pochodzących od innych podmiotów. W branży lotniczej wartość dodana jest odzwierciedleniem wpływu przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku transportu lotniczego na PKB miasta, regionu i kraju, a także stanowi podstawę do obliczania mnożnikowych efektów ekonomicznych, czyli efektu pośredniego i indukowanego.

Wpływ bezpośredni

Wpływ bezpośredni wynika z bezpośredniej działalności portu lotniczego i obejmuje generowanie wartości dodanej oraz tworzenie miejsc pracy. **Bezpośredni efekt dochodowy** obliczany jest jako wartość dodana brutto, która jest tworzona przez funkcjonowanie portu lotniczego. Wartość dodana może zostać policzona z zastosowaniem różnych podejść. Jednym

z nich jest określenie wytworzonej nadwyżki poprzez policzenie przychodów ze sprzedaży i pomniejszeniu ich o koszty, które zostały poniesione przez przedsiębiorstwo.

Bezpośredni efekt zatrudnienia to liczba pracowników, którzy są zatrudnieni w porcie lotniczym oraz podmiotach bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem lotniska, w przeliczeniu na pełne etaty.

W analizach bezpośredniego wpływu portu lotniczego na gospodarkę najczęściej stosuje się metodę dochodową. Takie podejście stosuje Airport Council International (ACI) w obliczeniach społeczno-ekonomicznego wpływu europejskich portów lotniczych (SEO, 2024). Zgodnie z tym podejściem, wpływ bezpośredni to iloczyn liczby pracowników zatrudnionych w podmiotach działających na terenie i w obrębie portu lotniczego oraz średniej wartości dodanej przypadającej na jednego zatrudnionego. Liczbę pracowników pozyskuje się z ankiet lub wywiadów bezpośrednich przeprowadzanych wśród podmiotów działających na terenie i w obrębie portu lotniczego natomiast średnia wartość dodana jest publikowana w rachunkach regionalnych przez instytucje statystyczne, takie jak EUROSTAT lub GUS.



Inne podejście stosowane jest w raporcie opracowanym przez TOR (Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.) dla Polskich Portów Lotniczych (PPL) (PPL, 2025). Wpływ bezpośredni został oszacowany przez TOR jako wartość dodana wygenerowana przez działalność operacyjną portu lotniczego na podstawie wielkości przychodów. Autorzy nie precyzują jednak jasno metodyki zarówno analizy wpływu bezpośredniego jak i pozostałych komponentów wpływu ekonomicznego, co uniemożliwia porównanie danych.

W niniejszym opracowaniu **wpływ bezpośredni** policzono jako sumę wartości dodanej generowanej przez operatora portu lotniczego oraz wartości dodanej kreowanej przez podmioty działające na terenie i w obrębie portu lotniczego. Jest to najbardziej precyzyjna metoda wyliczania efektu dochodowego. Wartość dodaną kreowaną przez zarządcę portu lotniczego obliczono zgodnie z podejściem dochodowym na podstawie danych finansowych uzyskanych ze sprawozdań finansowych. Wartość dodaną tworzoną przez podmioty policzono jako iloczyn liczby pracowników i średniej wartości dodanej przypadającej na jednego zatrudnionego z uwzględnieniem rodzaju działalności według Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD).

Liczbę podmiotów oraz liczbę wydanych przepustek w latach 2015, 2024 oraz 2025 uzyskano od Portu Lotniczego Poznań-Ławica. Podmioty podzielono na grupy zgodnie z PKD. Do pomiotów dopasowano liczbę przepustek. Na podstawie liczby przepustek oraz danych pozyskanych od niektórych podmiotów oszacowano zatrudnienie w podmiotach, które funkcjonują na terenie i w obrębie portu lotniczego. W przypadku podmiotów, dla których przepustek nie wydano (np. firm świadczących usługi po stronie ogólnodostępnej lub działających na rzecz portu zewnątrznie), zatrudnienie oszacowano

na podstawie średnich rachunków Głównego Urzędu Statystycznego oraz danych branżowych PKD właściwych dla danego rodzaju działalności. Oprócz zarządzającego portem lotniczym, podmioty, które funkcjonują w obrębie infrastruktury portu lotniczego, można podzielić na cztery kategorie ze względu na rodzaj działalności: podmioty wykonujące czynności bezpośrednio związane z obsługą samolotów, pasażerów i cargo; linie lotnicze i podmioty związane z ruchem lotniczym, podmioty komercyjne niezwiązane z działalnością lotniczą; służby publiczne i administracja.

Tabela 5. Podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego - przykłady

Operacje lotniskowe	Linie lotnicze i podmioty związane z ruchem lotniczym	Działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem	Służby publiczne i administracja
- Agencje handlingowe - Obsługa mechaniczna samolotów - Dystrybutorzy paliw	- Przedstawicielstwa linii lotniczych - Kontrola ruchu lotniczego (ATC) - Touroperatorzy - Spedytorzy, firmy logistyczne	- Sklepy wolnoctowe - Placówki handlowe - Restauracje i kawiarnie - Wynajem samochodów - Banki	- Straż graniczna - Służba celna - Policja

Źródło: ACI Europe (1998)

Różnorodność podmiotów funkcjonujących na terenie i w obrębie portu lotniczego wskazuje, że port lotniczy działa jako złożony ekosystem gospodarczy, platforma usług logistycznych, węzeł komunikacyjny z usługami towarzyszącymi, wielofunkcyjne centrum usługowe i gospodarcze, znacznie wykraczające poza samą obsługę ruchu lotniczego.

Wpływ pośredni

Wpływ pośredni to wydatki na produkty i usługi, które są wykorzystywane przez port lotniczy oraz podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego w ramach ich podstawowej działalności gospodarczej. Zakupy u dostawców stanowią produkcję wzbudzoną w gospodarce w podmiotach, które w sposób pośredni są związane z aktywnością portu lotniczego. Dzięki zwiększonej produkcji dostawcy zatrudniają dodatkowe osoby i generują dodatkową wartość dodaną w gospodarce. Powstają **pośrednie efekty dochodowe i zatrudnienia**, które oblicza się z wykorzystaniem tablic przepływów międzygałęziowych. Tablice te odzwierciedlają zależności pomiędzy poszczególnymi gałęziami gospodarki, pokazując jak produkty jednej gałęzi są wykorzystywane przez inne gałęzie gospodarki. Na podstawie tablic

przepływów międzygałęziowych oraz z wykorzystaniem średnich wartości wskaźników wydajności pracy i generowania wartości dodanej na jednego pracownika oblicza się pośredni efekt dochodowy i efekt zatrudnienia. W momencie przeprowadzenia badania najbardziej aktualnymi tablicami przepływów międzygałęziowych był „Bilans przepływów międzygałęziowych w bieżących cenach bazowych w 2020 roku” opublikowany przez Główny Urząd Statystyczny w roku 2024 (GUS, 2024c). Tablica przepływów międzygałęziowych pokazuje powiązania pomiędzy sektorami gospodarki (gałęziami przemysłu), mierzy przepływy dóbr i usług między nimi oraz wewnątrz sektorów, uwzględniając produkcję, zużycie (półprodukty, surowce), wartość dodaną, inwestycje i eksport/import. Przyjęto założenie, że struktura gospodarki regionalnej (Wielkopolski) odpowiada strukturze gospodarki krajowej, dla której sporządzono tablice przepływów międzygałęziowych. Dodatkowo założono, że relacje produkcyjne między sektorami nie uległy istotnym zmianom, stąd ostatnia aktualna (dostępna na moment sporządzenia raportu) tablica przepływów międzygałęziowych sporządzona w 2020 roku jest reprezentatywna dla struktury gospodarki w 2024 roku.

Wpływ indukowany

Osoby zatrudnione w przedsiębiorstwie oraz pracownicy zatrudnieni u dostawców produktów i usług, których praca w sposób pośredni zależy od działalności gospodarczej przedsiębiorstwa dzięki otrzymywanemu za swoją pracę wynagrodzeniu dokonują zakupów dóbr konsumpcyjnych i inwestycyjnych przez co generują popyt w całej gospodarce. Wpływ ten nazywany jest **efektem indukowanym** i w sposób mnożnikowy zależy od aktywności przedsiębiorstwa. Wpływ indukowany oblicza się, sumując wartość wynagrodzeń pracowników, których praca jest w sposób bezpośredni i pośredni związana z funkcjonowaniem badanej firmy.

Wpływ całkowity

Całkowity wpływ ekonomiczny generowany przez zarządzającego portem lotniczym oraz podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego obliczony za pomocą metody nakładów i wyników obejmuje wpływ bezpośredni, pośredni i indukowany. **Całkowity efekt zatrudnienia to liczba miejsc pracy wygenerowana w gospodarce dzięki aktywności portu lotniczego oraz podmiotów funkcjonujących na terenie i obrębie portu.**

Całkowity efekt dochodowy mierzony wartością dodaną brutto wygenerowaną przez bezpośrednią działalność portu lotniczego i podmiotów funkcjonujących na jego terenie oraz w łańcuchu dostawców produktów i usług do przedsiębiorstwa, a także w sposób mnożnikowy w całej gospodarce.

Wpływ katalityczny

Oprócz generowania zatrudnienia i wartości dodanej poprzez bezpośrednią, pośrednią i indukowaną działalność portu lotniczego pojawiają się także efekty długookresowe związane z napływem inwestycji, ruchem turystycznym czy też wpływem na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw, które określa się **wpływem katalitycznym**. Wpływ katalityczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica obliczono na podstawie wpływu ruchu turystycznego na gospodarkę miasta i regionu jako wartość dodaną generowaną przez wydatki pasażerów przybywających drogą lotniczą do regionu jak i długookresowe efekty związane z napływem inwestycji oraz wpływem na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw. Wydatki turystów przybywających do miasta i regionu przez bramę poznańskiego portu lotniczego trafiają do różnych sektorów gospodarki, w tym hotelar-

stwa, gastronomii, transportu lokalnego, usług rozrywkowych i detalicznych, wspierając dodatkową aktywność gospodarczą poza lotniskiem. Na tej podstawie można oszacować nie tylko dodatkowe PKB wspierane przez turystykę lotniczą, ale także liczbę miejsc pracy powstających w wyniku tych wydatków, uwzględniając średnią wydajność jednego zatrudnionego w sektorach turystycznie intensywnych. Podobnie jak pozostałe kategorie wpływu ekonomicznego, wpływ katalityczny policzono w wartościach brutto, co w przypadku efektów katalitycznych oznacza, że nie uwzględniono wydatków mieszkańców Poznania i regionu w innych miejscach, do których udają się turystycznie.

Efekty fiskalne

Wpływ portu lotniczego na otoczenie społeczno-ekonomiczne można rozpatrywać od strony efektów fiskalnych, czyli wielkości podatków odprowadzanych przez przedsiębiorstwo do budżetu samorządowego lub państwowego.

Efekty fiskalne obejmują przede wszystkim:

1. **Podatek dochodowy od osób prawnych (CIT)** – od zysków osiągniętych przez port lotniczy.

2. **Podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT) oraz składki ZUS i zdrowotne** – od wynagrodzeń wypłacanych pracownikom,
3. **Podatki lokalne i inne obciążenia** – w tym podatek od nieruchomości.

Do oszacowania wpływu fiskalnego wykorzystuje się dane finansowe portu za dany rok, w tym rachunek zysków i strat oraz informacje o zatrudnieniu i wynagrodzeniach. Warto podkreślić, że wyliczony wpływ fiskalny odzwierciedla jedynie obciążenia bezpośrednio związane z działalnością portu i jego pracowników – nie obejmuje efektów pośrednich i indukowanych powstających w gospodarce lokalnej poprzez łańcuchy dostaw i konsumpcję.

Uwzględnienie efektów fiskalnych pozwala uzupełnić pełny obraz wpływu ekonomicznego portu, pokazując nie tylko generowaną wartość dodaną i zatrudnienie, lecz także wkład portu w finanse publiczne.

Ograniczenia metody nakładów i wyników

Analiza nakładów i wyników (ang. input-output analysis), mimo swojej popularności, nie jest narzędziem pozbawionym ograniczeń. Jednym

z jej istotnych ograniczeń jest pomijanie aspektów finansowania inwestycji, co w praktyce oznacza założenie, że inwestycje infrastrukturalne finansowane są długiem, bez uwzględniania potencjalnych negatywnych konsekwencji takiego finansowania. Tymczasem pełna ocena funkcjonowania oraz rozbudowy infrastruktury wymaga zestawienia uzyskiwanych efektów ekonomicznych z ponoszonymi kosztami i nakładami finansowymi.

Występuje trudność w porównywaniu wyników ze względu na brak jednolitości metodycznej w badaniach empirycznych. Przykładowo, w analizach prowadzonych w Stanach Zjednoczonych wpływ pośredni często szacowany jest na podstawie wydatków nierezydentów, podczas gdy w Europie i Kanadzie wykorzystuje się tablice przepływów międzygałęziowych lub odpowiednie mnożniki. Kolejnym problemem jest niejednoznaczne określenie obszaru oddziaływania portu lotniczego – im szerszy obszar analizy, tym większe i bardziej rozproszone efekty pośrednie i indukowane, ale jednocześnie mniejszy względny udział efektów zatrudnienia i dochodu w skali całej gospodarki danego obszaru. Metoda ta opiera się ponadto na szacowaniu efektów brutto, uwzględniając wszystkie wygenerowane efekty, a nie tylko te, które są rzeczywiście wynikiem funkcjonowania portu lotniczego. Pomija

się przy tym fakt, że w przypadku braku lotniska część zasobów pracy i kapitału mogłaby zostać wykorzystana w innych sektorach gospodarki.

Dodatkowym ograniczeniem jest brak rozróżnienia pomiędzy efektami nowo wytworzonymi a dystrybucyjnymi – na poziomie lokalnym efekty mogą być postrzegane jako nowe, podczas gdy w skali kraju mogą oznaczać jedynie przesunięcie aktywności gospodarczej.

Wreszcie, analiza nakładów i wyników ma charakter statyczny, ponieważ opiera się na danych z jednego roku bazowego. Transport lotniczy jest jednak silnie uzależniony od koniunktury gospodarczej, co sprawia, że wyniki uzyskane w latach dużego wzrostu gospodarczego mogą być zawyżone, natomiast analizy prowadzone w okresach recesji mogą nie doszacowywać rzeczywistego wpływu portów lotniczych na gospodarkę.

Pełny obraz wpływu portu lotniczego na otoczenie: efekty pozytywne i negatywne

Należy podkreślić, że metoda nakładów i wyników koncentruje się na krótkookresowych efektach popytowych, które z definicji prowadzą do wyników dodatnich, wyrażających się

we wzroście dochodu oraz zatrudnienia. Mechanizm ten opiera się na mnożnikowym oddziaływaniu wydatków generowanych przez port lotniczy i podmioty z nim powiązane, co sprawia, że uzyskiwane rezultaty niemal zawsze wskazują na pozytywny wpływ ekonomiczny. Metoda ta nie uwzględnia jednak długookresowych efektów strukturalnych ani potencjalnych kosztów alternatywnych, przez co nie daje pełnego obrazu oddziaływania portu lotniczego na otoczenie.

Dla kompleksowej oceny wpływu portu lotniczego konieczne jest zatem uwzględnienie – a w miarę możliwości również skwantyfikowanie – innych pozytywnych efektów, takich jak wpływ na lokalizację przedsiębiorstw i ich efektywność. Jednocześnie kluczowe znaczenie ma identyfikacja i oszacowanie efektów negatywnych, które w analizach opartych wyłącznie na metodzie nakładów i wyników są zazwyczaj pomijane. Dotyczy to przede wszystkim oddziaływań środowiskowych, takich jak: zanieczyszczenie powietrza, emisja gazów cieplarnianych oraz hałas lotniczy, które generują realne koszty społeczne i ekonomiczne. Uwzględnienie tych elementów jest niezbędne do uzyskania zrównoważonej i wiarygodnej oceny roli portu lotniczego w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu.



Wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku



Wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku

Ekonomiczny wpływ portu lotniczego Poznań-Ławica został policzony za pomocą metody nakładów i wyników, zgodnie z którą efekty kreowane w gospodarce przez port lotniczy identyfikowane są jako wpływ bezpośredni, pośredni i indukowany. Dodatkowo analizowany jest wpływ katalityczny (stymulowany).

Wpływ bezpośredni w 2024 roku

Wpływ bezpośredni związany jest z funkcjonowaniem portu lotniczego i obejmuje wartość dodaną (efekt dochodowy) i zatrudnienie (efekt zatrudnienia) generowane przez spółkę Port Lotniczy Poznań-Ławica oraz podmioty działające na terenie i w obrębie portu lotniczego, których działalność bezpośrednio związana jest z funkcjonowaniem rynku lotniczego.

W niniejszym opracowaniu wartość dodaną wygenerowaną bezpośrednio przez operatora portu lotniczego oszacowano zgodnie z podejściem dochodowym (income approach), stosowanym w rachunkach narodowych (SNA)

oraz w analizach ekonomicznego oddziaływania portów lotniczych zleczanych przez ACI Europe (York Aviation, 2024; Oxera 2009; InterVISTAS 2015; SEO, 2024). Wartość dodana (value added) została obliczona jako suma trzech podstawowych komponentów: kosztu pracy (wynagrodzeń i składek na ubezpieczenia społeczne finansowanych przez pracodawcę), amortyzacji środków trwałych oraz nadwyżki operacyjnej (zysku z działalności operacyjnej). Do wartości dodanej zaliczono również podatki i opłaty związane z działalnością operacyjną lotniska, traktowane jako podatki od produkcji. Zgodnie z metodologią SNA i wytycznymi ACI, z kalkulacji wyłączono podatki dochodowe, wynik działalności finansowej (odsetki i pozostałe koszty finansowe) oraz zyski nadzwyczajne, które nie odzwierciedlają wkładu przedsiębiorstwa w generowanie produktu krajowego brutto. Podatek dochodowy oraz wynik z działalności finansowej tworzą inne efekty w gospodarce zwane efektami fiskalnymi.

Wartość dodana odzwierciedla bezpośredni wkład ekonomiczny portu lotniczego w gospodarkę, będąc miarą wygenerowanego dochodu wynikającego z jego podstawowej działalności operacyjnej. Wartość dodaną (efekt dochodowy) zarządzającego portem lotniczym obliczono na podstawie sprawozdań finansowych spółki Port

Lotniczy Poznań-Ławica dla 2024 roku. **W 2024 roku wartość dodana** generowana w sposób bezpośredni przez spółkę zarządzającą portem lotniczym wyniosła **115,6 mln PLN**.

Odnosząc wielkość wartości dodanej do liczby osób zatrudnionych przez Spółkę, która w 2024 roku wyniosła **410 FTE**, można oszacować, że średnia wartość dodana generowana na jednego pracownika portu wynosi **281 891 PLN**, natomiast średnia wartość dodana na jednego zatrudnionego dla wszystkich sektorów PKD w Polsce, prognozowana na 2024 rok na podstawie danych GUS i ekstrapolacji regresją wykładniczą, wynosi **220 767 PLN**.

Z tego wynika, że Port Lotniczy Poznań-Ławica generuje większą niż przeciętna wartość dodaną na jednego zatrudnionego (wydajność pracy), co wskazuje na jego wysoką efektywność i wydajność w tworzeniu wartości ekonomicznej w przeliczeniu na jednego pracownika. Wskaźnik ten jest dość istotny, gdyż pokazuje efektywność wykorzystania zasobów w porcie lotniczym w porównaniu do innych sektorów gospodarki. Informacja ta może stanowić argument w dyskusji dotyczącej alokacji zasobów.

W analizie bezpośredniego wpływu gospodarczego portu lotniczego zastosowano rozszerzoną definicję zgodną z metodologią ACI Europe, według której wpływ bezpośredni obejmuje nie tylko działalność portu jako podmiotu zarządzającego infrastrukturą, lecz również wszystkie przedsiębiorstwa funkcjonujące fizycznie na terenie lotniska i bezpośrednio zaangażowane w obsługę ruchu lotniczego, pasażerskiego oraz cargo. Do tej kategorii włączono zatem zatrudnienie oraz generowaną wartość dodaną agencji handlingowych, podmiotów odpowiedzialnych za obsługę techniczną statków powietrznych, służb operacyjnych, a także wybrane przedsiębiorstwa komercyjne i usługowe, których funkcjonowanie jest ściśle powiązane z działalnością portu lotniczego.

W 2024 roku na terenie i w obrębie portu lotniczego funkcjonowało 98 podmiotów. Struktura podmiotów funkcjonujących na terenie lotniska jest bardzo zróżnicowana i obejmuje zarówno przedsiębiorstwa bezpośrednio zaangażowane w operacje lotnicze, jak i dużą grupę firm o profilu komercyjnym oraz instytucje publiczne. Podmioty podzielono na kategorie zgodnie z klasyfikacją stosowaną przez Airports Council International (ACI), co pozwala lepiej zrozumieć ich zakres działalności prowadzonej w porcie lotniczym oraz zidentyfikować ich główne funkcje biznesowe. Należy przy tym dodać, że jeden podmiot może prowadzić działalność w ramach różnych kategorii. W tym przypadku dany podmiot został przypisany do danej kategorii tylko raz. Wybrano główną kategorię podmiotu ze względu na jego kluczową działalność.

Tabela 6. Podmioty działające na terenie portu lotniczego w 2024 w podziale na kategorie i rodzaj działalności

Kategoria	Rodzaj działalności	Liczba podmiotów
Operacje lotniskowe	Zarządca portu lotniczego	1
	Agenci handlingowi	2
	Obsługa techniczna samolotów	1
	Paliwa lotnicze	2
Linie lotnicze i podmioty związane z lotnictwem	Linie lotnicze	9
	Kontrola ruchu lotniczego	1
Działalność komercyjna nie-związana z lotnictwem	Gastronomia	3
	Sklepy	3
	Biura podróży	6
	Rent a car	13
	Kantory	1
	Banki	5
	Automaty	2
	Inne	43
Służby publiczne i administracja	Policja	1
	Służba celna	1
	Straż graniczna	1
	Służby meteorologiczne	1
	Pogotowie ratunkowe	2
Suma		98

W tabeli 6 przedstawiono pełną strukturę podmiotów funkcjonujących na terenie i w obrębie portu lotniczego, pogrupowanych według czterech głównych kategorii działalności zgodnie z nomenklaturą stosowaną przez ACI: operacje lotniskowe, lotnictwo i podmioty z nim związane, działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem oraz służby publiczne i administracja.

Grupa podmiotów w ramach kategorii operacje lotniskowe obejmuje kluczowe funkcje operacyjne lotniska, niezbędne do zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego. Najważniejszym podmiotem w tej kategorii jest zarządca infrastruktury lotniskowej spółka Port Lotniczy Poznań-Ławica. Drugim strategicznym podmiotem jest agent handlingowy – firmy Welcome oraz Aero Masters. Do kategorii paliw zaliczono Orlen Aviation oraz Lotos Air BP Sp. z o.o.

Kluczowym segmentem z punktu widzenia mobilności lotniczej są linie lotnicze oraz podmioty związane z lotnictwem. Stosunkowo wysoka liczba linii lotniczych świadczy o różnorodności przewoźników i wskazuje na znaczenie portu w ruchu regularnym (zarówno tradycyjnym jak i niskokosztowym) i czarterowym. Podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie ruchem w przestrzeni powietrznej jest Polska Agencja Żeglugi powietrznej (PAŻP).

Największą i najbardziej zróżnicowaną grupę stanowią podmioty należące do kategorii „działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem”, co podkreśla rolę lotniska jako ekosystemu gospodarczego i lokalnego centrum usługowego. Segment ten ma istotne znaczenie dla przychodów lotniska, wspierając jego stabilność finansową poprzez dywersyfikację źródeł przychodów. W tej kategorii kluczowym podmiotem jest Baltona, która po przebudowie strefy komercyjnej znacząco zwiększyła zakres swojej działalności i jednocześnie stała się dużym generatorem miejsc pracy.

Wartość dodaną tworzoną przez podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego obliczono jako iloczyn liczby pracowników i średniej wartości dodanej przypadającej na jednego zatrudnionego z uwzględnieniem rodzaju działalności według PKD.

W podmiotach funkcjonujących na terenie i w obrębie portu lotniczego w 2024 r. zatrudnionych było w sumie 1 680 pracowników (zatrudnienie wyrażone w przeliczeniu na pełne etaty).

Zarządca portu lotniczego jest największym pracodawcą, tworząc 410 FTE, co stanowi 24,4% całkowitego bezpośredniego zatrud-

nienia. Drugim największym pracodawcą jest firma handlingowa Welcome oraz pozostałe podmioty oferujące usługi naziemne. Zatrudnienie w usługach lotniskowych stanowi 21,3% całkowitego bezpośredniego zatrudnienia.

Zatrudnienie w liniach lotniczych wynosi 17,1%, a w służbach bezpieczeństwa 15,1%. Z kolei zatrudnienie w handlu i usługach stanowi 11,8%, co jest zgodne z dynamicznie rosnącym sektorem non-aero. Pełną strukturę zatrudnienia w podziale na kategorię podmiotów przedstawia rysunek 10.

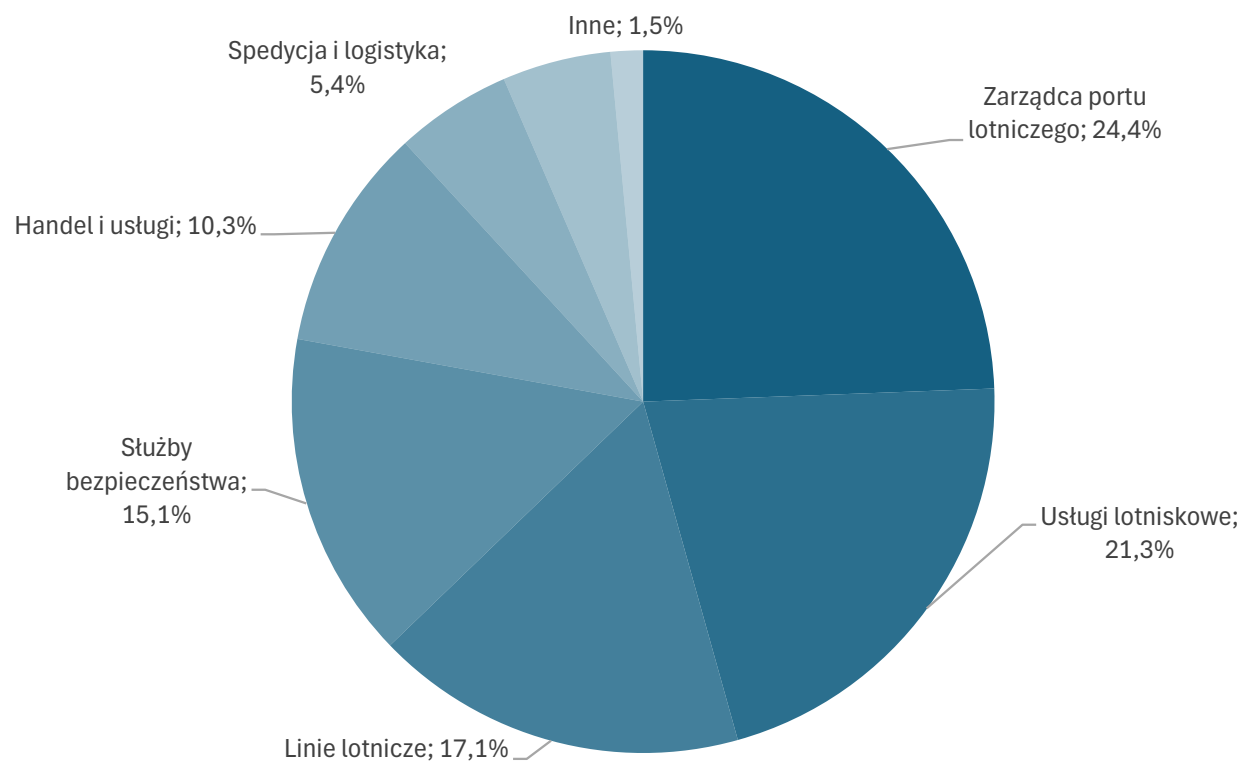
W 2024 roku obroty wybranych podmiotów funkcjonujących na terenie portu lotniczego i w jego bezpośrednim otoczeniu wyniosły odpowiednio: 67,4 mln zł w segmencie handlingu, zaopatrzenia i logistyki, 103,9 mln zł w działalności handlowo-gastronomicznej, 20,2 mln zł w wypożyczalniach rent'a'car oraz 43,3 mln zł w przypadku stacji benzynowej i hotelu. Należy jednak podkreślić, że obrót nie stanowi standardowej miary wpływu ekonomicznego ze względu na ryzyko wielokrotnego liczenia tych samych przepływów, dlatego w analizach wpływu portu lotniczego kluczowe znaczenie mają zatrudnienie oraz wartość dodana brutto, natomiast dane o obrotach pełnią funkcję uzupełniającą, ilustrującą skalę działalności podmiotów w jego otoczeniu.





**Grzegorz Bykowski, Prezes Zarządu, Port Lotniczy
Poznań-Ławica**

Ławica stała się jednym z kluczowych twórców miejsc pracy w Wielkopolsce. Zatrudniamy kilkaset osób, lecz rzeczywista liczba miejsc pracy powiązanych z funkcjonowaniem portu jest kilkukrotnie wyższa. Obejmuje ona firmy handlingowe, techniczne, usługowe, cateringowe, sklepy, transport i sektor hotelarski. **Mówimy o kilku tysiącach osób, których codzienna aktywność zawodowa jest bezpośrednio lub pośrednio związana z ruchem lotniczym. Każdy dodatkowy pasażer to impuls gospodarczy rozchodzący się dalej po regionie.** Na tym fundamencie budują także przedsiębiorcy, uczelnie i organizatorzy największych wydarzeń biznesowych w Polsce. Istotny udział w strukturze pasażerów mają przedstawiciele firm funkcjonujących globalnie, dla których połączenia sieciowe są podstawowym narzędziem prowadzenia działalności międzynarodowej. Studenci zagraniczni, szczególnie uczestnicy programów wymiany, nie tylko wypełniają samoloty, lecz także napędzają lokalny rynek usług i nieruchomości, a po powrocie utrzymują relacje z miastem, co buduje długofalowe powiązania. Podobnie sektor targowy i konferencyjny – największe wydarzenia potrafią generować w krótkim czasie ruch liczony w setkach dodatkowych gości, na co odpowiadamy we współpracy z przewoźnikami i branżą hotelarską. Stabilny, choć mniej widoczny w debacie publicznej, pozostaje także ruch generowany przez obecność wojsk amerykańskich w regionie. Wszystkie te strumienie razem składają się na zrównoważony, odporny na wahania portfel pasażerski.



Rysunek 10. Struktura zatrudnienia bezpośredniego
w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica w 2024 roku

Biorąc pod uwagę liczbę osób zatrudnionych oraz średnią wartość dodaną wygenerowaną przez jednego zatrudnionego z uwzględnieniem rodzaju działalności i województwa (GUS, 2025) obliczono wartość dodaną generowaną przez podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego.

Wpływ bezpośredni mierzony wartością dodaną generowaną przez Port Lotniczy Poznań-Ławica i podmioty z nim związane wyniósł 396 mln PLN w 2024 roku. Z tej kwoty prawie trzy czwarte (ok. 71%) pochodzi od podmiotów działających na terenie lotniska. To ważna obserwacja, gdyż wskazuje, że ekosystem lotniskowy wykracza daleko poza działalność samego zarządcy portu.

Tabela 7. Wpływ bezpośredni – efekt dochodowy w 2024 roku

Podmioty	Wartość dodana (PLN)
Port lotniczy (zarządca)	115 575 240
Pozostałe podmioty	280 374 090
Suma	395 949 330

Tabela 8. Wpływ bezpośredni – efekt zatrudnienia w 2024 roku

Podmioty	Zatrudnienie (FTE)
Port lotniczy (zarządca)	410
Pozostałe podmioty	1 270
Suma	1 680



Alicja Wójcik-Gołębiowska, Head of Comms, CEE & Baltics, Ryanair

Każdy zbazowany samolot to inwestycja ok. 100 mln USD oraz 30 bezpośrednich miejsc pracy – czyli w przypadku bazy operacyjnej w Poznaniu mówimy w 2025 roku o inwestycji rzędu 500 mln USD oraz 150 bezpośrednich miejscach pracy. To tylko liczby połączone ze zbazowanymi samolotami. Jeżeli weźmiemy pod uwagę liczbę tras, obsługę pasażerską, załogi oraz wpływ na rynek lokalny, mówimy o wsparciu ponad 1500 miejsc pracy w regionie tylko w 2025 roku.

Jako linia lotnicza mamy ambitny plan zwiększenia liczby wszystkich naszych pasażerów do 300 milionów rocznie do 2034 roku. Poznań i Polska są ważnym elementem tego wzrostu i spodziewamy się, że Poznań będzie też beneficjentem rosnącej liczby tras i wzmożonego ruchu turystycznego.

Wpływ pośredni w 2024 roku

Wpływ pośredni obejmuje wszystkie wydatki na dobra i usługi, które zarządca portu lotniczego oraz działające na jego terenie podmioty nabywają w związku z prowadzeniem swojej podstawowej działalności. Oznacza to zakupy realizowane u dostawców zarówno lokalnych, jak i krajowych, które uruchamiają dalszą produkcję w gospodarce. Wzrost zapotrzebowania na towary i usługi powoduje, że przedsiębiorstwa zewnętrzne zwiększają zatrudnienie oraz wytwarzają dodatkową wartość dodaną, co stanowi istotny element mnożnikowego oddziaływania portu lotniczego.

Nie wszystkie podmioty funkcjonujące na lotnisku są jednak uwzględniane przy obliczaniu wpływu pośredniego. Niektóre z nich prowadzą działalność, która nie generuje znaczących zamówień na dobra i usługi, na przykład kantory czy automaty sprzedażowe. Podmioty te generują niewielkie, standaryzowane i często scentralizowane dostawy, które nie przekładają się na istotny wzrost produkcji ani zatrudnienia poza portem lotniczym. Do wpływu pośredniego włącza się zatem jedynie te działalności, które faktycznie generują zauważalne zakupy i kontrakty u dostawców, takie jak gastronomia, sklepy, agencje handlingowe, spedytory, obsługa cargo czy usługi techniczne, po-

nieważ one w istotny sposób przyczyniają się do wzrostu produkcji i zatrudnienia poza lotniskiem.

Podmioty, które funkcjonują na terenie i w obrębie portu lotniczego podzielono na trzy grupy. Pierwszą z nich stanowią podmioty, które generują pośredni efekt i zapewniają kluczowe funkcje operacyjne lotniska, niezbędne do zapewnienia ciągłości ruchu lotniczego, inne podmioty związane z lotnictwem, a także te, które prowadzą działalność komercyjną niezwiązaną z lotnictwem. Drugą grupę stanowią podmioty, które wprawdzie współtworzą ekosystem lotniskowy, lecz ich działalność opiera się na prostych, niskokosztowych procesach i ograniczonych zakupach materiałów lub usług. W ich przypadku efekty pośrednie są niewielkie, ponieważ skala i struktura prowadzonej działalności nie wymaga rozbudowanych łańcuchów dostaw. Trzecią grupę stanowią podmioty, które podlegają indywidualnej ocenie, gdyż ich działalność częściowo wspiera funkcje operacyjne lotniska. Są to na przykład służby publiczne i administracja oraz firmy leasingowe. Spośród 98 podmiotów działających na terenie i w obrębie portu lotniczego do obliczeń wpływu pośredniego włączono wszystkie podmioty wspierające operacje lotniskowe, linie lotnicze oraz te podmioty, których działalność jest związana z lotnictwem oraz wybrane podmioty prowadzące działalność komercyjną niezwiąza-

ną z lotnictwem, których funkcjonowanie faktycznie angażuje istotną liczbę dostawców.

Wybrane podmioty, które są bezpośrednio związane z aktywnością na rynku transportu lotniczego poprzez zakupy produktów i usług od dostawców przyczyniają się do generowania wartości dodanej (**pośredni efekt dochodowy**) oraz tworzenia miejsc pracy (**pośredni efekt zatrudnienia**).

Wzbudzenie produkcji w łańcuchu dostawców produktów i usług do podmiotów bezpośrednio związanych z transportem lotniczym została obliczona jako suma wydatków na produkty i usługi obce oraz koszt inwestycji dokonywanych przez podmioty bezpośrednio związane z działalnością lotniczą. Dane dotyczące kosztów i inwestycji zarządcy portu lotniczego pozyskano ze sprawozdania finansowego. Pozostałe podmioty zostały podzielone według rodzaju działalności i liczby zatrudnionych pracowników. Podmiotom tym przyporządkowano odpowiednie wartości średnie zużycia materiałów i energii, wielkości wydatków na usługi obce oraz nakładów na środki trwałe ogółem zgodnie z danymi dotyczącymi wyników finansowych przedsiębiorstw niefinansowych udostępnionymi przez GUS (2025g).

Tabela 9. Produkcja wzbudzona u dostawców w 2024 roku przez podmioty bezpośrednio związane z funkcjonowaniem portu lotniczego (w PLN)

Zarządca portu lotniczego	
Wydatki na produkty i usługi obce	53 425 110
Nakłady na środki trwałe	23 029 210
Podmioty związane z portem	
Zużycie materiałów i energii	180 946 968
Usługi obce	330 100 195
Nakłady na środki trwałe ogółem	503 285 262
Suma	1 090 786 744

W 2024 roku podmioty, których działalność w sposób bezpośredni jest związana z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Poznań-Ławica, wzbudziły produkcję o wartości ponad 1,09 mld PLN w łańcuchu dostawców produktów i usług.

Wartość produkcji wzbudzonej przez bezpośrednich dostawców portu lotniczego nie jest traktowana jako efekt końcowy, lecz jako impuls popytowy dla całej gospodarki. W pierwszym kroku przypisano wzbudzoną produkcję do odpowiednich gałęzi gospodarki (np. transport, handel, usługi biznesowe, energetyka), zgodnie z profilem działalności dostawców. Następnie, korzystając z tablic przepływów międzygałęziowych, przeanalizowano jakie dodatkowe zakupy dóbr i usług muszą zostać zrealizowane w innych sektorach, aby zaspokoić ten pierwotny popyt. Tablice przepływów międzygałęziowych pokazują bowiem, w jakim stopniu każda gałąź wykorzystuje produkty pozostałych gałęzi jako nakłady do własnej produkcji. Na tej podstawie stosuje się mnożniki produkcji, które odzwierciedlają skumulowany efekt kolejnych rund zakupów w gospodarce. Oznacza to, że pierwotne wydatki portu i firm działających na lotnisku uruchamiają nie tylko produkcję u bezpośrednich dostawców, lecz także dalszą produkcję u dostawców tych dostawców.

Przyjmując średnią wydajność pracy w przemyśle, mierzoną produkcją sprzedaną na jednego zatrudnionego według sekcji i działów można oszacować, że **wzbudzona produkcja związana jest z 1 243 FTE. Jest to efekt zatrudnienia pośredniego.**

Przyjmując średnią wartość dodaną przypadającą na jednego zatrudnionego według szacunków GUS można oszacować **pośredni efekt dochodowy, który wynosi niemal 275 mln PLN.**

Dodatkowo, w celu uchwycenia pełnych efektów mnożnikowych wynikających z powiązań produkcyjnych pomiędzy sektorami gospodarki, w analizie wykorzystano tablice przepływów międzygałęziowych. Pozwoliło to na identyfikację skali wzbudzonej produkcji u dostawców oraz na spójne oszacowanie efektów pośrednich, wynikających z zapotrzebowania portu lotniczego i podmiotów z nim związanych na dobra i usługi w innych gałęziach gospodarki.

Tabela 10. Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku

Produkcja wzbudzona u dostawców	1 090 786 744 PLN
Zatrudnienie	1 243 FTE
Wartość dodana	274 583 486 PLN

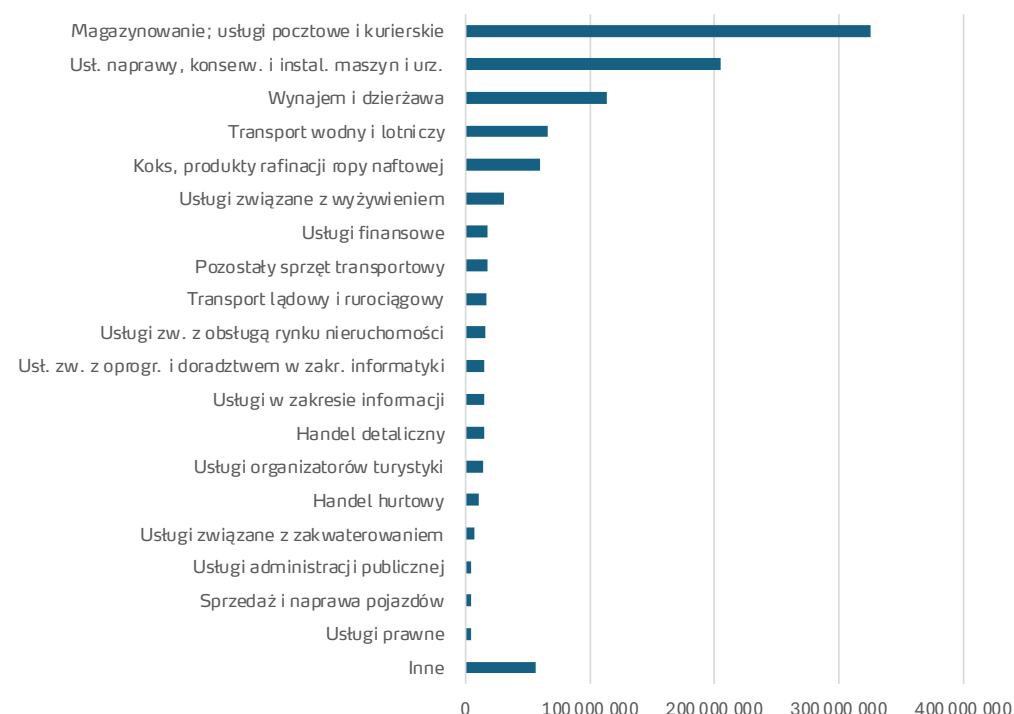
Kluczowe branże związane z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku

Kluczowe branże związane z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Poznań-Ławica to te sektory gospodarki, których działalność w sposób bezpośredni jest uzależniona od aktywności lotniska. Identyfikacja kluczowych branż została przeprowadzona z wykorzystaniem tablic przepływów międzygałęziowych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS, 2024c). Dzięki temu możliwe było określenie, które sektory gospodarki korzystają dzięki działalności portu lotniczego poprzez znaczące zakupy u dostawców. W jakim stopniu sektor transportu lotniczego angażuje zasoby lokalnej gospodarki oraz jakie są powiązania między różnymi branżami. Zidentyfikowanie kluczowych branż umożliwia dokładniejszą analizę wpływu ekonomicznego lotniska, wskazując, które sektory czerpią największe korzyści z jego funkcjonowania oraz, w których obszarach rozwój portu może generować istotne efekty mnożnikowe.

Analiza kluczowych branż opiera się na tablicy przepływów międzygałęziowych dla produkcji krajowej, co pozwala na identyfikację efektów pośrednich generowanych przez transport lotniczy wyłącznie w obrębie gospodarki krajowej, z wyłączeniem wpływu importu.

Na podstawie wartości efektu pośredniego, który trafia do danej branży, utworzono ranking kluczowych branż korzystających z aktywności na rynku transportu lotniczego. Wyniki wskazują, że wpływ portu lotniczego wykracza poza sektor transportu, oddziałując na szerokie spektrum branż usługowych i produkcyjnych, co wzmacnia jego rolę jako elementu infrastruktury rozwoju gospodarczego regionu.

Rys. 11. Kluczowe branże związane z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku



Wyniki jasno pokazują, że efekty pośrednie transportu lotniczego są silnie skoncentrowane w sektorach usługowych i zapleczu techniczno-logistycznym, a nie w tradycyjnej produkcji przemysłowej. **Największym beneficjentem aktywności na rynku transportu lotniczego jest magazynowanie oraz usługi pocztowe i kurierskie, co potwierdza kluczową rolę transportu lotniczego w integracji łańcuchów dostaw i logistyce wysokiej wartości.** Bardzo istotne są również usługi naprawy, konserwacji i instalacji maszyn oraz wynajem i dzierżawa, co wskazuje na kapitałochłonny i technicznie złożony charakter sektora lotniczego.

Wysokie wartości dla produktów rafinacji ropy, transportu lądowego oraz pozostałego sprzętu transportowego odzwierciedlają energo- i infrastrukturochłonność lotnictwa. Jednocześnie obecność turystyki, zakwaterowania, gastronomii, handlu oraz usług finansowych i IT pokazuje, że pośredni wpływ lotnictwa rozlewa się szeroko na sektor usług rynkowych, wzmacniając jego rolę jako katalizatora aktywności gospodarczej, a nie tylko sektora transportowego.

Wpływ indukowany w 2024 roku

Wpływ indukowany portu lotniczego powstaje w wyniku wydatków osób zatrudnionych w pod-

miotach funkcjonujących bezpośrednio na lotnisku oraz w podmiotach pośrednio związanych z jego działalnością, np. u dostawców usług i produktów wykorzystywanych przez port. Dochód rozporządzalny tych pracowników, po odliczeniu składek na ubezpieczenia społeczne i podatku dochodowego, jest częściowo wydatkowany na konsumpcję dóbr i usług w gospodarce, generując popytowe efekty mnożnikowe. W obliczeniach wpływu indukowanego wykorzystuje się średnie struktury wydatków konsumpcyjnych z danych statystycznych (GUS, 2025h). Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie wydatki generują efekt lokalny – część zakupów może dotyczyć importu lub odbywać się poza regionem portu, co ogranicza rzeczywisty efekt w gospodarce lokalnej. Warto zauważyć, że oszczędności nie wchodzą bezpośrednio w skład wpływu indukowanego, gdyż nie przekładają się natychmiast na konsumpcję.

Popyt zgłaszany przez wydatki osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie i u dostawców produktów i usług do przedsiębiorstwa stanowi wielkość produkcji wpływu indukowanego, która wynosi prawie 733 mln. **Na podstawie wielkości produkcji oraz wskaźników produktywności obliczona została wartość dodana brutto - wpływ indukowany wyniósł 185 mln PLN, a efekt zatrudnienia 836 FTE.** Należy jednak podkreślić, że jest to efekt sz-

cunkowy, wrażliwy na przyjęte założenia dotyczące struktury konsumpcji oraz zakresu oddziaływania przestrzennego

Tabela 11. Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku

Produkcja	733 172 000 PLN
Zatrudnienie	836 FTE
Wartość dodana	184 561 212 PLN

Wpływ całkowity w 2024 roku

Całkowity ekonomiczny wpływ portu lotniczego na otoczenie społeczno-ekonomiczne obejmuje wpływ bezpośredni, pośredni i indukowany.

W 2024 roku Port Lotniczy Poznań-Ławica wygenerował łączny efekt dochodowy w wysokości **855 mln PLN**, który obejmuje wpływ bezpośredni, pośredni oraz indukowany. Największą część stanowi **wpływ bezpośredni**, wynoszący **396 mln PLN** i wynikający z działalności samego lotniska, w tym tworzeniu miejsc pracy i dochodów. **Wpływ pośredni**, czyli rezultaty funkcjonowania sektora dostawców i podwykonawców, osiągnęły poziom **275 mln PLN**, natomiast **wpływ indukowany**, powstający w wyniku wydatków pracowników lotniska i firm powiązanych, wyniósł **185 mln PLN**.



Tabela 12. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku – efekt dochodowy (w PLN)

Wpływ bezpośredni	395 949 330
Wpływ pośredni	274 583 486
Wpływ indukowany	184 561 212
Wpływ całkowity	855 094 028
Wpływ całkowity na jednego pasażera	237

Tabela 13. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku – efekt zatrudnienia (FTE)

Wpływ bezpośredni	1 680
Wpływ pośredni	1 243
Wpływ indukowany	836
Wpływ całkowity	3 759

Łączny wpływ ekonomiczny w przeliczeniu na jednego pasażera wyniósł **237 PLN**, co obrazuje skalę efektu dochodowego generowanego przez każdego obsłużonego pasażera. Struktura wpływów (dominacja efektu bezpośredniego, znaczny udział pośredni oraz mniejszy udział

indukowanego) odpowiada typowej dynamice przepływów dochodowych w obrębie regionalnego portu lotniczego.

Udział portu lotniczego w tworzeniu PKB miasta Poznania wynosi około 1,2%. Uzyskane wyniki są zbliżone do szacunków przedstawionych w raporcie SEO (2024), w którym obliczono, że polskie porty lotnicze przyczyniają się do generowania 1% krajowego PKB. Wyższy udział w przypadku Poznania wynika przede wszystkim z faktu, że gospodarka miasta jest zdywersyfikowana i oparta na wielu sektorach związanych bezpośrednio z transportem lotniczym, co naturalnie zwiększa względny udział transportu lotniczego w tworzeniu PKB miasta.

Wpływ katalityczny w 2024 roku

Oprócz generowania zatrudnienia i wartości dodanej poprzez bezpośrednią, pośrednią i indukowaną działalność portu lotniczego pojawiają się także efekty długookresowe o charakterze katalitycznym, związane m.in. z napływem inwestycji, ruchem turystycznym oraz wpływem na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw.

Wpływ katalityczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica odnosi się do wartości dodanej generowanej w gospodarce miasta i regionu dzięki wydatkom turystów zagranicznych przybywających drogą lotniczą do miasta i regionu oraz związany jest z napływem inwestycji i wpływem na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw.

Transport lotniczy umożliwia realizację podróży turystycznych, a tym samym uruchamia strumień wydatków, które trafiają do sektorów nie związanych bezpośrednio z działalnością lotniska, takich jak hotelarstwo, gastronomia, transport lokalny, handel detaliczny czy usługi rekreacyjne. Analogicznie do podejścia stosowanego w międzynarodowych badaniach wpływu lotnisk (SEO, 2024), wartość ta może zostać przeliczona na zatrudnienie poprzez odniesienie do przeciętnej produktywności pracy w sektorach intensywnie związanych z turystyką.

Ta część wpływu katalitycznego, która obejmuje mechanizmy stymulujące napływ kapitału inwestycyjnego oraz kształtujące preferencje lokalizacyjne przedsiębiorstw, prowadząc do trwałych zmian w strukturze gospodarczej regionu, została policzona z uwzględnieniem wartości inwestycji oraz aktywności przedsiębiorstw w regionie.

Podobnie jak pozostałe kategorie wpływu ekonomicznego, wpływ katalizowany został oszacowany w ujęciu brutto. Oznacza to, że analiza ruchu turystycznego nie uwzględnia wydatków mieszkańców Poznania i regionu ponoszonych w innych miejscach, do których podróżują oni drogą lotniczą, ani potencjalnych efektów substytucji.

W analizie wpływu katalizowanego uwzględniono wyłącznie ruch turystyczny związany z miastem Poznań, przyjmując założenie, że zagraniczni turyści przylatujący do regionu Wielkopolski koncentrują swoją aktywność głównie w mieście.

W 2024 roku liczba turystów zagranicznych w Poznaniu wyniosła 323 207 (Badam, 2024f). Dodatkowo przyjęto założenie, że podobna liczba turystów zagranicznych odwiedza Wielkopolskę. Średnie wydatki poniesione przez turystę, w związku z podróżą do Polski, wyniosły 1 864 PLN (GUS, 2025i). Część tych wydatków przypada na turystów, dla których transport lotniczy stanowił podstawowy środek dotarcia do Poznania. Ponieważ brak jest bezpośrednich statystyk regionalnych w tym zakresie, przyjęto udział zagranicznych turystów lotniczych w turystach zagranicznych ogółem na poziomie

60%. Do oszacowania wartości dodanej przyjęto założenie, że około 50% wydatków turystycznych przekształca się w wartość dodaną brutto, co odpowiada relacjom obserwowanym w sektorach turystycznie intensywnych według rachunków satelitarnych turystyki OECD i UNWTO. Następnie, w celu uwzględnienia powiązań międzygałęziowych i efektów indukowanych, zastosowano tablicę przepływów międzygałęziowych (GUS, 2024c), która odzwierciedla rozprzestrzenianie się impulsu popytowego w gospodarce. Zatrudnienie katalizowane oszacowano poprzez odniesienie wartości dodanej do przeciętnej produktywności pracy w sektorach turystycznie intensywnych, przyjmując poziom ok. 130 tys. PLN wartości dodanej na jedno miejsce pracy (FTE). Sektory turystyczne (hotelarstwo, gastronomia, usługi rekreacyjne) cechuje niższa produktywność niż w pozostałych sektorach gospodarki.



Jan Mazurczak, Prezes Zarządu, Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna

Sektory lokalnej gospodarki, które najbardziej korzystają z lotniska, to najczęściej hotele, gastronomia, transport lokalny, atrakcje turystyczne, kultura, organizatorzy wydarzeń, przewodnicy, sektor MICE. Efekty mnożnikowe, które generuje turystyka lotnicza, to nowe miejsca pracy, rozwój usług wysokiej jakości, większa skala wydarzeń kulturalnych i biznesowych, a także większa atrakcyjność miasta dla inwestorów. Dostępność lotnicza działa jak katalizator i to nie tylko dla turystyki, ale dla całego wizerunku miasta.

Przykładowo, połączenia z Wysp Brytyjskich (kilkanaście portów lotniczych) napędzają rosnący ruch turystyki kulturowej i gastronomicznej z tego obszaru. Kopenhaga i inne kierunki skandynawskie to goście o wysokich wydatkach, zainteresowani naturą, kulturą i ofertą premium. Mediolan i południe Europy wyraźnie wzmocniły segment weekendowy i lifestyle'owy. Szczególne znaczenie ma także Dubaj, który otworzył Poznań na rynki Zatoki Perskiej – gości podróżujących głównie latem, często z rodzinami, zainteresowanych naturą, chłodniejszym klimatem oraz pobytami łączonymi: miasto i region. Każda nowa trasa to w praktyce nowy rynek do opowiedzenia Poznania na nowo – innym językiem, inną narracją i innym produktem turystycznym.

Zagraniczni turyści, którzy przybyli do Poznania drogą lotniczą, wydali około 671 mln PLN w 2024 roku. W wyniku tych wydatków powstało około 436 mln PLN wartości dodanej i powiązane z tymi wydatkami było 3 355 miejsc pracy. Wpływ katalizowany (łącznie z turystyką) wygenerował 1,31 mld PLN i 5 925 miejsc pracy.

Tabela 14. Wpływ katalizacyjny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku

Zatrudnienie	5 925 FTE
Wartość dodana	1 308 216 000 PLN



Alicja Wójcik-Gołębiowska, Head of Comms, CEE & Baltics, Ryanair

Lotniska, które nawiązują długofalową współpracę z Ryanair, mogą obserwować korzyści na wielu poziomach: dzięki wzrostowi oferowania i nowym trasom, rośnie świadomość regionu co przekłada się na ruch turystyczny. Równocześnie lotnisko zdobywa dużo wiedzy i doświadczenia we współpracy z przewoźnikiem takim jak Ryanair, co zwiększa jego atrakcyjność jako partnera dla innych linii lotniczych. Często tani przewoźnicy są traktowani jako swoisty papierek lakmusowy i po ich sukcesie w danym regionie, kolejni przewoźnicy są bardziej otwarci na rozmowy.

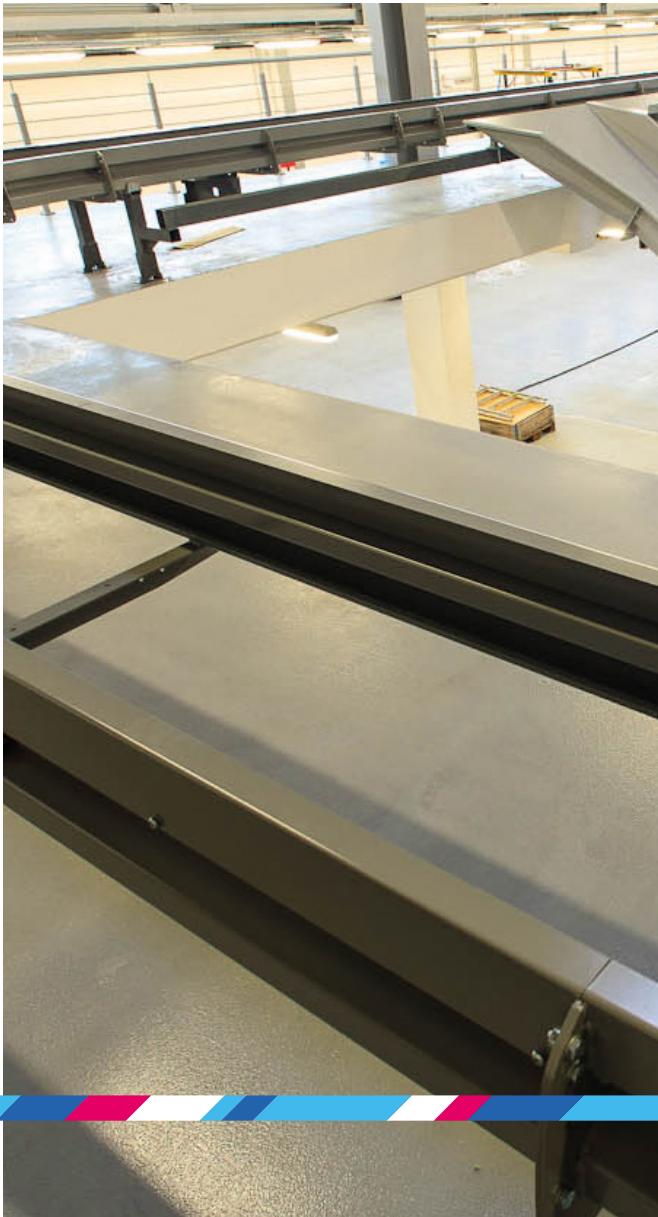
Efekt fiskalny w 2024 roku

Efekty fiskalne pokazują wkład portu lotniczego w finanse publiczne poprzez podatki i składki, w tym CIT od zysków zarządcy portu, PIT od wynagrodzeń pracowników, koszty ubezpieczeń społecznych oraz podatki lokalne, np. od nieruchomości. Obliczono je na podstawie sprawozdania zarządcy portu lotniczego za 2024.

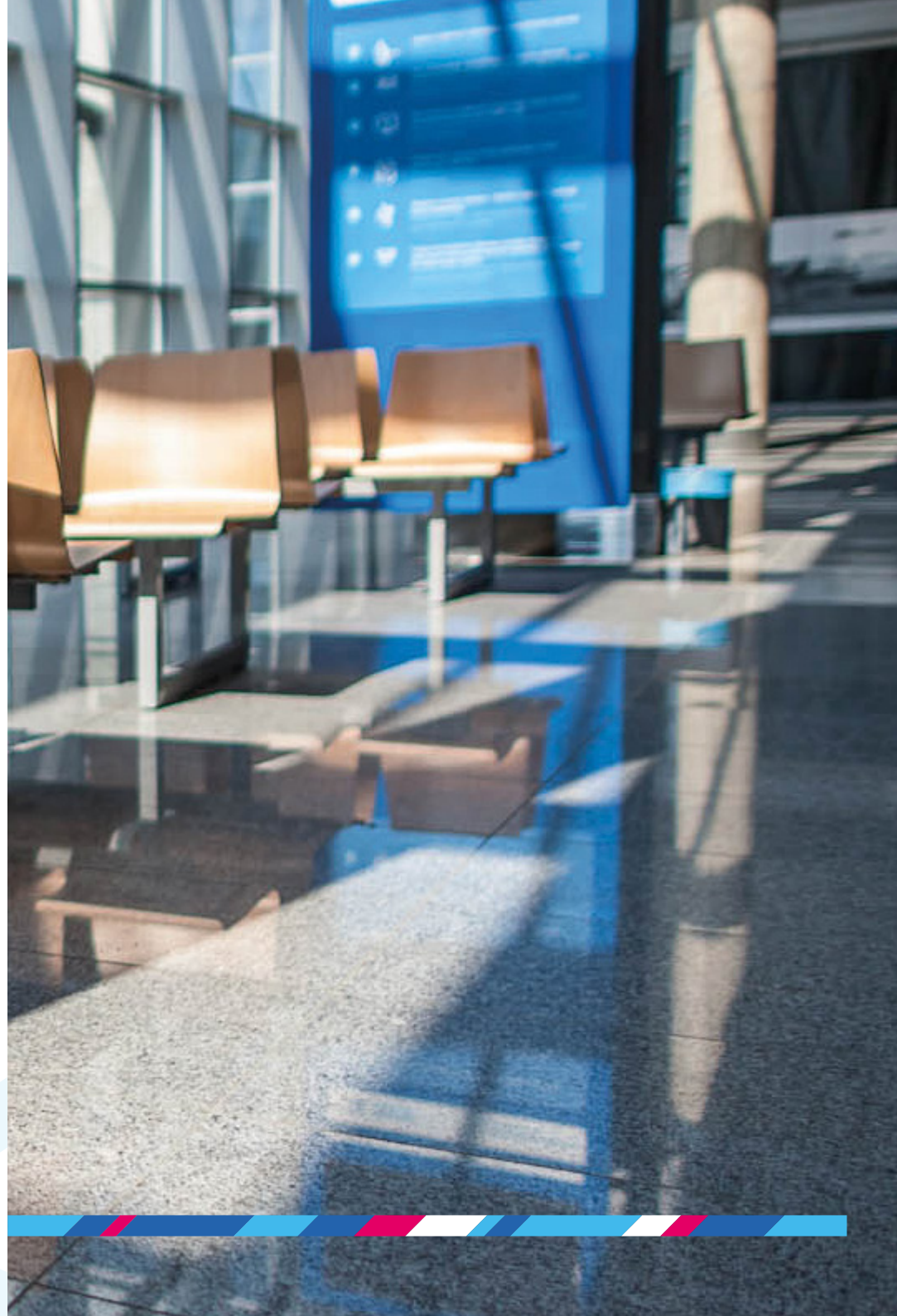
Łączny efekt fiskalny portu lotniczego wyniósł 23 mln PLN, a największy udział miały koszty z tytułu ubezpieczenia społecznego (prawie 11 mln PLN).

Tabela 15. Efekt fiskalny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2024 roku (PLN)

Podatek dochodowy (CIT)	4 344 609
Podatek dochodowy (PIT)	4 938 365
Podatki i inne obciążenia	2 891 100
Koszty z tytułu ubezpieczenia społecznego	10 886 090
Suma	23 060 164



Historyczny wpływ Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2015 roku i prognozy wpływu w latach 2025, 2032 i 2035



Historyczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku i prognozy wpływu w latach 2025, 2032 i 2035

Metoda nakładów i wyników jest analizą statyczną, mierzącą efekty ekonomiczne w danym punkcie czasu, zwykle dla jednego roku. Metoda ta nie uwzględnia zmian zachodzących w czasie ani efektów dynamicznych, lecz opiera się na strukturze gospodarki obowiązującej w danym momencie. Niemniej jednak na podstawie danych historycznych możliwa jest prognoza przyszłych efektów, przy czym uwzględnić należy problem niepewności i możliwość zmian pozostałych czynników wpływających na wielkość zatrudnienia i poziom produkcji.

W analizie przedstawiono historyczny wpływ Portu Lotniczego w 2015 roku oraz scenariusze prognoz wpływu w latach 2025, 2032 i 2035, przy zastosowaniu tej samej metody nakładów i wyników i za pomocą tych samych założeń metodycznych, co przy obliczaniu wpływu w 2024 roku. Rok 2015 stanowi punkt odniesienia i opiera się na dostępnych danych historycznych, natomiast rok 2025 traktowany jest jako prognoza krótkoterminowa, przygotowana na podstawie prognozowanych danych, uzupełnionych o dostępne dane kwartalne, co ogranicza poziom niepewności wyników.

Prognozy dla lat 2032 i 2035 mają charakter długoterminowy i są obarczone większym ryzykiem błędu, dlatego zostały opracowane w formie scenariuszy prognostycznych (wariant niski, bazowy i wysoki, zgodnie z nomenklaturą ULC). Rok 2032 wynika z obowiązujących dokumentów strategicznych i planów wieloletnich, natomiast rok 2035 pozwala zachować 10-letni horyzont porównań (2015-2025-2035). Scenariusze oparto na dostępnych prognozach branżowych (ULC, ACI, IATA, GUS, OECD), prognozach Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz lokalnych uwarunkowaniach rozwojowych, a przypisane im wielkości ruchu pasażerskiego i cargo zostały przełożone (za pomocą metody nakładów i wyników) na efekty ekonomiczne w postaci wpływu na wartość dodaną (PKB) i zatrudnienie.



Wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku – punkt odniesienia

Punktem odniesienia dla analizy wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica na otoczenie jest rok 2015. Jest to uzasadnione, ponieważ był to okres względnej stabilności funkcjonowania rynku lotniczego, a dostępne dane pozwalają na spójne zastosowanie metody nakładów i wyników. Dodatkowo pomiar wpływu sprzed dekady umożliwia uzyskanie momentu bazowego dla oceny długookresowych zmian w oddziaływaniu portu lotniczego na otoczenie.

Wpływ bezpośredni w 2015 roku

Zgodnie z przyjętą metodą wpływ bezpośredni to zatrudnienie i dochody generowane przez zarządcę portu lotniczego oraz podmioty znajdujące się na terenie i w obrębie portu lotniczego.

W 2015 roku Portu Lotniczego Poznań-Ławica zatrudniał 323 osoby (w przeliczeniu na pełne etaty). Na terenie i w obrębie portu lotniczego funkcjonowało 78 podmiotów, które w sumie zatrudniały 412 osób.

Łącznie zatrudnienie bezpośrednie w 2015 roku wyniosło 735 FTE.

Tabela 16. Podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego w 2015 roku

Kategoria	Liczba podmiotów
Operacje lotniskowe	12
Linie lotnicze i podmioty związane z lotnictwem	9
Działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem	52
Służby publiczne i administracja	6

Do kategorii operacji lotniskowych oprócz zarządcy portu lotniczego zalicza się także firmy, które w 2015 były odpowiedzialne za obsługę lotniska, utrzymanie infrastruktury, sprzątnięcie, ochronę i serwis techniczny, takie jak IMPEL i WELCOME – firmy handlingowe i serwisowe czy LS TECHNICS – obsługa techniczna samolotów.

Firmy prowadzące działalność handlową, gastronomiczną, wynajem samochodów i usługi dla pasażerów, niezwiązaną bezpośrednio z operacjami lotniczymi to BALTONA i AELIA – sklepy, DO&CO i AVIA – gastronomia, RENTIS – wynajem aut, kantory, restauracja, punkty usługowe.



Zarządca portu lotniczego wraz z 78 podmiotami funkcjonującymi na terenie i w obrębie lotniska wspólnie generowali **87,9 mln PLN** bezpośredniej wartości dodanej w 2015 roku. Niemal połowę (46 mln PLN) wygenerowały podmioty współpracujące z lotniskiem, w tym agenci handlingowi, sklepy, gastronomia, wynajem samochodów i inne firmy usługowe.

Wartość dodana przypadająca na jednego zatrudnionego u zarządcy portu lotniczego wyniosła 126 tys. i jest wyższa od średniej dla Polski – 114 tys. (GUS, 2016a), co oznacza, większą efektywność wykorzystania zasobów w porcie lotniczym w porównaniu do innych sektorów gospodarki.

Tabela 17. Wpływ bezpośredni – efekt dochodowy w 2015 roku

Podmioty	Wartość dodana (PLN)
Port lotniczy (zarządca)	40 891 740
Pozostałe podmioty	47 089 952
Suma	87 981 692

Tabela 18. Wpływ bezpośredni – efekt zatrudnienia w 2015 roku

Podmioty	Zatrudnienie (FTE)
Port lotniczy (zarządca)	323
Pozostałe podmioty	412
Suma	735

Wpływ pośredni w 2015 roku

Wpływ pośredni obejmuje wydatki zarządcy portu lotniczego oraz podmiotów działających na jego terenie na dobra i usługi niezbędne do prowadzenia działalności. Zakupy te, realizowane u lokalnych i krajowych dostawców, pobudzają dalszą produkcję, generując dodatkowe zatrudnienie i wartość dodaną w gospodarce.

Tabela 19. Produkcja wzbudzona u dostawców w 2015 roku przez podmioty bezpośrednio związane z funkcjonowaniem portu lotniczego (w PLN)

Zarządca portu lotniczego	
Wydatki na produkty i usługi obce	16 875 420
Nakłady na środki trwałe*	41 751 300
Podmioty	
Zużycie materiałów i energii	226 700 866
Usługi obce	
Nakłady na środki trwałe ogółem	
Suma	285 327 586

* Nakłady na środki trwałe zostały podane w wartościach szacunkowych, ze względu na brak pełnych danych finansowych dotyczących nabycia składników aktywów trwałych

Produkcja wzbudzona u dostawców obejmuje wydatki ponoszone przez port lotniczy oraz podmioty powiązane, które generują dodatkową aktywność gospodarczą w sektorach dostarczających produkty i usługi na rzecz lotniska. W przypadku portu lotniczego kluczowym źródłem impulsu popytowego były wydatki operacyjne, w szczególności zużycie surowców i materiałów oraz pozostałe koszty według rodzaju. Istotnym elementem były również nakłady inwestycyjne, obejmujące nabycie składników aktywów trwałych o wartości 25 mln PLN oraz środki trwałe w budowie w wysokości 16 mln PLN. Łączna wartość wydatków portu lotniczego generujących produkcję wzbudzoną u dostawców wyniosła 58 mln PLN.

Dodatkowo, pozostałe podmioty funkcjonujące w otoczeniu lotniska wygenerowały produkcję wzbudzoną poprzez zużycie materiałów i energii, usługi obce oraz nakłady inwestycyjne, których łączna wartość oszacowana została na 226 mln PLN. Sumaryczna wartość produkcji wzbudzonej u dostawców osiągnęła poziom 285 mln PLN, co potwierdza silny efekt pośredni działalności portu lotniczego w gospodarce regionalnej. Przy założeniu średniej wydajności pracy na poziomie 543 tys. PLN na jednego zatrudnionego (GUS, 2016a; GUS, 2016b), **wygenerowana produkcja wzbudzona** odpowiadała zapotrzebowaniu na pracę o wymiarze **525 etatów**. Przetożyło się to na **pośrednią wartość dodaną w wysokości prawie 60 mln PLN**, powstałą w sektorach dostawców obsługujących działalność portu lotniczego.

Tabela 20. Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2015 roku

Produkcja wzbudzona u dostawców	285 327 586
Zatrudnienie	525
Wartość dodana	59 970 372

Wpływ indukowany w 2015 roku

Wpływ indukowany wynika z wydatków konsumpcyjnych pracowników zatrudnionych na lotnisku oraz u podmiotów powiązanych w sposób bezpośredni i pośredni z jego działalnością. Część dochodów rozporządzalnych pracowników jest przeznaczana na konsumpcję, co generuje dodatkowy popyt w gospodarce. W analizie uwzględnia się przeciętne struktury wydatków konsumpcyjnych, przy czym należy mieć na uwadze, że część wydatków nie ma charakteru lokalnego, a oszczędności nie tworzą bezpośredniego efektu indukowanego.

Tabela 21. Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku

Produkcja	55 535 608
Zatrudnienie	102
Wartość dodana	11 672 517

Efekt indukowany Portu Lotniczego Poznań Ławica w 2015 roku przełożył się na produkcję o wartości 55,5 mln PLN, utworzenie lub utrzymanie 102 FTE oraz wygenerowanie wartości dodanej na poziomie 11,7 mln PLN. Skala tych efektów wskazuje, że wpływ indukowany stanowi istotne, choć relatywnie mniejsze uzupełnienie wpływu bezpośredniego i pośredniego, odzwierciedlając znaczenie konsumpcji pracowniczej jako kanału dalszego oddziaływania portu lotniczego na gospodarkę.

Wpływ całkowity w 2015

Całkowity wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku ilustruje tabela 22. Łączny efekt zatrudnienia odzwierciedla liczbę miejsc pracy powstałych w gospodarce w wyniku działalności portu oraz podmiotów z nim powiązanych. Z kolei całkowity efekt dochodowy wyraża wartość dodaną brutto generowaną zarówno przez bezpośrednią działalność portu lotniczego, jak i przez jego dostawców oraz dalsze, mnożnikowe oddziaływanie w gospodarce.

Tabela 22. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku – efekt dochodowy (w PLN)

Wpływ bezpośredni	87 981 692
Wpływ pośredni	59 970 372
Wpływ indukowany	11 672 517
Wpływ całkowity	159 624 580
Wpływ całkowity na jednego pasażera	106

Tabela 23. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku – efekt zatrudnienia (FTE)

Wpływ bezpośredni	735
Wpływ pośredni	525
Wpływ indukowany	102
Wpływ całkowity	1362

Struktura całkowitego wpływu Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2015 roku wskazuje na dominującą rolę oddziaływań bezpośrednich, które odpowiadały za wygenerowanie wartości dodanej na poziomie 88 mln PLN, czyli ponad połowę całkowitej wartości dodanej generowanej przez działalność portu lotniczego. Wpływ pośredni wyniósł prawie 60 mln PLN, co potwierdza istotne znaczenie łańcucha dostaw i współpracy z podmiotami zewnętrznymi. Wpływ indukowany, choć relatywnie najmniejszy (11,6 mln PLN), odzwierciedla dodatkową aktywność gospodarczą wynikającą z konsumpcji pracowników.

Łącznie **całkowity wpływ ekonomiczny w 2015 r.** osiągnął **159,6 mln PLN**, co przekłada się na około 106 PLN wartości dodanej na jednego obsłużonego pasażera.

Analogiczna struktura widoczna jest w efektach zatrudnieniowych. W 2015 roku działalność portu lotniczego przyczyniła się łącznie do utrzymania 1362 miejsc pracy (FTE) w gospodarce, z czego 735 etatów miało charakter bezpośredni, 525 pośredni, a 102 indukowany.

Wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku - prognoza krótkoterminowa

W związku z tym, że niniejszy raport sporządzany był na przetomie 2025 i 2026 roku i nie było jeszcze w tym czasie pełnych danych za cały 2025 rok, opracowano prognozę wpływu Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku. Analizę oparto na tym samym podejściu co w poprzednich latach, jednak przy prognozowaniu poszczególnych danych uwzględniono wartości szacunkowe zarówno dla zarządcy portu, podmiotów współpracujących, jak i dla całej gospodarki. Obliczono przewidywane efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane wyrażone we wpływie funkcjonowania portu lotniczego na zatrudnienie i wartość dodaną w regionie.

Wpływ bezpośredni w 2025 roku

Wpływ bezpośredni to zatrudnienie i dochody generowane przez zarządzającego portem lotniczym oraz podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego.

W 2025 roku na terenie Portu Lotniczego Poznań-Ławica funkcjonowało 90 podmiotów, które można przyporządkować do czterech głównych kategorii (patrz tab. 24). Operacje lotniskowe obejmowały zarządcę portu lotniczego oraz 5 firm odpowiedzialnych za obsługę, serwis i infrastrukturę portu. Linie lotnicze i podmio-

ty związane z lotnictwem liczyły 11 podmiotów, w tym przede wszystkim lotniczych przewoźników pasażerskich. Działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem była największa i obejmowała 67 podmiotów prowadzących gastronomię, sklepy, biura podróży, wynajem samochodów, kantory i inne usługi. Służby publiczne i administracja obejmowały 6 podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, ratownictwo i nadzór.

Tabela 24. Podmioty funkcjonujące na terenie i w obrębie portu lotniczego w 2025 roku

Kategoria	Liczba podmiotów
Operacje lotniskowe	6
Linie lotnicze i podmioty związane z lotnictwem	11
Działalność komercyjna niezwiązana z lotnictwem	67
Służby publiczne i administracja	6

Lista podmiotów funkcjonujących w 2025 na terenie Portu Lotniczego Poznań-Ławica jest bardzo zbliżona do tej z 2024 roku. Pojawiły się nowe podmioty, takie jak LS Technics, który nie był obecny w 2024 roku, ale działał w 2015 roku.

Na podstawie liczby wydanych przepustek można ocenić, że zatrudnienie w 2025 roku w podmiotach zlokalizowanych na terenie Portu Lotniczego Poznań-Ławica uległo zmianom w porównaniu z 2024 rokiem. Zaobserwowano wzrost liczby przepustek w obszarze operacji lotniskowych i handlu, przy jednoczesnym spadku przepustek w segmencie wynajmu samochodów oraz części służb publicznych. W 2025 roku w porównaniu z rokiem 2024 nastąpił silny wzrost (o 16%) wydanych przepustek dla pracowników głównego agenta handlingowego firmy Welcome, co sugeruje dostosowanie struktury zatrudnienia do rosnącej skali ruchu pasażerskiego i operacyjnego. Największym podmiotem handlowym jest Baltona, która w porównaniu z 2024 rokiem zwiększyła zatrudnienie na lotnisku aż o 90%, co wskazuje na bardzo silne zwiększenie skali działalności w 2025 roku (co ma związek z otwarciem multistore w zupełnie nowym formacie). Istotnym czynnikiem modyfikującym strukturę zatrudnienia jest skala zatrudnienia generowana przez firmę Gwarant.

Planowane na koniec 2025 roku zatrudnienie u zarządcy portu lotniczego wynosiło 493 etaty. Zatrudnienie w pozostałych podmiotach funkcjonujących na terenie i w obrębie portu lotniczego szacowane było na poziomie 1 413 pełnych etatów. W sumie zatrudnienie bezpośrednie związane z funkcjonowaniem portu lotniczego w 2025 roku wynosiło 1 906 i było istotnie większe w porównaniu z 2024 rokiem (1 680). Wzrost zatrudnienia w 2025 roku był spowodowany przede wszystkim przez rozwój kluczowych funkcji operacyjnych, handlowych i usługowych (zarządca portu lotniczego, agenci handlowi – firma Welcome, Baltona). Wzmacnia to wniosek, że port lotniczy coraz silniej pełni rolę lokalnego węzła aktywności gospodarczej.

W 2025 roku wpływ bezpośredni portu lotniczego wyraźnie wzrósł w porównaniu z 2024 rokiem. Łączna wartość dodana generowana przez zarządcę portu oraz pozostałe podmioty działające na jego terenie osiągnęła 505 mln PLN w 2025 r. Wzrost ten był widoczny zarówno po stronie zarządcy portu (z 116 mln PLN do 170 mln PLN), jak i pozostałych podmiotów (z 280 mln PLN do 335 mln PLN).

Wzrost wpływu bezpośredniego na pasażera z 110 PLN w 2024 roku do 122 PLN w 2025

roku, oznacza, że mimo rosnącej liczby pasażerów, działalność portu lotniczego generowała wyraźnie większy bezpośredni efekt dochodowy przypadający na jednego obsłużonego pasażera, co wskazuje na poprawę ekonomicznej intensywności działalności portu.

Tabela 25. Wpływ bezpośredni – efekt dochodowy w 2025 roku

Podmioty	Wartość dodana
Port lotniczy (zarządca)	170 300 920
Pozostałe podmioty	334 714 955
Suma	505 015 876

Tabela 26. Wpływ bezpośredni – efekt zatrudnienia w 2025 roku

Podmioty	Zatrudnienie
Port lotniczy (zarządca)	493
Pozostałe podmioty	1 413
Suma	1 906

Wpływ pośredni w 2025 roku

Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku oszacowano w oparciu o dwa uzupełniające się podejścia: szacunki wartości dodanej na jednego zatrudnionego w otocze-

niu portu oraz relację proporcjonalną do wpływu bezpośredniego, zgodną z wynikami z lat poprzednich. Takie podejście zapewnia spójność metodyczną w czasie i ogranicza ryzyko przeszacowania efektów mnożnikowych.

W 2025 roku wpływ pośredni portu lotniczego wiązał się z zatrudnieniem na poziomie 1 428 FTE oraz wygenerowaniem 338 mln PLN wartości dodanej. W porównaniu z 2024 rokiem oznacza to wyraźny wzrost zarówno zatrudnienia, jak i wartości dodanej w otoczeniu dostawców portu. Skala tego wzrostu jest spójna z obserwowanym wzrostem wpływu bezpośredniego portu oraz dynamicznym rozwojem działalności operacyjnej i usługowej w jego otoczeniu.

Uzyskane wyniki potwierdzają, że wraz z rozwojem portu lotniczego rośnie znaczenie powiązań gospodarczych z lokalnymi i regionalnymi dostawcami, a efekt pośredni stanowi coraz istotniejszy komponent całkowitego wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica.

Tabela 27. Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2025 roku

Zatrudnienie (FTE)	1 428
Wartość dodana (PLN)	338 360 637

Wpływ indukowany w 2025 roku

Wpływ indukowany wynika z wydatków konsumpcyjnych pracowników zatrudnionych na lotnisku oraz w podmiotach bezpośrednio i pośrednio z nim powiązanych. Część ich dochodów jest przeznaczana na konsumpcję, co tworzy dodatkowy popyt w gospodarce. W analizie uwzględniono przeciętne struktury wydatków, przyjmując jednocześnie, że nie wszystkie wydatki mają charakter lokalny, a oszczędności nie generują efektu indukowanego.

Tabela 28. Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku

Produkcja	920 420 091
Zatrudnienie (FTE)	1 049
Wartość dodana (PLN)	248 610 491

Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku stanowi istotne uzupełnienie efektów bezpośrednich i pośrednich. **Wydatki konsumpcyjne pracowników zatrudnionych na lotnisku oraz w podmiotach z nim powiązanych wygenerowały produkcję o wartości ok. 250,6 mln PLN, 1 049 FTE oraz 249 mln PLN wartości dodanej.**

W porównaniu z 2024 rokiem wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku wyraźnie się zwiększył. Wartość produkcji wzrosła z 733 mln PLN do 920 mln PLN, zatrudnienie z 836 do 1 049 FTE, a wartość dodana z 185 do 249 mln PLN. **Tak silna dynamika wzrostu odzwierciedla wzrost zatrudnienia i dochodów w sektorach bezpośrednio i pośrednio powiązanych z działalnością portu, co przełożyło się na większą skalę wydatków konsumpcyjnych i silniejszy efekt popytowy w gospodarce.**

Duży wzrost wpływu indukowanego wynikał przede wszystkim ze znaczącego wzrostu zatrudnienia w podmiotach bezpośrednio związanych z rynkiem lotniczym. Między 2024 a 2025 rokiem zatrudnienie bezpośrednie wzrosło o ok. 226 FTE, a pośrednie o 205 FTE. To znacząco zwiększyło łączną sumę dochodów, od której liczony jest efekt indukowany. Zwiększeniu uległy dochody rozporządzalne pracowników, co przekłada się na większy potencjał konsumpcyjny. Ponadto w 2025 roku port funkcjonował przy znacznie wyższej skali operacyjnej, co sprzyjało silniejszym powiązaniom z gospodarką lokalną i większemu udziałowi wydatków konsumpcyjnych realizowanych regionalnie.

Wpływ całkowity w 2025 roku

W 2025 roku całkowity wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica istotnie wzrósł w porównaniu z 2024 rokiem, zarówno w ujęciu dochodowym, jak i zatrudnieniowym. Łączny **efekt dochodowy** zwiększył się **do 1,09 mld PLN**, co oznacza wzrost o ok. **28%**. Wzrost ten był widoczny we wszystkich komponentach wpływu, przy czym najsilniej zwiększył się wpływ bezpośredni i indukowany, odzwierciedlając dynamiczny wzrost zatrudnienia i dochodów.

Podobna tendencja widoczna jest w **efekcie zatrudnienia**. Całkowita liczba miejsc pracy związanych z działalnością portu wzrosła **do 4 383 FTE w 2025 roku**, czyli o ok. **17%**. Dane to potwierdzają rosnącą rolę portu jako generatora miejsc pracy nie tylko w samej infrastrukturze lotniskowej, lecz także w jej szerokim otoczeniu gospodarczym.

Równocześnie **wpływ całkowity na jednego pasażera** wzrósł z **237 PLN w 2024 roku do 263 PLN w 2025 roku**, co wskazuje na zwiększenie intensywności oddziaływania ekonomicznego portu, mimo rosnącej liczby obsługiwanych pasażerów.

Łącznie wyniki te wskazują, że w 2025 roku Port Lotniczy Poznań-Ławica znacząco wzmocnił swoją rolę jako impulsu rozwoju gospodarczego regionu, zarówno poprzez tworzenie wartości dodanej, jak i poprzez oddziaływanie na rynek pracy.

Znaczny wzrost wpływu całkowitego w 2025 roku jest spowodowany głównie przez wzrost zatrudnienia w kluczowych podmiotach portu oraz rosnącą wydajność pracowników mierzoną wartością dodaną na pracownika.

Tabela 29. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku – efekt dochodowy (w PLN)

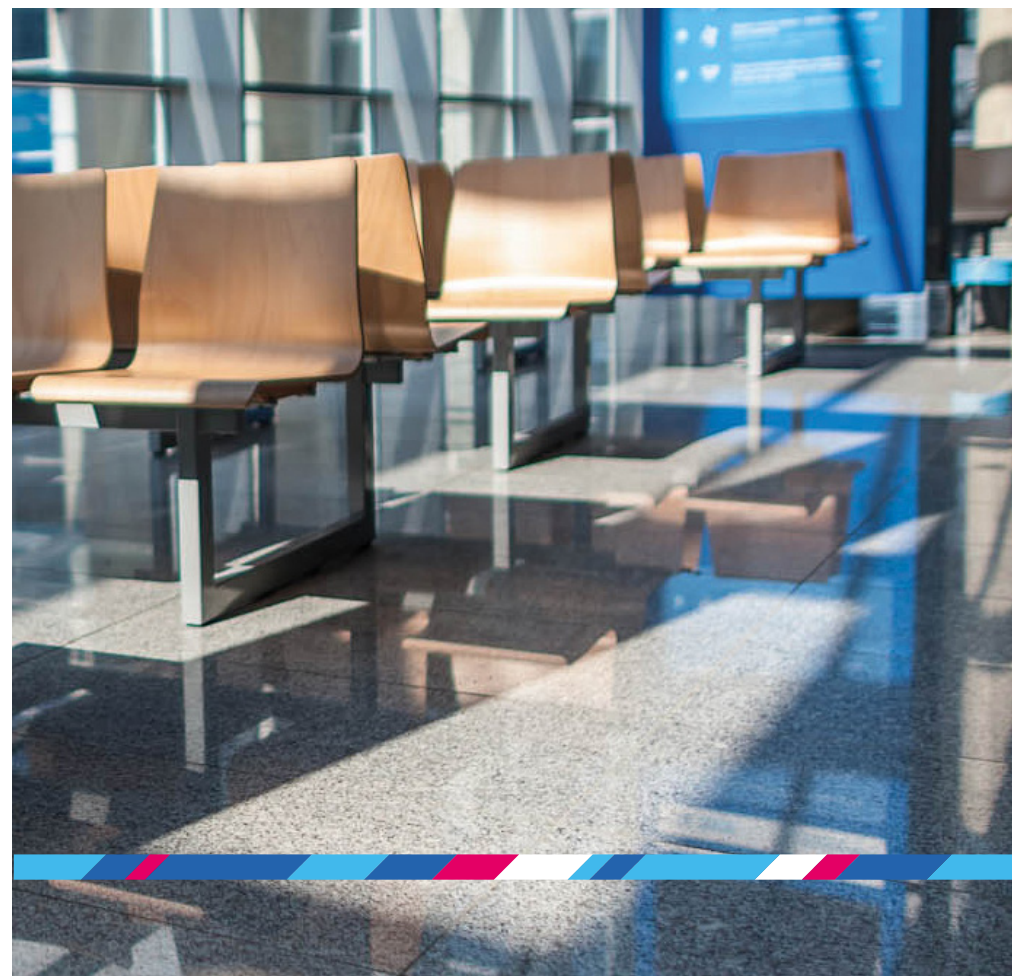
Wpływ bezpośredni	505 015 876
Wpływ pośredni	338 360 637
Wpływ indukowany	248 610 491
Wpływ całkowity	1 091 987 004
Wpływ całkowity na jednego pasażera	263

Tabela 30. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2025 roku – efekt zatrudnienia (w FTE)

Wpływ bezpośredni	1906
Wpływ pośredni	1 428
Wpływ indukowany	1 049
Wpływ całkowity	4 383

Wpływ katalityczny w 2025 roku

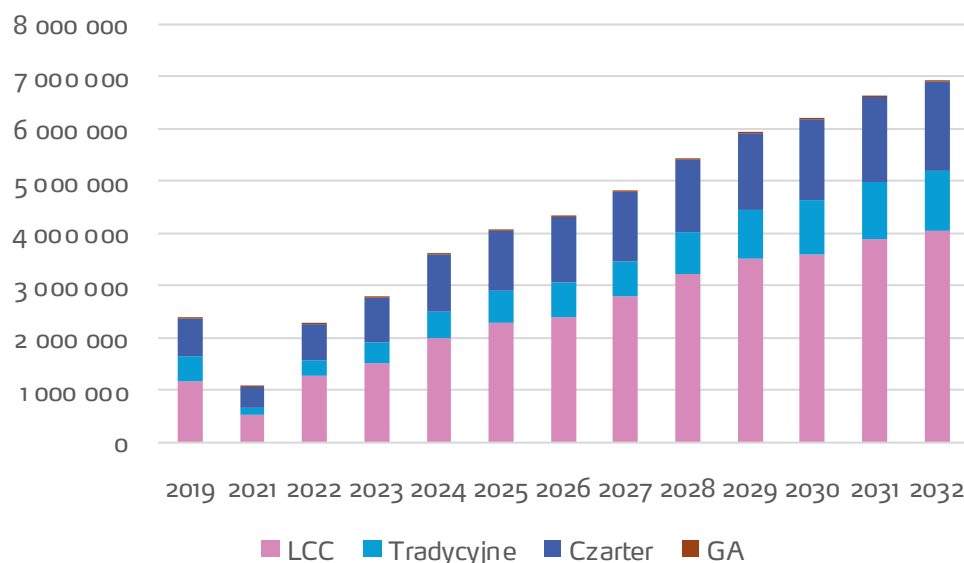
Dodatkowo został wyliczony wpływ katalityczny. Wartość dodana wyniosła ok. 1,81 mld PLN, a zatrudnienie 7 620 FTE. Oznacza to odpowiednio wzrost o 38% i 29% w stosunku do roku poprzedniego.



Prognoza długoterminowa wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica – założenia

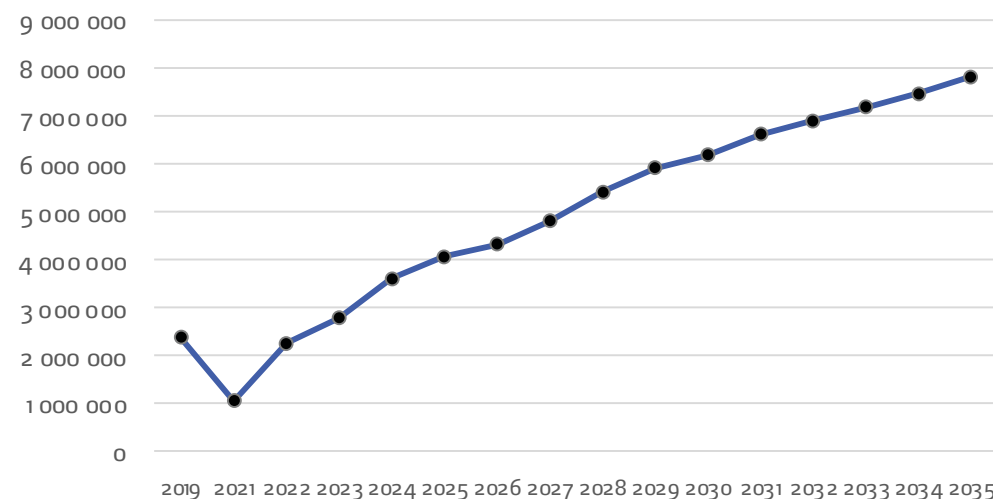
Długoterminowa prognoza wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica opiera się na scenariuszach rozwoju, danych historycznych oraz planach dotyczących ruchu pasażerskiego i zatrudnienia.

Rysunek 12. Prognoza liczby pasażerów Portu Lotniczego Poznań-Ławica do 2032 roku



Źródło: Port Lotniczy Poznań-Ławica

Rysunek 13. Prognoza liczby pasażerów Portu Lotniczego Poznań-Ławica do 2035



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Port Lotniczy Poznań-Ławica

Prognozowaną liczbę pasażerów do 2032 roku opracował Port Lotniczy Poznań-Ławica. Prognozę pasażerów do 2035 roku opracowano w oparciu o te dane, uwzględniając dynamikę ruchu lotniczego w regionie. Tempo wzrostu dla segmentu LCC, tradycyjnego i czarterowego obliczono na podstawie średniego rocznego wzrostu. Natomiast segment GA został przyjęty jako stabilny, z przewidywanym wzrostem na poziomie 1-1,5% rocznie. Prognoza nie uwzględnia nagłych zdarzeń rynkowych ani ewentualnych zmian w regulacjach lotniczych.

Prognoza zatrudnienia w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica oraz w podmiotach powiązanych, odzwierciedla rozwój operacyjny i inwestycje w infrastrukturę.

Tabela 31. Zatrudnienie w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica i pozostałych podmiotach

Rok	Zarządca portu lotniczego	Pozostałe podmioty	Razem
2015	323	412	735
2024	410	1 270	1 680
2025	493	1 413	1 906
2032	750*	2 375*	3 125*
2035	860*	2 723*	3 583*

*prognoza

Prognoza zatrudnienia w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica i podmiotach z nim powiązanych została opracowana w oparciu o historyczne dane zatrudnienia, dynamikę liczby podmiotów działających w porcie oraz

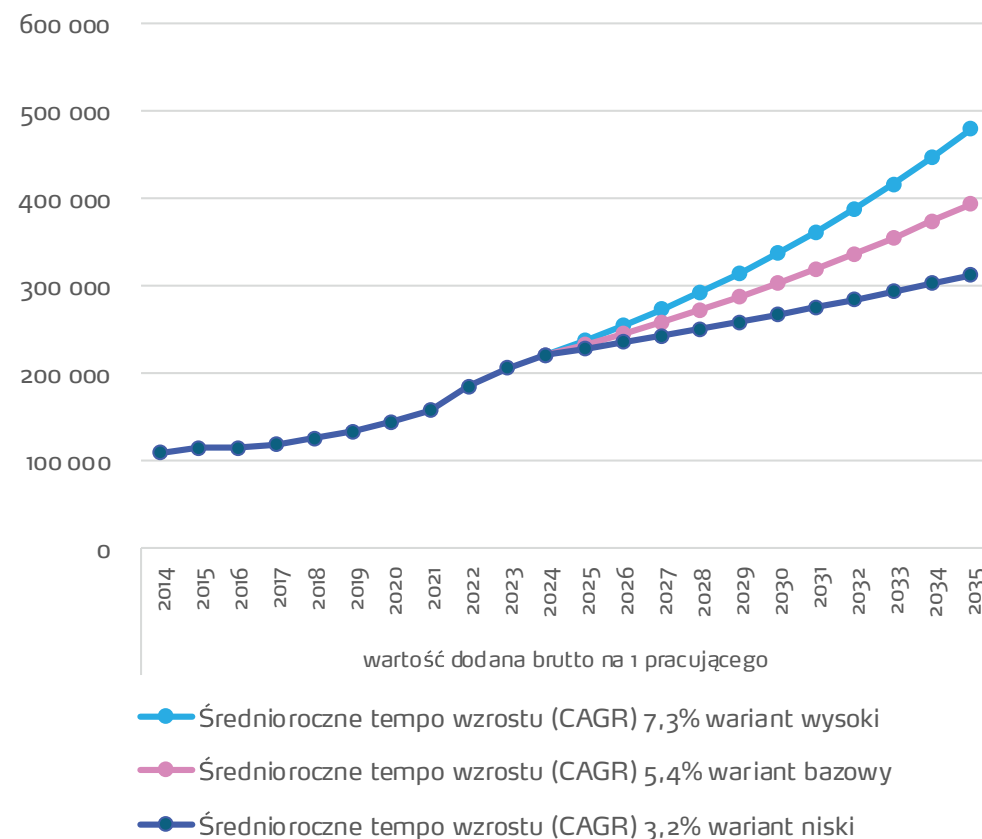
przyjęte założenia dotyczące wzrostu działalności operacyjnej i usługowej. W przypadku zarządcy portu lotniczego przewidziano stopniowy wzrost zatrudnienia wynikający z rozwoju infrastruktury i obsługi rosnącego ruchu pasażerskiego, przy jednoczesnym stopniowym zmniejszaniu udziału zarządcy w ogólnym zatrudnieniu portu. Zatrudnienie w pozostałych podmiotach wzrasta proporcjonalnie do liczby firm oraz przewidywanej ekspansji działalności handlowej, usługowej i obsługi pasażerów. Średnie zatrudnienie na podmiot przyjęto jako rosnącą wartość, odzwierciedlającą zarówno rozwój istniejących firm, jak i pojawienie się nowych podmiotów. Prognoza zakłada także stopniowy wzrost liczby podmiotów działających w porcie, z uwzględnieniem możliwej konsolidacji sektora, przy czym tempo wzrostu liczby podmiotów jest wolniejsze niż wzrost zatrudnienia. Tak skonstruowana prognoza pozwala ocenić zarówno całkowite zatrudnienie w porcie, jak i strukturę zatrudnienia pomiędzy zarządcą a pozostałymi podmiotami, co jest istotne przy analizie wpływu ekonomicznego portu w perspektywie długoterminowej.

W prognozowaniu uwzględniono efekt skali, tj. po osiągnięciu określonej przepustowości terminali i infrastruktury dalszy wzrost liczby pasażerów wymaga proporcjonalnie mniejszej liczby nowych pracowników. Nawet realizacja dużych inwestycji infrastrukturalnych nie przekłada się automatycznie na znaczący wzrost zatrudnienia ze względu na rosnącą wydajność pracowników i ich wysoką efektywność operacyjną. Dodatkowo ograniczenie zapotrzebowania na nowe etaty wspiera automatyzacja procesów obsługi pasażerskiej i bagażowej, wdrażanie systemów zarządzania ruchem oraz możliwość outsourcingu wybranych funkcji. W efekcie, mimo rozbudowy infrastruktury, wzrost zatrudnienia w porcie jest umiarkowany i rośnie wolniej niż liczba pasażerów.



Wartość dodaną generowaną przez Port Lotniczy Poznań-Ławica i podmioty z nim powiązane została oszacowana w trzech scenariuszach, które odzwierciedlają różne tempo rozwoju działalności. W **scenariuszu niskim** przyjęto roczny wzrost wartości dodanej na poziomie **3,2%**, co odpowiada umiarkowanemu rozwojowi przy stabilnej aktywności operacyjnej i ograniczonych inwestycjach. **Scenariusz bazowy** zakłada wzrost o **5,4%** rocznie i odzwierciedla realistyczną dynamikę wynikającą z przewidywanej liczby pasażerów, rozwoju infrastruktury i ekspansji usług. W **scenariuszu wysokim** przewidziano roczny wzrost wartości dodanej na poziomie **7,3%**, uwzględniający szybszą ekspansję portu, większą efektywność działalności oraz potencjalny wzrost aktywności podmiotów powiązanych. Takie podejście pozwala ocenić wpływ ekonomiczny portu w wariantach pesymistycznym, umiarkowanym i optymistycznym oraz analizować wrażliwość efektów gospodarczych na tempo rozwoju.

Rysunek 14. Prognoza wzrostu wartości dodanej w trzech wariantach (w PLN)



Opracowanie własne na podstawie (GUS, 2025j)

Wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2032 roku – prognoza długoterminowa

Prognozę długoterminowego wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2032 roku oparto na prognozowanej liczbie pasażerów, prognozowanym zatrudnieniu w porcie lotniczym i podmiotach powiązanych z jego funkcjonowaniem oraz na trzech scenariuszach wzrostu wartości dodanej generowanej. Prognoza uwzględnia zarówno wpływ bezpośredni, wynikający z działalności operacyjnej portu, jak i wpływ pośredni i indukowany, związany z funkcjonowaniem podmiotów w otoczeniu portu oraz wydatkami konsumpcyjnymi pracowników. Do oceny wartości dodanej przyjęto trzy scenariusze wzrostu: niski (3,2% rocznie), bazowy (5,4%) i wysoki (7,3%), co pozwala uwzględnić różne warianty rozwoju infrastruktury i działalności portu.

- **Scenariusz niski (3,2%)** – odpowiada konserwatywnemu wariantowi, uwzględniającemu spowolnienie gospodarcze, niekorzystne warunki zewnętrzne (np. kryzysy finansowe, ograniczenia w handlu czy turystyce) lub stagnację regionalną. Wartość ta jest zbliżona do najniższych rocznych wzrostów wartości dodanej w Polsce w ostatniej dekadzie, zapewnia więc realistyczną ocenę minimalnych efektów.
- **Scenariusz bazowy (5,4%)** – odzwierciedla średni, historycznie obserwowany trend wzrostu gospodarczego, oparty na danych GUS dla Polski w ostatnich latach. Jest to scenariusz umiarkowany, realistyczny i najbardziej prawdopodobny, stanowiący punkt odniesienia dla oceny wpływu transportu lotniczego.
- **Scenariusz wysoki (7,3%)** – reprezentuje optymistyczny wariant rozwoju, przyspieszonej ekspansji gospodarczej, wysokiego napływu inwestycji i wzrostu wydatków turystycznych. Wartość ta odpowiada

wyższym prognozom wzrostu PKB i wartości dodanej w warunkach korzystnych dla transportu lotniczego i regionu.

Podejście scenariuszowe uwzględnia niepewność przyszłego wzrostu wartości dodanej i pokazuje wrażliwość prognoz wpływu transportu lotniczego na otoczenie. Umożliwia także ocenę całkowitego wpływu ekonomicznego portu w perspektywie długoterminowej, w tym efektywności generowania miejsc pracy, wartości dodanej i oddziaływania na lokalną gospodarkę, a także analizę wrażliwości wyników na tempo wzrostu poszczególnych parametrów działalności portu.

Wpływ bezpośredni w 2032 roku

Prognoza wpływu bezpośredniego w 2032 roku pokazuje wyraźną rozpiętość wartości w zależności od przyjętego scenariusza wzrostu gospodarczego i wydajności pracy. **W scenariuszu niskim całkowita wartość dodana wynosi niemal 887 mln PLN, natomiast w scenariuszu bazowym i wysokim wartości te rosną odpowiednio do 1,05 mld PLN i 1,2 mld PLN.** Widać, że większy wpływ generują podmioty, które funkcjonują na terenie i w obrębie portu lotniczego, ale wzrost wartości dodanej zarządcy portu również istotnie podnosi efekt ekonomiczny, co pokazuje wrażliwość wpływu bezpośredniego na efektywność pracy i rozwój portu.



Tabela 32. Wpływ bezpośredni – efekt dochodowy w 2032 roku (w PLN)

Wartość dodana	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Port lotniczy (zarządca)	213 026 189	252 185 613	290 932 523
Pozostałe podmioty	674 582 932	798 587 774	921 286 321
Suma	887 609 120	1 050 773 387	1 212 218 844

Prognozę zatrudnienia oparto na jednym scenariuszu, gdyż zmiany zatrudnienia w scenariuszach są niewielkie w porównaniu do wpływu wartości dodanej. **Łączne zatrudnienie bezpośrednie w 2032 roku w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica i podmiotach powiązanych prognozuje się na 3 125 etatów**, z czego 750 przypada na zarządcę portu, a 2 375 na pozostałe podmioty działające w jego otoczeniu.

Tabela 33. Wpływ bezpośredni – efekt zatrudnienia w 2032 roku (w FTE)

Podmioty	Zatrudnienie
Port lotniczy (zarządca)	750
Pozostałe podmioty	2 375
Suma	3 125

Wpływ pośredni w 2032 roku

Wpływ pośredni, czyli produkcja wzbudzona u dostawców produktów i usług do podmiotów bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem portu lotniczego w 2032 roku rośnie wraz ze wzrostem wartości dodanej w scenariuszach – **od 577 mln PLN w wariancie niskim do 788 mln PLN w wariancie wysokim**. Zatrudnienie generowane pośrednio wynosi 2 031 FTE, jest to znaczący wkład podmiotów powiązanych z funkcjonowaniem rynku transportu lotniczego w tworzenie miejsc pracy i wartość dodaną w gospodarce regionu.

Tabela 34. Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2032 roku (w PLN i FTE)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wartość dodana	576 945 928	683 002 701	787 942 249
Zatrudnienie	2 031		

Wpływ indukowany w 2032 roku

Wpływ indukowany w 2032 roku, wynikający z wydatków konsumpcyjnych pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z działalnością portu, rośnie wraz z przyjętym scenariuszem rozwoju. **Wartość dodana kształtuje się od około 374 mln PLN w scenariuszu niskim do ponad 511 mln PLN w scenariuszu wysokim**, przy zatrudnieniu indukowanym na poziomie 1 371 FTE. Pokazuje to istotne znaczenie efektów popytowych dla całkowitego oddziaływania ekonomicznego portu na gospodarkę regionu

Tabela 35. Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2032 roku (w PLN i FTE)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wartość dodana	374 223 697	443 015 165	511 081 969
Zatrudnienie	1 317		

Tabela 36. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2032 roku (w PLN)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wpływ bezpośredni	887 609 120	1 050 773 387	1 212 218 844
Wpływ pośredni	576 945 928	683 002 701	787 942 249
Wpływ indukowany	374 223 697	443 015 165	511 081 969
Wpływ całkowity	1 838 778 746	2 176 791 254	2 511 243 062

Wpływ całkowity w 2032 roku

Prognoza na 2032 rok wskazuje na bardzo istotny wpływ ekonomiczny Portu Lotniczego Poznań-Ławica we wszystkich analizowanych scenariuszach. **W wariancie niskim całkowity wpływ osiąga 1,84 mld PLN, w scenariuszu bazowym wynosi około 2,17 mld PLN, natomiast w scenariuszu wysokim sięga blisko 2,51 mld PLN.** We wszystkich wariantach największą część stanowi wpływ bezpośredni, jednak znaczący jest również udział wpływu pośredniego i indukowanego, co potwierdza silne powiązania portu z gospodarką regionu. Zróżnicowanie wyników pomiędzy scenariuszami pokazuje wrażliwość całkowitego wpływu na tempo wzrostu wartości dodanej, a jednocześnie wskazuje, że nawet w wariancie ostrożnym port pozostaje ważnym generatorem dochodu i aktywności gospodarczej w długim okresie.

Tabela 37. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2032 roku – efekt zatrudnienia (FTE)

Wpływ bezpośredni	3 125
Wpływ pośredni	2 031
Wpływ indukowany	1 317
Wpływ całkowity	6 473

Wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku – prognoza długoterminowa

Podobnie jak w 2032 roku prognozę długoterminowego wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku opracowano w podziale na wpływ bezpośredni, pośredni i indukowany. W tym celu wykorzystano prognozowaną liczbę pasażerów, prognozowane zatrudnienie w porcie lotniczym i podmiotach powiązanych z jego funkcjonowaniem oraz trzy scenariusze wzrostu wartości dodanej, wariant niski (3,2% rocznie), bazowy (5,4%) i wysoki (7,3%).

Wpływ bezpośredni w 2035 roku

Prognoza wpływu bezpośredniego w 2035 roku wskazuje na dalszy wzrost znaczenia ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica we wszystkich analizowanych scenariuszach.

Łączna wartość wpływu bezpośredniego w 2035 roku waha się od około **1,12 mld PLN w scenariuszu niskim** do około **1,72 mld PLN w scenariuszu wysokim**.

Jednocześnie zatrudnienie bezpośrednie **w 2035 roku osiąga 3 583 FTE**, z czego 860 przypada na zarządcę portu, a 2 723 na pozostałe podmioty.

Tabela 38. Wpływ bezpośredni – efekt dochodowy w 2035 roku (w PLN)

Wartość dodana	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Port lotniczy (zarządca)	268 478 355	338 594 054	412 124 683
Pozostałe podmioty	850 077 395	1 072 083 266	1 304 901 759
Suma	1 118 555 749	1 410 677 319	1 717 026 442

Tabela 39. Wpływ bezpośredni – efekt zatrudnienia w 2035 roku (w FTE)

Pomiot	Zatrudnienie
Port lotniczy (zarządca)	860
Pozostałe podmioty	2 723
Suma	3 583

Wpływ pośredni w 2035 roku

W 2035 roku wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań-Ławica pozostaje istotnym elementem całkowitego oddziaływania ekonomicznego, osiągając wartość dodaną od około **716 mln PLN w scenariuszu niskim** do około **1 099 mln PLN w scenariuszu wysokim**. Zatrudnienie pośrednie na poziomie **2 293 FTE** potwierdza silne powiązania portu z dostawcami i podmiotami współpracującymi w gospodarce regionalnej.

Tabela 40. Wpływ pośredni Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku (w PLN i FTE)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wartość dodana	715 875 680	902 833 484	1 098 896 923
Zatrudnienie	2 293		

Wpływ indukowany w 2035 roku

Wpływ indukowany w 2035 roku, wynikający z wydatków konsumpcyjnych pracowników, również przyjmuje duże wartości. **Wpływ indukowany kształtuje się od około 543 mln PLN w scenariuszu niskim do około 833 mln PLN w scenariuszu wysokim**, przy zatrudnieniu indukowanym wynoszącym 1 738 etatów. Oznacza to, że efekty popytowe generowane przez działalność portu i podmiotów powiązanych stanowią ważne uzupełnienie wpływu bezpośredniego i pośredniego, wzmacniając oddziaływanie portu na lokalną i regionalną gospodarkę.

Tabela 41. Wpływ indukowany Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku (w PLN i FTE)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wartość dodana	542 618 959	684 329 109	832 941 140
Zatrudnienie	1 738		

Wpływ całkowity w 2035 roku

Prognozowany wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku potwierdza jego istotną rolę w gospodarce regionalnej niezależnie od przyjętego scenariusza rozwoju. **W wariancie niskim łączny efekt ekonomiczny wynosi ponad 2,38 mld PLN, w scenariuszu bazowym zbliża się do 2,99 mld PLN, natomiast w wariancie wysokim przekracza 3,65 mld PLN.** Choć największą część oddziaływania stanowi wpływ bezpośredni, znaczący udział mają również efekty pośrednie i indukowane, co świadczy o szerokim spektrum powiązań portu z otoczeniem gospodarczym. Różnice pomiędzy scenariuszami wskazują na dużą wrażliwość wyników na tempo wzrostu gospodarki mierzone wartością dodaną, jednocześnie potwierdzając długofalowe znaczenie portu jako ważnego motoru rozwoju gospodarczego regionu.





Katja Lozina, dyrektor Biuro Obsługi Inwestorów, Urząd Miasta Poznania

Port Lotniczy Poznań-Ławica został ujęty jako element infrastruktury kluczowej w Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2040+. Jednym z mierników jego operacjonalizacji jest duża dynamika wzrostu liczby pasażerów obsługiwanych przez lotnisko. Miasto wskazuje także szereg działań kluczowych do realizacji do roku 2040, w tym budowę połączenia kolejowego z lotniskiem oraz rozbudowę jego infrastruktury. W ramach planów dotyczących rozwoju Portu Lotniczego Poznań-Ławica rezerwowana jest przestrzeń w jego północnej części, a miejska sieć transportowa ma zapewniać dogodny dostęp do lotniska. Duże znaczenie będzie miała również aktywizacja terenów wzdłuż ul. Bukowskiej oraz rozwój funkcji towarzyszących - wraz z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej i parkingowej, również dla pojazdów ciężarowych.

W obszarze obronności i bezpieczeństwa publicznego Strategia zakłada budowę linii kolejowej łączącej Dworzec Poznań Główny z Portem Lotniczym Poznań-Ławica, a następnie z Tarnowem Podgórnym, co ma dodatkowo wzmocnić strategiczne znaczenie tej części infrastruktury.

Tabela 42. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań- Ławica w 2035 roku (w PLN i FTE)

	Scenariusz niski	Scenariusz bazowy	Scenariusz wysoki
Wpływ bezpośredni	1 118 555 749	1 410 677 319	1 717 026 442
Wpływ pośredni	715 875 680	902 833 484	1 098 896 923
Wpływ indukowany	542 618 959	684 329 109	832 941 140
Wpływ całkowity	2 377 050 389	2 997 839 913	3 648 864 505

Tabela 43. Wpływ całkowity Portu Lotniczego Poznań-Ławica w 2035 roku – efekt zatrudnienia (FTE)

Wpływ bezpośredni	3 583
Wpływ pośredni	2 293
Wpływ indukowany	1 738
Wpływ całkowity	7 614



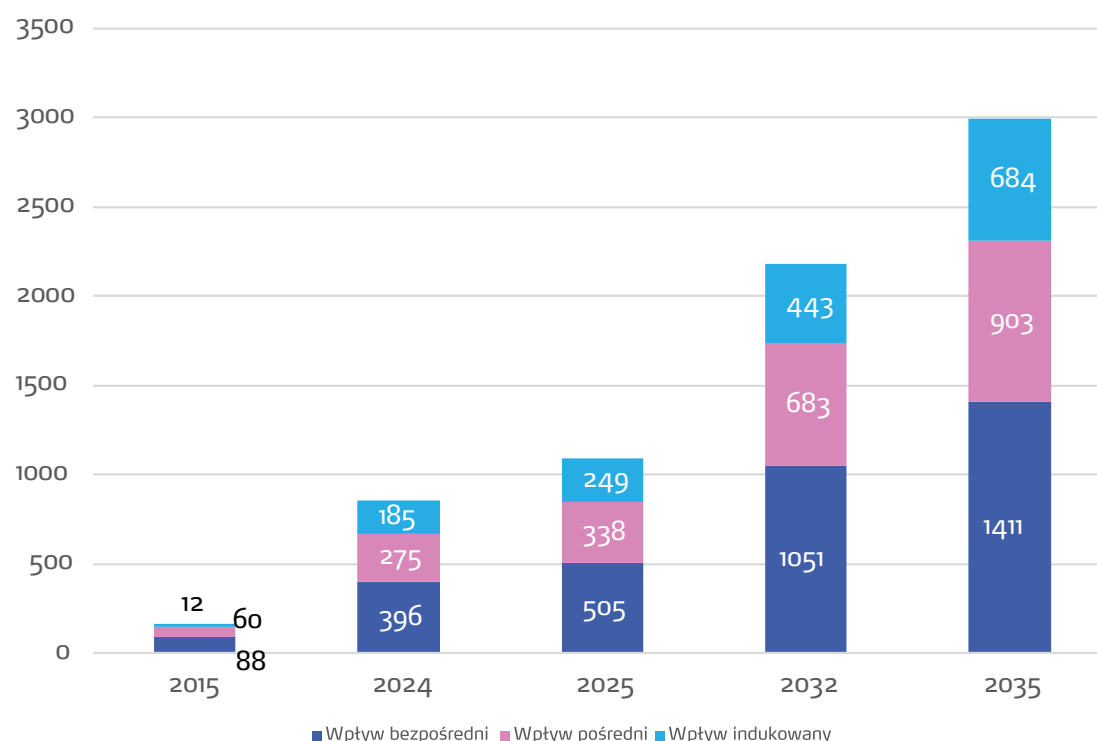
Podsumowanie



Podsumowanie

Analiza wyników dla lat 2015-2024 oraz prognoz na 2025, 2032 i 2035 pokazuje bardzo dynamiczny wzrost znaczenia ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica dla gospodarki miasta Poznania i regionu Wielkopolski. Całkowity efekt dochodowy wzrósł z około 160 mln PLN w 2015 roku do 1,09 mld PLN w 2025 roku, a następnie (według prognoz) przekroczy 1,8 mld PLN w 2032 roku i osiągnie od 2,37 do ponad 3,65 mld PLN w 2035 roku, w zależności od przyjętego scenariusza. Temu wzrostowi towarzyszy zwiększająca się liczba pasażerów, która po pandemicznym załamaniu w 2021 roku powróciła na ścieżkę silnego wzrostu i w horyzoncie 2035 roku prognozuje się, że przekroczy próg 7 mln pasażerów rocznie. Jednocześnie rośnie zatrudnienie – od 1 362 FTE w 2015 roku do 4 383 FTE w 2025 roku oraz do 7 614 FTE w 2035 roku, co potwierdza rosnącą rolę portu jako generatora miejsc pracy.

Rysunek 15. Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica w latach 2015, 2024, 2025, 2032 i 2035 (w mln PLN)



* dla 2032 i 2035 r. wartości dla scenariusza bazowego

Struktura wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica pozostaje względnie stabilna w czasie, przy dominującym udziale wpływu bezpośredniego, ale coraz większym znaczeniu efektów pośrednich i indukowanych. Oznacza to, że rozwój portu przekłada się nie tylko na wyniki finansowe zarządcy portu i firm działających na jego terenie, lecz także na szerokie otoczenie gospodarcze dostawców, sektor usług oraz lokalną konsumpcję gospodarstw domowych. Szczególnie widoczny jest wzrost wpływu indukowanego, który wraz ze wzrostem wynagrodzeń i zatrudnienia staje się istotnym kanałem transmisji impulsów rozwojowych do gospodarki regionu.

W długim okresie obserwuje się również wzrost wartości dodanej przypadającej na pasażera – od około 106 PLN w 2015 roku do 237 PLN w 2024 roku i 263 PLN w 2025 roku, a następnie dalszy wzrost w prognozach do 364 PLN w 2032 roku i 467 PLN w 2035 roku w wariancie wysokim, co świadczy o poprawie efektywności ekonomicznej działalności portu i podmiotów z nim powiązanych.

Wpływ ekonomiczny przypadający na jednego pasażera odzwierciedla strukturę ruchu, profil portu oraz zakres przyjętej metody. Wpływ ten mie-

ści się w realnych przedziałach obserwowanych w badaniach wpływu portów lotniczych, zwłaszcza o profilu regionalnym, w którym jest duży udział ruchu niskokosztowego i który charakteryzuje się niższymi opłatami lotniskowymi.

W 2024 roku Port Lotniczy Poznań-Ławica wygenerował znaczące efekty ekonomiczne wykraczające poza działalność operacyjną. Wpływ katalityczny przełożył się na wartość dodaną w wysokości 1,31 mld PLN oraz zatrudnienie około 5 925 osób w 2024 roku w lokalnej gospodarce. W 2025 roku było to odpowiednio 1,81 mld PLN i 7 620 etatów.

Jednocześnie wyniki badań wpływu ekonomicznego Portu Lotniczego Poznań-Ławica wskazują na znaczące utracone korzyści, które mogą pojawić się w przypadku zahamowania rozwoju portu na skutek ograniczeń środowiskowych lub infrastrukturalnych. Ograniczenie przepustowości, brak możliwości rozbudowy infrastruktury czy restrykcje operacyjne mogą przełożyć się nie tylko na wolniejszy wzrost liczby pasażerów, lecz także na istotnie niższą wartość dodaną, mniejsze zatrudnienie i słabsze efekty mnożnikowe w gospodarce regionalnej. W praktyce oznaczałoby to ograniczenie potencjalnego wzrostu dochodu i zatrudnienia w regionie

w długim okresie, przy czym należy podkreślić, że część zasobów pracy i kapitału mogłaby zostać wykorzystana w innych segmentach gospodarki.

Przedstawione wyniki SCUEP należy interpretować z uwzględnieniem ograniczeń metody analizy nakładów i wyników. Metoda ta, mimo szerokiego zastosowania w badaniach wpływu infrastruktury transportowej, koncentruje się na efektach popytowych i ma charakter statyczny, oparty na danych z jednego roku bazowego. Nie uwzględnia ona kosztów finansowania inwestycji, potencjalnych efektów wypierania ani alternatywnego wykorzystania zasobów pracy i kapitału, przez co dostarcza informacji o efektach brutto.



Dodatkowe ograniczenia wynikają z dostępności i jakości danych. Porównywalność wyników w czasie i między badaniami utrudniają także różnice metodyczne, w tym odmienne sposoby definiowania wpływu pośredniego i indukowanego oraz zakresu przestrzennego oddziaływania portu. Ponadto, porównując wyniki między latami, należy mieć na uwadze zmiany cen i siły nabywczej pieniądza – nominalny wzrost wartości dodanej nie zawsze oznacza proporcjonalny wzrost realnego oddziaływania ekonomicznego.

Wreszcie, pełna ocena roli Portu Lotniczego Poznań-Ławica wymaga spojrzenia szerszego niż to oferowane przez samą analizę metodą nakładów i wyników. Oprócz krótkookresowych efektów dochodowych i zatrudnieniowych konieczne jest uwzględnienie długookresowych efektów strukturalnych, takich jak wpływ na atrakcyjność inwestycyjną regionu, lokalizację działalności gospodarczej czy rozwój turystyki, a także kosztów zewnętrznych związanych z oddziaływaniem środowiskowym i społecznym. Dopiero zestawienie efektów pozytywnych i negatywnych pozwala na zrównoważoną i wiarygodną ocenę znaczenia portu lotniczego w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu.

Przystawiona w niniejszym opracowaniu analiza obejmuje Port lotniczy Poznań-Ławica i dotyczy działalności operacyjnej w latach kalendarzowych 2015, 2024 oraz prognozy: krótkoterminową w 2025 oraz długoterminowe w 2032 i 2035 roku. W obliczeniach wykorzystano informacje, w tym wielkość zatrudnienia, liczba podmiotów, liczba przepustek i dane finansowe przedsiębiorstwa za lata 2015, 2024 i 2025. Dodatkowo wykorzystane zostały publikacje Głównego Urzędu Statystycznego (wskazane w sekcji Literatura). Za poprawność i kompletność przekazanych danych, które zostały wykorzystane w analizie odpowiada Port lotniczy Poznań-Ławica. Natomiast za wykorzystanie i przedstawienie danych dodatkowych (z innych publikacji), zastosowaną metodę, przeprowadzoną analizę i wyniki zawarte w opracowaniu odpowiada Spółka Celowa Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.





Literatura



- ACI Europe (1998). Creating employment and prosperity in Europe – a study by ACI Europe of the social and economic impact of airports. ACI Europe.
- ACI Europe (2025). Passenger traffic momentum holding up in Q1 for European airports. <https://www.aci-europe.org/media-room/546-passenger-traffic-momentum-holding-up-in-q1-for-european-airports.html> (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024a). Demografia, Poznań 2024, https://badam.poznan.pl/i_my-i-nasze-zycie/o1_mieszkanicy/demografia-5/ (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024b). Stan gospodarki, Poznań 2024, https://badam.poznan.pl/iii_nasz-rozwoj-i-gospodarka/aktywnosc-gospodarcza/stan-gospodarki-3/ (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024c). Rynek pracy w Poznaniu w 2024 r., Poznań 2024, <https://badam.poznan.pl/rynek-pracy-w-poznaniu-w-2024-r/> (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024d). Inwestycje, https://badam.poznan.pl/iii_nasz-rozwoj-i-gospodarka/aktywnosc-gospodarcza/inwestycje-3/ (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024e). Studenci w Poznaniu w roku ak. 2023/2024, <https://badam.poznan.pl/studenci-w-poznaniu-w-2024> (dostęp: 23.12.2025).
- Badam (2024f). Turystyka w Poznaniu w 2024 r., <https://badam.poznan.pl/turystyka-w-poznaniu-w-2024-r/> (dostęp: 23.12.2025).
- Butler, S., & Kiernan, L. (1986). Measuring the economic impact of airport. Federal Aviation Administration.
- GUS (2007). Udział województwa wielkopolskiego w tworzeniu produktu krajowego brutto w 2005 r, https://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/poznan/ASSETS_pkb_2005_wielkopolska.pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2015). Produkt krajowy brutto w województwie wielkopolskim w 2015 r. https://poznan.stat.gov.pl/download/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/740/5/9/1/pkb_2015_kom.pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2016a). Rocznik statystyczny pracy 2015. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-pracy-2015,7,4.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2016b). Podmioty gospodarcze według rodzajów i miejsc prowadzenia działalności w 2015 roku <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/podmioty-gospodarcze-wedlug-rodzajow-i-miejsc-prowadzenia-dzialalnosci-w-2015-roku,7,10.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2016c). Wyniki finansowe przedsiębiorstw niefinansowych w 2015 roku. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/wyniki-finansowe-przedsiębiorstw-niefinansowych-w-2015-roku,12,22.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2024a). Produkt krajowy brutto w województwie wielkopolskim w 2022 r. https://poznan.stat.gov.pl/files/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/1285/1/20/1/stan_i_ochrona_srodowiska_w_wojewodztwie_wielkopolskim_w_2024_r..pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2024b). Aktywność ekonomiczna ludności w województwie wielkopolskim w 3 kwartale 2024 r. – wyniki wstępne, <https://poznan.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/praca-wy->

nagrodzenie/aktywnosc-ekonomiczna-ludnosci-w-województwie-wielkopolskim-w-3-kwartale-2024-r-wyniki-wstepne,1,69.html (dostęp: 23.12.2025).

- GUS (2024c). Bilans przepływów międzygaleziowych w bieżących cenach bazowych w 2020 roku <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/roczne-rachunki-narodowe/bilans-przeplywow-miedzygaleziowych-w-biezacych-cenach-bazowych-w-2020-roku,7,4.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025a). Stan i ochrona środowiska w województwie wielkopolskim w 2024 r.
- GUS (2025b). Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2024 r., https://poznan.stat.gov.pl/files/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/1285/1/20/1/stan_i_ochrona_srodowiska_w_województwie_wielkopolskim_w_2024_r..pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025c). Bezrobocie rejestrowane w województwie wielkopolskim w 2024 r., <https://poznan.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/praca-wynagrodzenie/bezrobocie-rejestrowane-w-województwie-wielkopolskim-w-2024-r-,6,8.html> (dostęp: 23.12.2025).

- GUS (2025d). Bezrobocie rejestrowane w województwie wielkopolskim w 2024 r., http://poznan.stat.gov.pl/download/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/744/6/8/1/bezrobocie_2024.pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025e). Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2024 r., https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5494/18/3/1/wykorzystanie_turystycznych_obiektow_noclegowych_w_2024_r.pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025f). Turystyka w województwie wielkopolskim w 2024 r., https://poznan.stat.gov.pl/files/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/745/1/17/1/turystyka_w_2024.pdf (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025g). Wyniki finansowe przedsiębiorstw niefinansowych w 2024. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/wyniki-finansowe-przedsiębiorstw-niefinansowych-w-2024-r-,12,58.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025h). Sytuacja gospodarstw domowych w 2024 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5486/3/24/1/sytuacja_

[gospodarstw_domowych_w_2024_r_w_swiecie_wynikow_badiania_budzetow_gospodarstw_domowych.pdf](https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5486/3/24/1/sytuacja_gospodarstw_domowych_w_2024_r_w_swiecie_wynikow_badiania_budzetow_gospodarstw_domowych.pdf) (dostęp: 23.12.2025).

- GUS (2025i). Turystyka w 2024. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-2024-r-,1,22.html> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2025j). Wartość dodana brutto na jednego zatrudnionego. Bank danych lokalnych <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/metadane/cechy/3510> (dostęp: 23.12.2025).
- GUS (2019). Bilans przepływów międzygaleziowych w bieżących cenach bazowych w 2015 roku. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/roczne-rachunki-narodowe/bilans-przeplywow-miedzygaleziowych-w-biezacych-cenach-bazowych-w-2015-roku,7,3.html> (dostęp: 23.12.2025).
- Huderek Glapska, S. (2011). Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- InterVISTAS (2015). Economic impact of European airports: A critical catalyst to economic growth. ACI Europe.
- KJ (2025). W Polsce jest aż 107 tys.

- studentów z zagranicy. To szansa czy może zagrożenie?, <https://klubjagiellonski.pl/2025/03/18/w-polsce-jest-az-107-tys-studentow-z-zagranicy-to-szansa-czy-moze-zagrozenie> (dostęp: 23.12.2025).
- Loga Sowiński, K. (2025). Gość Pasażera: Grzegorz Bykowski (Poznań Ławica), <https://www.pasazer.com/news/468513/gosc,pasazera,grzegorz,bykowski,poznan,lawica.html> (dostęp: 23.12.2025).
 - MRPiPS (2023). Bezrobocie rejestrowane w Polsce. Raport za 2023 rok, <https://psz.praca.gov.pl/document-s/10828/24215417/2023+Bezrobocie+rejestrowane.pdf> (dostęp: 23.12.2025).
 - NwP (2024). GUS: w ub. roku akademickim w Polsce kształciło się 1,24 mln studentów <https://naukawpolsce.pl/aktualnosci/news%2C103242%2Cgus-w-ub-roku-akademickim-w-polsce-ksztalcilo-sie-124-mln-studentow.html> (dostęp: 23.12.2025).
 - Oxera (2009). What is the contribution of aviation to the UK economy? Final report prepared for Airport Operators Association.
 - Poznań (2024), Poznań w 2023, [https://poznan.stat.gov.pl/download/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/758/4/9/1/](https://poznan.stat.gov.pl/download/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/758/4/9/1/poznan_2023i.pdf) [poznan_2023i.pdf](https://poznan.stat.gov.pl/download/gfx/poznan/pl/defaultaktualnosci/758/4/9/1/poznan_2023i.pdf) (dostęp: 23.12.2025).
 - Poznań (2025a). Ile osób mieszka w Poznaniu? <https://www.poznan.pl/mim/info/news/ile-osob-mieszka-w-poznaniu,245720.html> (dostęp: 23.12.2025).
 - Poznań (2025b). Fakty i liczby, <https://www.poznan.pl/mim/s8a/-,p,24996,24997,25004.html>
 - PPL (2024) Wpływ polskich portów lotniczych na regiony. Raport przygotowany przez zespół TOR
 - PwL (2025). <https://www.polskawliczbach.pl> (dostęp: 23.12.2025).
 - Rejestr (2025). Port Lotniczy Poznań-Ławica, <https://rejestr.io/krs/3431/port-lotniczy-poznan-lawica> (dostęp: 23.12.2025).
 - Rekowski, M. (red.). (2005). Ekonomiczny wpływ Portu Lotniczego Poznań-Ławica na rozwój miasta i regionu. Maszynopis, Poznań.
 - Rekowski, M. (red.). (2011). Regionalne porty lotnicze w Polsce - charakterystyka i tendencje rozwojowe . Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
 - SEO Amsterdam Economics (2024).
 - The economic and social impact of European airports and air connectivity. ACI Europe
 - UMWW (2025). Informacja o stanie gospodarki Województwa Wielkopolskiego w 2024 roku, https://www.umww.pl/artykuly/23372/pliki/20250516085519_informacjaostaniegospodarkiwojewdztwawielkopolskiegow2024r..pdf (dostęp: 23.12.2025).
 - VisitPoznan (2024). Rekordowy rok w poznańskiej turystyce, <https://visitpoznan.pl/rekordowy-rok-w-poznanskiej-turystyce> (dostęp: 23.12.2025).
 - WIOS (2025). Charakterystyka województwa Wielkopolskiego, https://poznan.wios.gov.pl/monitoring-srodowiska/publikacje/raport2013-2015/02_CharakterystykaWojewdztwa_13-15.pdf (dostęp: 23.12.2025).
 - York Aviation, & ACI Europe (2004). The social and economic impact of airports in Europe.



POZNAŃ
AIRPORT

The logo graphic for Poznań Airport, consisting of several parallel diagonal lines in shades of blue and red, forming a stylized 'P' shape.

 **SCUEP**

The SCUEP logo icon, which is a green circular emblem containing a stylized circuit board or network diagram.